

DYNAMIQUE TERRITORIALE À LA FRONTIÈRE BÉNINO-NIGÉRIANE: RÔLE DES MARCHÉS DU SUD-EST

TERRITORIAL DYNAMICS ON THE BENINO-NIGERIAN BORDER: ROLE OF THE MARKETS OF THE SOUTHEAST

Anani Lazare Sossou-Agbo

Doctorant PACTE Territoires, Grenoble France

Abstract

The benino-nigerian borders were historically territories of concentration of economic activities between both States. The Southeast is a particular example thanks to the local markets, but also, that of Badagry who was a colonial market at that time. The object of this study is to analyze the economic and social impact of the mobility of the populations on both sides' borders of the Southeast in the outer-urban and rural development. The socioeconomic factors and the need of big cities as Cotonou and Porto Novo oblige men and women to put a lot into the cross-border exchanges in the daytime and at night by way of tracks and leak.

This study was realized during my research works in Benin for the period November, 2008 in September, 2009. It focused on the appropriation of the space by the populations in their mobility in the valley of Oueme. The low valley of Oueme being a complex where river, lake, lagoon, and interminable form a vast deltaïque territory. The work of ground was directed to the carriers of the wet zones generally and those who played a very important role in the transit, the import and the export towards Nigeria (Badagry and Lagos).

Three actors held attention during the investigations on the ground: the trading women, the carriers (some rice, the wheat flour and oil productions) and the boatmen of customs posts. Among others, two customs posts served in the study: the post of Ponton; front door lagoon, less checked, with regard to the ground front door of Mededjonou.

Three points of accessibility; outer-urban villages (Ponton, Mededjonou and Louho) and a district of the city of Porto-Novo (Acrontokpa) allowed the understanding of the reports which these populations maintain with the territory. Two conversations by village and a participating observation in the markets of Adjarra, from Ouando to Porto Novo and from Dantokpa to Cotonou served in this work. The analysis of the report in the local territory sends back to the approaches in terms of nearness and the permeability of these borders.

The study will be interested in markets, in cross-border mobility of the populations and in social factors in these border villages and their influence on the urban economy.

Keywords: Border, mobility, market, business, rural economy

Résumé

Les frontières bénino-nigérianes ont été historiquement des territoires de concentration des activités économiques entre les deux États. Le Sud-Est est un exemple particulier grâce aux marchés locaux, mais aussi, ceux de Lagos et de Badagry qui furent des marchés coloniaux d'alors. L'objet de cette étude est d'analyser l'impact économique et social de la mobilité des populations de part et d'autre des frontières du Sud-Est dans le développement périurbain et rural. Les facteurs socio-économiques et le besoin des grandes villes comme Cotonou et Porto-Novo obligent hommes et femmes à s'investir dans les échanges transfrontaliers de jour comme de nuit en passant par les pistes et la voie d'eau.

Cette étude a été réalisée au cours de mes travaux de recherche au Bénin dans la période novembre 2008 à septembre 2009. Elle s'est focalisée sur l'appropriation de l'espace par les populations dans leur mobilité dans la vallée de l'Ouémé. La basse vallée de l'Ouémé étant un complexe fluvio-lagunaire où lac, lagune, et fleuve forment un vaste territoire deltaïque. Le travail de terrain était orienté vers les transporteurs des zones humides en général et ceux qui jouaient un rôle très important dans l'économie souterraine, l'importation et l'exportation du Nigéria (Badagry et Lagos) vers le Bénin (Cotonou et Porto-Novo).

Mots clé : Frontière, mobilité, marché, commerce, économie rurale

Introduction

Le Bénin et le Nigéria partagent longitudinalement plus de 800 km de frontières où se sont établies historiquement différentes populations dont l'ethnologie est très voisine. Ces frontières sont à la fois terrestres et lagunaire, issues de la colonisation, qui demeurent artificielles et imposées de façon arbitraire, sans tenir compte des affinités socio-culturelles des peuples. Sur cet espace, du Nord au Sud et de part et d'autre des deux États, s'animent plusieurs dizaines de marchés locaux (Mondjannagni, 1963). Ces marchés constituent les points de rencontre et d'échange entre populations urbaines et populations rurales. La mobilité dans l'espace frontalier se joue entre plusieurs individus ou groupe de personnes ayant les mêmes objectifs. Ces personnes constituent les vrais acteurs du milieu. La notion

identitaire. Claude Raffestin (1986) place le discours sur la nature dans l'ordre d'une «matrice dont l'homme a besoin pour produire des mythes qui lui rendent supportables la fragilité des choses qu'il crée (...)»

Aujourd'hui, les frontières sont intégrées dans la plupart des cas de gouvernance, et les gouvernements agissent en connaissance de cause. C'est quand on veut créer des espaces régionaux que se repose le problème des frontières. L'intégration est de plus un vaste ensemble qui pose problème au sein des États mais, pas dans le quotidien des peuples. Il existe des chefs coutumiers dont l'autorité s'étend sans difficultés au-delà des frontières. Il maîtrise son territoire par les informations quotidiennes des sujets. Dans ce type de présentation, l'espace transfrontalier est défini comme un espace de fait, correspondant à une unité culturelle, elle-même issue d'un contexte naturel commun.

Dans cette problématique transfrontalière, la question de la nature intervient entre deux territoires, de plusieurs manières :

- En tant qu'objet d'abord, dont on peut examiner la capacité à faire territoire, c'est-à-dire à supporter une solidarité stratégique entre les deux côtés de la frontière, grâce à laquelle on passe d'une logique de juxtaposition d'espaces frontaliers à celle d'émergence d'un territoire transfrontalier ; capacité liée soit à ses valeurs symboliques et idéologiques, soit à des facteurs spatiaux ou organisationnels.
- En tant que révélateur d'un type de territorialité d'autre part, c'est-à-dire d'un mode de construction des identités ayant pour support des objets naturels, et dont l'idée de frontière naturelle est le résultat.
- Et enfin, en tant qu'indicateur du poids de conceptions et formes antérieures de la frontière, à travers la façon dont la frontière naturelle peut intervenir dans les représentations actuelles des relations territoriales (Fourny-Kober, 2003).

Caractéristiques de la frontière bénino-nigériane

La frontière entre le Bénin et le Nigéria est très vitale pour les deux Etats, mais aussi pour la sous-région Ouest africaine. Elle facilite les échanges de toutes sortes par les diverses voies de communication : voie terrestre, voie fluviale et par voie maritime. Cette vitalité explique la forte densité des activités économiques et le mouvement des personnes et des biens qui sont observés par les services des deux pays. Elle se distingue ainsi par sa perméabilité extrême, sa mobilité permanente et sa vulnérabilité grandissante.

La perméabilité de la frontière avec le Nigéria

La frontière n'est qu'un découpage arbitraire opéré par les puissances coloniales dans le sens de la balkanisation de l'Afrique. Cette perméabilité s'explique par le fait que les tracés

de ces lignes imaginaires ont séparé deux frères, deux sœurs, ont tenté de couper en deux une population africaine très soudée, ayant en commun les mêmes cultures, les mêmes langues, les mêmes relations, la même histoire, les mêmes traditions, bref, une entité humaine ayant la même civilisation (Igué, Aswaju, 1988).

Dans ces circonstances, la frontière ne peut jamais être un mur entre les deux peuples, quels que soient les micro-nationalismes qui pourraient se développer au Bénin et au Nigéria. Tout au long de la frontière, une multitude de pistes ou de chemins vicinaux dont la surveillance opérationnelle des services de police, de la douane ou de la gendarmerie n'avait jamais interdit l'usage. De même, les cours d'eau (la lagune de Porto-Novo/Lagos et ses zones inondables) sont un moyen privilégié d'échange utilisés par les populations. Au total, l'administration publique des deux pays a perdu son pouvoir sur l'ensemble des territoires. Ainsi donc, les caractères de cette frontière ont un impact négatif sur l'état d'âme des usagers qui l'expriment à travers leurs sentiments.

La mobilité de la frontière

Le Bénin et le Nigéria ont eu beaucoup de difficultés à délimiter leur frontière parce qu'elle est issue de considérations arbitraires. La frontière est nécessairement incertaine et imprécise ; d'où son caractère mobile. Les travaux de Michel Soares (1988), ont montré que plusieurs raisons soutenaient les déplacements des bornes : les champs de cultures situés de part et d'autre de la ligne, les mariages, les baptêmes, les cultes aux ancêtres, mais aussi pour fuir les travaux forcés imposés par l'administration coloniale française, les recrutements militaires, le paiement des impôts de capitation et autres encore ; les frontières se déplacent vers le Nigéria où il y a moins de contraintes. A titre d'exemple, les populations de Savè (centre Est du Bénin), face aux exactions des français, déplacent les bornes frontières de l'Okpara vers l'Ouémé en 1898. Le déplacement les met désormais sous l'autorité des anglais. Autre illustration est la création de l'agglomération d'Ifonyintedo au Nigéria a été l'œuvre des yoruba d'Ifangni-Ilé (Bénin) qui ne voulaient pas se soumettre à un chef Tori (ethnie du Bénin) imposé par les français.

Cet état de choses explique quelques difficultés rencontrées tant par la commission mixte de délimitation des frontières entre les deux pays par les services de sécurité au cours des patrouilles préventives.

La vulnérabilité de l'espace frontalier

Les populations et les usagers de la zone frontalière la vivent comme un espace plein de risques et de dangers. La zone n'est pas perçue comme un territoire d'épanouissement. Un choc peut tout remettre en cause et ébranler tout. Mais, ils s'y maintiennent parce que la

frontière est la terre des ancêtres et permet tout simplement d'exercer des activités économiques lucratives.

La défaillance du système de contrôle et de surveillance policier de la zone frontalière joue un très grand rôle dans la criminalité à l'intérieur même des deux Etats. Ainsi, depuis quelques années une recrudescence de la criminalité de profit est enregistrée dans les grandes agglomérations comme Porto-Novo, Cotonou, Lagos, Abéokuta, ou dans les villages proches de la frontière. Conscient de la défaillance du système en place, les bandits défient jour et nuit les forces de police. Mais, c'est la trop grande facilité avec laquelle peuvent s'écouler de part et d'autre de la frontière, les butins de tout genre qui éveille souvent des vocations de casseurs ou de braqueurs. Il faut reconnaître que la délinquance n'a pas que des acteurs ; elle a aussi ses profiteurs, ses commanditaires qui sont souvent tapis dans l'ombre protectrice de respectables enseignes commerciales. Le développement de cette criminalité de profit est lié à la floraison en aval de filières organisées, réseaux de vente ou circuits parallèles, faisant que certains villages frontaliers sont devenus de véritables bourses d'échanges de marchandises de la contrebande ou volées. C'est le cas du village Djoffin (Bénin) dans l'arrondissement de Médédjonou, où la qualité première est la rapidité d'écoulement des produits vers les recéleurs ou vers les marchés.

Les marchés

Les métropoles tissent depuis toujours des relations d'échanges par le biais des marchés économiques. La ville de Lagos, ancienne capitale économique du Nigéria concentre près de 13427000 habitants (Larousse, 2009), avec un port maritime et un port lagunaire. Elle dispose d'un immense marché de consommation qui fait la fierté des populations et des étrangers. Ville frontalière, elle bénéficie de la dynamique de mobilité transfrontalière, de l'intégration urbaine et rurale mais aussi de la porosité des frontières entretenue par la corruption. C'est un marché non moins négligeable par sa position géographique et sa densité urbaine.

Comparativement au marché de Lagos, celui de Badagry fut historiquement un des ports les plus importants du golfe du Bénin, et il a joué un rôle capital dans le commerce des esclaves. Ce fut le point d'embarquement de la majeure partie des esclaves achetés à l'intérieur et en particulier dans la région d'Abéokuta. La ville d'Abéokuta fut fondée vers 1720 par des «Popo» ethnies du Sud-Ouest du Bénin (ex-Dahomey) ; fuyant devant la conquête des fon du royaume d'Abomey. Ce n'est qu'à partir de 1760 que des établissements français, anglais, hollandais et portugais s'y installèrent. De 1780 à 1830 l'activité du port fut

intense, et lorsque le gouvernement de Lagos établit son protectorat en 1863, c'était déjà une ville florissante (Mondjannagni, 1963).

La population de Badagry est estimée à plus de 500.000 habitants ; le marché est devenu un des grands lieux de rencontre entre béninois et nigériens. Les marchands viennent de Lagos, des villages de la région de Badagry, de Porto-Novo et des villages lacustres. Les béninois viennent uniquement en empruntant la voie lagunaire. Associée à cette voie, d'autres voies terrestres se sont créées de par les intérêts économiques à échelle du territoire (Médédjonou, Adjavi et Djoffin).

Les marchés de Dantokpa et de Ouando au cœur des deux grandes agglomérations : Cotonou et Porto-Novo, éloignées d'environ 30 kilomètres l'une de l'autre, regroupent près de 60% de la population urbaine béninoise.

Cotonou, ville de création coloniale et portuaire, domine la vie économique et joue le rôle de moteur de la croissance urbaine dans le littoral (Dorier-Apprill, et Domingo, 2004). Elle concentre la quasi-totalité des activités économiques du pays par son marché international : Dantokpa, l'un des grands marchés de l'Afrique de l'Ouest. Le marché s'ouvre sur le lac Nokoué dans sa partie Est, couvre une superficie d'environ 1000 m². Cette porte lagunaire est également l'une des possibilités de mobilité rapide par des traverses moins onéreuses et faciles d'accès (Photo 1).



Photo 1 : Vue du marché Dantokpa dans sa partie lagunaire (Sossou-Agbo, juin 2011)

Elle constitue une possibilité d'accessibilité au marché par le plan d'eau et facilite également son ravitaillement local et international. Dantokpa représente un espace d'échange économique des produits venant de l'intérieur et de l'extérieur (de la sous-région et d'Europe).

Ouando n'est qu'un marché intermédiaire dans l'interconnexion entre Cotonou et Porto-Novo. Mais, il est actuellement le plus grand marché de la ville de Porto-Novo. La superficie du marché fut dès sa constitution en tant que espace d'échange rural, d'environ

187,5 m². Vers les années 1960-61, le marché fut déplacé du fait de l'accroissement de la population et du volume des produits arrivant sur le marché de plus ; la superficie du marché qui s'étendait sur 1625 m² environ, était réduit à 1125 m² environ à cause du tracé de la route allant de Djègankpèvi (Quartier de Porto-Novo) à Misséréte (commune voisine). Ce secteur situé à l'Ouest de la route ne sera plus désormais occupé par le marché, (Zonon, 1981). Dans les facteurs qui déterminent l'importance d'un marché, la position géographique joue un rôle puisqu'elle conditionne son développement. Comme la plupart des marchés dans le Sud Bénin, le marché de Ouando présente une structure ouverte. Les relations interurbaines entre les deux villes génèrent d'intenses flux de mobilités journalières que ce soit terrestres que fluvio-lagunaires.

A côté de ces grands centres d'échanges commerciaux, il existe quelques marchés relais qui servent d'intermédiaire entre les grandes villes (le marché d'Adjarra, de Djoffin au Bénin et d'Idiroko au Nigéria). En 1963, Mondjannagni avait dénombré plus d'une cinquantaine sur le long des 800 km de frontières (figure 2). Dans la phase actuelle, les mouvements transfrontaliers bénino-nigériens sont surtout basés sur les relations économiques de tous les jours et des jours du marché.

La mobilité transfrontalière

La maîtrise humaine des ressources en eau, comprise ici comme capacité des sociétés à mobiliser et contrôler l'eau douce à travers l'espace et le temps, représente un formidable outil de développement socio-économique durable (Grey et Sadoff, 2006). L'eau a également pendant longtemps influencé l'organisation sociale, économique et politique de l'humain des «sociétés hydrauliques» de Wittfogel aux waterschappen néerlandais. Aujourd'hui, au-delà de son rôle structurant historique, la maîtrise humaine des ressources en eau se pose comme vecteur de développement durable (Julien, 2006). Le transport fluvio-lagunaire en est un cas parmi tant d'autres.

Au demeurant, la logique derrière, qui soutient un possible complexe hydro-politique Ouest africain comme le complexe du fleuve Ouémé et la lagune de Porto-Novo/Lagos, serait donc que les Etats dépendent d'une ressource commune : l'eau, pour des questions stratégiques en général et pour leur développement socioéconomique en particulier. Actuellement, la situation des implications politiques domestiques de la gestion des ressources hydriques transfrontalières entre le Bénin et le Nigéria, serait d'influencer les relations commerciales entre les deux pays.

Les relations commerciales entre le Bénin et le Nigéria

Les rapports commerciaux se sont tissés entre les peuples des deux pays sans une prise en considération des frontières physiquement représentées ou naturellement établies. Ils constituent historiquement un ensemble homogène imperturbable ni par les tracés imaginaires, ni par la position des bornes.

Nature et frontière constituent en ce cas, par la valeur sémantique de leur association, les ingrédients de produits commerciaux qui auront pour support un espace transfrontalier.

En effet, la disparition de certaines frontières induit des baisses de revenus fiscaux et douaniers pour chacun des États.

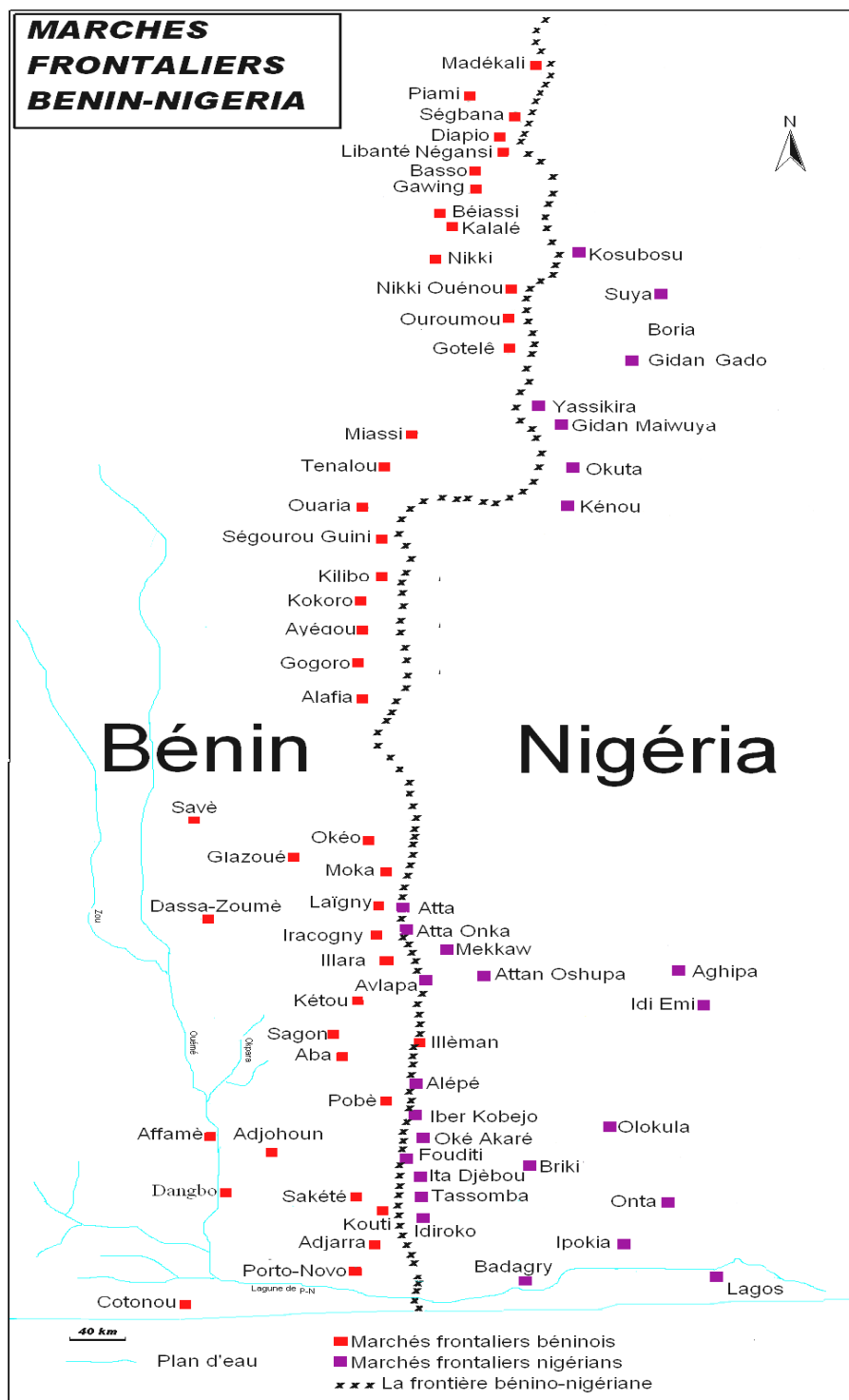


Figure 2: Les marchés frontaliers entre le Bénin et le Nigéria (Sossou-Agbo, 2011 in Mondjannagni, 1963)

D'après les études réalisées par le Laboratoire d'Analyse et d'Expertise Sociale (LARES), certains États comme le Bénin et le Nigéria ont axé leur politique de développement sur une activité pour le moins originale et paradoxale : le commerce de réexportation. Ainsi, le Bénin exporte vers le Nigéria des marchandises importées d'Europe ou d'Asie. Le cas du Bénin n'est pas isolé : le Niger, le Togo et, dans une certaine mesure, le Cameroun réexportent aussi des marchandises vers le Nigéria. Le Bénin a été qualifié dans le

passé comme «État-entrepôt» (Igué, Soulé, 1992). Ces échanges sont particulièrement intenses autour de certains pôles, liés ‘‘au boom’’ pétrolier du Nigéria. En Afrique de l’Ouest trois « sous-espaces» (Egg, Gabas, Lemelle, 1989) sont mis en évidence (Ouest, Centre et Est) fortement structurés par leurs échanges. Le sous-espace «Est» est composé du Nigéria, le Tchad, le Cameroun et le Bénin; où les échanges sont les plus intenses. Le commerce de réexportation de la zone franc ou zone de la Communauté Française d’Afrique (CFA) vers le Nigéria, dont le Bénin est le leader du fait de la proximité des villes de Cotonou et de Lagos, occupe une place très particulière dans cet ensemble de flux commerciaux. En effet, habituellement, le commerce informel transfrontalier est jugé à la fois positif par le fait qu’il perpétue la solidarité ancestrale des peuples de part et d’autre des frontières héritées de la colonisation (Igué, 1995) et critiqué par le fait qu’il conduit à l’invasion fiscale et à l’affaiblissement de l’État. Ce commerce repose essentiellement sur les prohibitions à l’importation ou parfois les forts droits de douane pratiqués au Nigéria, susceptibles d’être remises en cause à chaque nouvelle loi de finance, on est en droit de se demander si le commerce de réexportation pratiqué par la zone franc, plus particulièrement le Bénin, n’est pas un talon d’Achille de l’ensemble du commerce informel dans le «sous-espace Est». Mais, il est aussi interprété à la fois comme une forme de résistance au partage colonial et comme une nécessité économique pour la population béninoise.

Les auteurs Igué et Soulé l’étudient sous une différence d’efficacité entre les deux ports de Cotonou et de Lagos et aussi au différentiel de protection douanière entre les pays. Il faut reconnaître que le port de Lagos a une mauvaise réputation en termes de délais et d’insécurité pour les marchandises ; un importateur nigérian est tout à fait libre d’importer des marchandises par le port de Cotonou en recourant à la pratique du transit. Les marchandises entrent alors en franchise au Bénin et ne sont dédouanées qu’au moment de leur entrée sur le territoire nigérian. En principe, les importateurs nigériens devraient préférer le transit à la réexportation ; avec celui-là, seuls les droits de douanes nigérianes devraient théoriquement être payés. L’existence même de la réexportation est donc un paradoxe. Celui-ci trouve son explication dans le fait que, dans le cadre du commerce de réexportation, les marchandises entrent en fraude au Nigéria ; seules les taxes béninoises sont donc acquittées. La réexportation est une forme de contrebande spécifique en ce sens qu’elle constitue une composante de la politique économique nationale.

L'organisation du système frauduleux

Le transport des produits par voie fluvio-lagunaire vers le Nigéria a été toujours axé sur le système des réseaux. Les acteurs de ces réseaux travaillent en connivence avec les agents : polices et douanes.

Les réseaux dans le transport transfrontalier

La notion de réseau est souvent utilisée pour analyser les échanges en Afrique subsaharienne, dont les échanges transfrontaliers sont un sous – ensemble. Ces réseaux constituent un niveau mésoéconomique, organisationnel, expliquant les évolutions de variables macroéconomique (prix, taux de change, etc.) et les choix microéconomiques des agents (Sindzingre, 1998). Les réseaux transfrontaliers, en ce qui concerne le milieu lagunaire, ont une dimension intégratrice au niveau national et transcendant aussi des frontières où les entités culturelles sont arbitrairement découpées, et souvent mise en avant et positivement considérée. Ce sont des acteurs (individus) connectés par des liens d'informations dont les actions sont associées à un rendement croissant, donc la possibilité de pratiquer des prix inférieurs. Les réseaux perdurent dans le temps lorsque les relations répétées durent entre les individus conscients de leur intérêt.

La contrebande transfrontalière

La contrebande est considérée comme une «institution nationale» : tous les commerçants et parfois même les étrangers libanais, indiens et européens exerçant sur le territoire y font recours et y vivent plus ou moins.

Entre le Bénin et le Nigéria elle est favorisée par le fait que la frontière n'est marquée par aucun obstacle physique important, que la lagune facilite les transports du riz, des huiles, des conserves, des tissus, du sel, des matériaux de construction, etc.... ; et que les zones marécageuses qui abordent les limites frontalières sont difficiles à surveiller et à contrôler. C'est le cas des villages Djoffin au Bénin et Ijofin (État d'Ogou) au Nigéria reliés par plusieurs canaux dans une vaste zone marécageuse dont la photo 2 n'est qu'un exemple. Un espace très couvert par différentes espèces des zones humides tropicales.



Photo 2 : Canal de Djoffin reliant le village Ijofin État d'Ogou, Nigéria (Sossou-Agbo, juin 2011)

Les ripisylves qui subsistent encore, entravent l'action des douaniers, et fournissent aux contrebandiers refuges et protections. Plusieurs ethnies peuplent le Sud-Ouest de la frontière nigériane dont le plus dominant est l'ethnie yoruba ; commerçants, les yoruba se livrent à cette activité selon leur possibilité financière, et peu importe les conditions. Pour ces commerçants, tous les moyens sont bons pour s'enrichir, et les procédés illégaux ne les font pas hésiter. Ce qui leur vaut le terme péjoratif «Fayawo», c'est-à-dire «roublards» par excellence. Ils conservent les liens de famille de part et d'autre de la frontière et maintiennent des anciennes pistes et canaux (Photos 3 a et b) qui favorisent les contrebandiers dans leurs courses. Ils maîtrisent tous les canaux de la zone inondable de la lagune de Porto-Novo, malgré leur accessibilité très difficile. Le «Fayawo» retisse les relations entre les populations et nourrit tout un peuple quel que soit l'âge de l'individu.



Photos 3: a- Piste de l'embarcadère Djoffin b- Canal à travers les ripisylves très denses (Sossou-Agbo, juin 2011)

L'organisation de la contrebande par voie fluvio-lagunaire

Le caractère international de la contrebande dans la région donne lieu à une organisation hiérarchisée regroupant à la fois les béninois et les nigériens. Il y a à Lagos tout comme à Badagry et à Porto-Novo, des équipes connaissant par tradition à fond la topographie de la zone frontalière : ils connaissent les pistes, les canaux marécageux, et leur praticabilité saisonnière. Pour eux pas besoin de cartes, c'est leur métier, puisqu'ils se sont installés dès le jeune âge et font de l'activité une carrière. C'est une grande corporation d'individus polyglottes maîtrisant à la fois l'anglais, le français, le yoruba et le goun. Ils ont pour rôle d'assurer le transport des produits.

Les produits sont regroupés dans un village par camion ou des véhicules bâchés. Ils sont entreposés dans des hangars de circonstance puis chargés dans une barque par des ouvriers qui ne sont que des jeunes femmes et hommes de la localité du transporteur. Ils partent habituellement entre 20 et 23 heures, afin de passer la frontière entre 3 et 4 heures du matin. Mais selon les possibilités et l'urgence de la réception de la marchandise, ils peuvent

prendre départ entre 16 et 17 heures. Ils arrivent à Badagry ou à Lagos le lendemain matin soit entre 1 et 2 heures, soit entre 8 et 9 heures. «*Avant de démarrer, nous informons les deux postes de douane par le biais d'un passeur, dans le cas contraire, le propriétaire des produits anticipe sur le voyage et règle les problèmes avant notre arrivée*» témoignage d'un transporteur. Ici, c'est le «dadi» qui est utilisé ; il est équipé de deux moteurs de 90 CV et un autre de secours en cas de panne. En dehors de la marchandise, trente personnes accompagnent l'embarcation pour servir de main d'œuvre à destination (figure 3). A cet effectif, un groupe est recruté sur place dans la ville de destination pour accélérer le débarquement de la marchandise avant que la police nigériane n'intervienne.

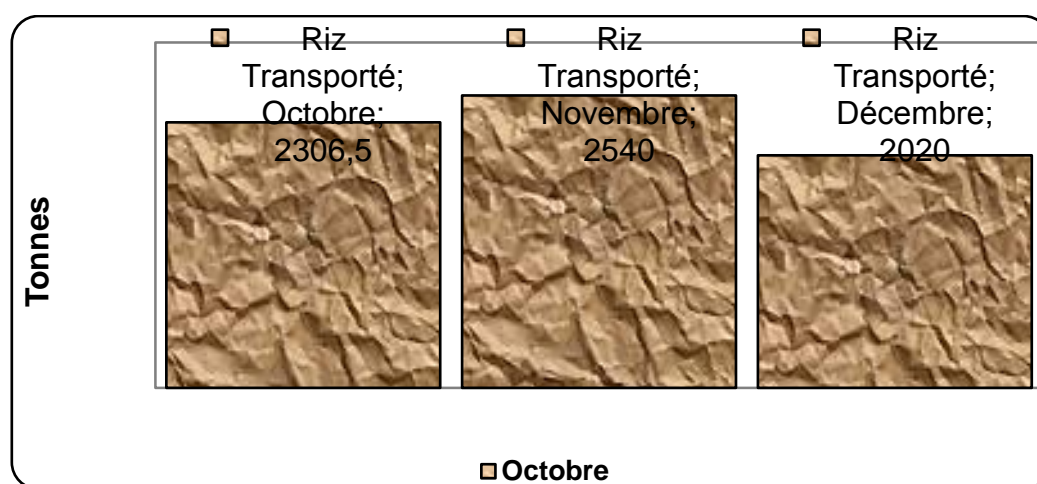


Figure 3: Quantités de riz embarqués et livrés au Nigéria en trois mois, année 2007 (Sossou-Agbo, 2009)

L'analyse du graphique montre une moyenne quotidienne d'environ 75 tonnes de riz par jour, une quantité importante, dont on imagine pas la fonctionnalité de la voie d'eau. Une autre forme de la contrebande consiste à présenter de fausses factures lors de la déclaration des marchandises.

La réexportation par voie lagunaire est aujourd'hui assurée par quatre villages des arrondissements de la ville de Porto-Novo : Louho, Mariatokpa, Acrontokpa et Agbokoutokpa (figure 4). En tête des réexportations, le transport du riz domine par rapport aux autres produits. Une activité très rentable pour les transporteurs qui assurent quotidiennement le trajet entre village lagunaire et l'une des villes du Nigéria. La fonctionnalité des marchés et le besoin des populations permettent une organisation permanente du transport par voie d'eau. Le transport peut tourner autrement, lorsque l'équipe d'éclaireur n'alimente pas assez les postes de contrôle ou parfois la cargaison est attaquée par des pirates sur le territoire nigérien. Donc, toutes les armes sont bonnes pour assurer la défense au cours de cette mobilité à risque. Les produits pétroliers sont également assurés par l'axe transfrontalier lagunaire sous la barbe des douaniers impuissants.



Figure 4 : Les embarcadères actifs dans les relations transfrontalières (Sossou-Agbo, 2010)

Le transport des produits pétroliers

La voie lagunaire assure la grande quantité des produits pétroliers du Nigéria vers le Bénin. Ce commerce a ses origines à travers ‘le boom pétrolier’ succédant la crise pétrolier de 1973. Les béninois, pour assurer leur mobilité de toutes sortes (véhicules, motos) devraient acheter l’essence frelaté à un prix de vente accessible à toutes les couches de la population. Plusieurs facteurs ont permis le développement et la diffusion de cette activité dans la ville de Porto-Novo (Noukpo, 2004) puis dans celle de Cotonou.

- La situation géographique, celle d’une ville peuplée de 225 000 habitants, donc d’un marché de consommation significatif, très proche des sources, à quelque 120 km de Lagos.
- L’intérêt, pour Porto-Novo, de jouer le rôle de foyer émetteur en relais vers la métropole économique nationale, Cotonou, distant de 30 km à l’Ouest. La ville est la garde arrière de tous les produits en provenance du Nigéria avant leur rayonnement sur les autres villes et marchés.
- La présence d’un actif couloir de circulation : autoroute, voie lagunaire, autres voies routières et fluviales entre la région de Porto-Novo et le Sud-Ouest du Nigéria (Igué, 1995) ; la plupart des autres voies de communication sont particulièrement propices à la

circulation des produits prohibés et au «commerce non officiel», dans la mesure où il est pratiquement impossible aux différents agents de sécurité d'en assurer le contrôle efficace et permanent.

- La présence des mêmes groupes ethniques de part et d'autre de la frontière. Les facteurs de diffusion sont notamment liés aux taxi-moto (Zémidjan), à l'habitude propre à ces motocyclistes de se ravitailler en carburant par petites quantités, en fonction de la progression de leurs affaires. Parcourant toute la ville et sa région toute la journée et une bonne partie de la nuit, il leur faut pouvoir se ravitailler sans peine et sans délai. Il faut y ajouter :

- Un certain esprit d'entreprise de la population locale, attirée par les activités du secteur tertiaire plus rémunératrices et moins pénibles ;

- Le taux de chômage élevé, donc une main-œuvre potentielle abondante et jeune ;

- Le bas niveau de vie et les ressources financières limitées de la majorité de la population ;

- La proximité du Nigéria, premier producteur et exportateur africain d'or noir ; les produits pétroliers y bénéficient, en dépit des injonctions du Fonds Monétaire International (FMI), d'une subvention du gouvernement fédéral, soumis à la très forte pression des consommateurs et des syndicats, ce qui permet de maintenir anormalement bas les prix de vente : les consommateurs béninois de l'essence frelaté bénéficient indirectement des subventions du gouvernement fédéral nigérian sur les produits pétroliers ;

- La recherche par les nigériens de devises pour pallier l'inconvertibilité du naïra, ce qu'ils trouvent dans le franc CFA, convertible en euro ;

- L'abandon, par le gouvernement béninois, de la lutte contre les trafiquants de produits pétroliers nigériens.

Tous les jours ces agents impuissants voient circuler des tonnes de produits pétroliers de toutes sortes : essence, gas-oil, huile à moteur, graisse mécanique (photos 4 a, b et c). Les gros transporteurs utilisent les barques et les piorgues, très utiles pour passer frauduleusement la frontière ; mais la rupture de charge qu'elle nécessitent est un frein. Lorsqu'ils sont interceptés dans leur transport, ils sont obligés d'«acheter la voie» par le biais d'un supérieur qui maîtrise le circuit de mobilité. Ce dernier peut intervenir au nom du contrebandier et régler l'affaire à la miable.



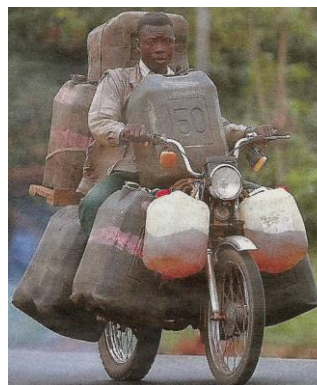
Photos 4 : a - Grande embarcation de transport des produits pétroliers sur la lagune de Port-Novo b et c - Canal marécageux de débarquement des produits en provenance du Nigéria (Sossou-Agbo, 2009 et Dorier-Apprill, 2007)

Ces jeunes, lorsqu'ils viennent des villages en amont du bassin Ouémé-Sô, ils peuvent transporter par voyage de 24 heures, 50 litres x 400 soit 20.000 litres. Ils limitent leur fréquence à un voyage sur quatre jours. Les raisons de ce décalage sont simples : la fatigue accumulée en 24 heures de travail sans sommeil, éviter d'attirer l'attention des policiers et des douaniers, enregistrer les commandes des clients et sonder sur l'évolution du cours du marché intérieur. Alors que les transporteurs de Porto-Novo utilisent la méthode intermodale qui consiste à convoier par des barques de taille moyenne, 40 à 50 bidons de 50 litres. Ils débarquent sur la rive Ouest de la lagune de Porto-Novo en empruntant les canaux creusés dans les marécages par eux mêmes, avant que d'autres transporteurs ne prennent le relais vers les grandes agglomérations par moto ou par véhicule. Un groupe ne peut que se ravitailler une seule fois dans la journée compte tenu de la distance à parcourir et du temps à passer pour préparer le retour.

Le ravitaillement des entrepôts vers les villes

Les villages de Ponton, Djoffin, Adjavi, Dokè, et Acadjamè sont des points d'entrepôts et de véritables caches de la contrebande de tous les produits. Ils représentent les portes de sortie par les canaux marécageux sur le Nigéria. Par ces portes hydro-politiques, les produits peuvent rentrer librement sur les différents marchés.

La diffusion des produits pétroliers se fait par deux modes de transports très rapides et pratiques pour les trafiquants. Ils ravitaillent les villes de Porto-Novo, puis Cotonou par moto ou en voiture (Photos 5). Le propriétaire revend les bidons (50 litres par bidon) des produits à ses clients venus des villes ; ces derniers sans tenir compte des risques du parcours emballent jusqu'à 500 litres selon la puissance de leur moteur pour en revendre aux détaillants urbains.



Photos 5: Le ravitaillement par moto des produits pétroliers (Frith et Maurin, 2005, Ahounou, *in the Guardian Weekly*, 2012)

En dehors des produits pétroliers (essence, gasoil, huile à moteur, graisse mécanique), plusieurs autres produits arrivent sur les marchés en passant par les mêmes entrepôts. Les mêmes circuits d'approvisionnement sont utilisés ; selon l'importance des produits, et de sa quantité, les canaux de circulations sont bien surveillés par des guetteurs. Dès l'entrée des articles à l'embarcadère, ils sont vite déplacés en direction des maisons proches des embarcadères des villages. Ce qui rend difficile le contrôle en cas de fuite d'information. Les agents de la douane et de la police des frontières sont confrontés à d'énormes difficultés dans la surveillance des frontières surtout ceux de la commune d'Adjarra. Ils qualifient cette commune de catégorie supérieure dans la contrebande. Étant un peuple homogène dans les échanges commerciaux et dans l'économie souterraine basée sur la fraude, les fraudeurs sont couverts par l'ensemble des hommes et femmes des deux villages des deux communes ; Adjarra au Bénin et Ogun (État) du côté du Nigéria.

L'accès des canaux d'écoulement est impossible aux forces de l'ordre et de sécurité, puisque ces populations ont une maîtrise parfaite de leur territoire d'action. Pour eux, « *ils vivent sur un même espace séparé par un plan d'eau ; où vivent des Hommes et non des béninois ou des nigériens. Elles se considèrent comme frères de la même communauté que les frontières ne peuvent jamais diviser* » témoignage du chef du village de Médédjonou.

Sur les marchés d'Adjarra, de Ouando et de Dantokpa, plusieurs articles en provenance du Nigéria se vendent en toute quiétude. Ces marchés constituent des supports

dans le système des transactions sur les deux territoires. Ils apportent une satisfaction à toutes les communautés dans leur élan économique et qui s'investissent plus dans des stratégies nouvelle pour contourner les contrôles. Aujourd'hui, le développement des villages frontaliers et riverains de la lagune de Porto-Novo/Lagos, passe par les relations commerciales entre territoires voisins. Les activités sont orientées vers le commerce d'importation et d'exportation, ou le transit des produits venus de l'extérieur, génèrent à chaque communauté rurale un revenu circonstanciel et aux États des manques à gagner.

Conclusion

La gestion des ressources naturelles transfrontalières demande la mobilisation de la capacité d'adaptation sociale, qui fait défaut aux sociétés ouest-africaines. Or, la nature représente toujours un référent d'un ordre, mais un ordre déterminant d'une culture. Le transfrontalier ne s'inscrit plus dans les découpages instaurés par la nature mais dans l'homogénéité d'un milieu (Fourny-Kober, 2003).

L'examen des mobilités transfrontalières bénino-nigérianes révèle l'importance des relations socio-économiques qui existent entre les deux nations, même si, ces déplacements ont un caractère plus illicite. Ces mobilités ne profitent en aucun cas, aux gouvernements des Etats. Au lieu d'avoir des droits portables, ils deviennent quérables. Donc, les mobilités transfrontalières ne profitent qu'aux individus, au détriment de l'État.

Plusieurs éventualités s'ouvrent aux autorités pour palier à l'échec des contrôles. D'abord, créer un espace fluvio-lagunaire plus ouvert qui permettra à chaque équipe de sécurité de faire sans risque son travail. La lutte contre la contrebande passe également par l'amélioration de la qualité et du prix des produits mis en consommation dans l'un ou l'autre pays ; alors une intégration monétaire pour palier aux échanges du franc CFA en franc naira, vis versa. Mais aussi, la coopération inter-État pourra donc décourager les contrebandiers et par voie de conséquence les déplacements illicites qui hypothèquent la sécurité publique. La libre circulation des biens et des personnes dans l'espace de la Communauté Économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), si elle devenait effective, renforcerait les relations dans tous les domaines de la vie politique et promouvoir plus le développement économique des territoires frontaliers et chaque État.

References:

- Agon G. M., 2006, *Approvisionnement et distribution informels des produits pétroliers dans la ville de Porto-Novo : une contribution à l'analyse de la dynamique commerciale des zones frontalières*, Abomey-Calavi, Mémoire de Maîtrise, UAC, FLASH, DGAT, 79 p.
- Boilley P., et al., 2004, *Les frontières en Afrique : absurdité ou enracinement ?*, Paris, Université de Paris I, Compte rendu de programme d'étude, IHCC.
- Debuyst F., et al., 2001, *Savoirs et enjeux d'acteurs pour des développements durables*, Belgique, Academia-Bruylant, Louvain-la-Neuve, 537 p.
- Dorier Apprill, E., 2007, *Les dynamiques territoriales dans la région urbaine du littoral béninois, Rapport d'activité sur le programme de formation par la recherche*, Programme MCF Université de Provence, LPED, UMR Espace, UMR TELEMME, IRD-LPED, Université Provence, 14 p
- Dorier Apprill, E., Domingo E., 2004, *Les nouvelles échelles de l'urbain en Afrique ; Métropolisation et nouvelles dynamiques territoriales sur le littoral béninois*, Vingtième siècle, Revue d'histoire, n° 81, P 41- 54.
- Egg J., Gabas J.J., Lemelle J.-P., 1989, *De l'espace régional aux espaces régionaux : réflexion à partir des travaux IRAM-INRA-UNB sur les politiques et les échnages en Afrique*, in CILSS, Club du Sahel-OCDE, Espaces régionaux en Afrique de l'Ouest, pp 133-146.
- Frith M., Maurin O., 2005, *Impacts géographiques des dynamiques frontières en Afrique subsaharienne : Exemple du Sud-Est béninois*, Master I, Université Provence, 187 p.
- Fourny-Kober M.C., 2003, *De la frontière naturelle à la nature comme lien transfrontalier. Du rôle et de la place de l'environnement et du milieu dans les coopérations transfrontalières*, Laboratoire Territoires-UMR PACTE, Grenoble, France pp 1-22.
- Galtier F., Tassou Z., 1996, *La réexportation: vice ou vertu ? Le commerce du Bénin vers le Nigéria*, l'Echo des Frontières, LARES, Bénin, Autrepart (6) IRD, pp 123-143.
- Grey D., Sadoff C.W., 2006, *Water for growth and development*, document thématique présenté au IV^{ème} forum mondial de l'eau (Mexico, 16-22 mars), Mexico, Conagua, pp 1-44
- Herrera J., & Massuyeau B., 1995, *L'influence du Nigéria sur l'évolution des prix, taux de change et flux transfrontaliers des pays voisins de la zone franc : le cas du Bénin et du Cameroun*, Etude Développement des Investigations sur Ajustement à Long terme (DIAL), Paris, ORSTOM, 40 p.
- Igue J. O., 1995, *Le territoire et l'Etat en Afrique : les dimensions spatiales du développement*, Paris, Karthala, 270 p.

Igue J. O., Soule b., 1992, *L'Etat-entrepôt au Bénin, commerce informel ou solution à la crise ?*, Paris, Karthala, 200 p.

Igue J. O., Aswaju A.I., 1988, *La coopération transfrontalière Bénin-Nigéria : actes de l'atelier bilatéral tenu au collège du personnel d'administration du Nigeria*, Topo, Badagry, Mai 8-13, University of Lagos, 321 p.

Julien F. 2006, *Maîtrise de l'eau et développement durable en Afrique de l'Ouest : de la nécessité d'une coopération régionale autour des systèmes hydrologiques transfrontaliers*, VertigO- la revue électronique en science de l'environnement, Volume 7, Numéro2, pp 35.

Le Meur P-Y., 2000, *Logiques paysannes au Bénin : courtage, associations, réseaux et marchés*, Paris, Autrepart, IRD, pp 91-108.

Mondjannagni A., 1963, *Quelques aspects historiques, économiques et politiques de la frontière Dahomey-Nigéria*, Etudes dahoméennes, N, Série, 3^{ème} trimestre, n°1, INPN, p17-58

Norman D., et al., 2004, *Les frontières en Afrique : absurdité ou enracinement ?*, Paris, Université de Paris I, Compte rendu de programme d'étude, IHCC. 3 p.

Raffestin C., 1986, *Ecogenèse territoriale et territorialité*, in AURIAC F., BRUNET R., (Dir), *Espace, jeux et enjeux*, Paris, Fayard, pp 173-185

Sindzingre A., 1998, *Réseaux, organisations et marchés : exemple du Bénin*, Autrepart (6), Paris, IRD, pp 73-90.

Soares M., 1988, *Caractéristiques physiques de la frontière Bénino-Nigériane*, Actes de l'atelier bilatéral tenu au collège du personnel d'administration du Nigeria, Topo, Badagry, Mai 8-13, University of Lagos, pp 135-147.

Zonon A-M., 1981, *Le marché de Ouando, Porto-Novo*, Mémoire de Maîtrise, UNB, ENS II, 114 p.