

L'ORGANISATION DE LA CONTREBANDE DANS LA VILLE FRONTALIERE DE NIABLE

ATTA Koffi

Maître de Recherches à l'Institut de Géographie Tropicale, Université Félix
Houphouët Boigny de Cocody, Abidjan, Côte d'Ivoire

GOGBE Téré

Maitre de Conférences à l'Institut de Géographie Tropicale, Université Félix
Houphouët Boigny de Cocody-Abidjan, Côte d'Ivoire

KOUADIO Datté Anderson

Doctorant à l'Institut de Géographie Tropicale,
Université Félix Houphouët Boigny de Cocody-Abidjan, Côte d'Ivoire

RESUME.

Dans la zone frontalière de Niablé, la contrebande est omniprésente. Le fonctionnement de cette activité repose sur la porosité de la frontière, des relations socioculturelles et la disparité monétaire entre la Ghana et la Côte d'Ivoire. Sans nier la véracité d'une telle activité qui s'organise à différentes échelle par une typologie de contrebandiers fortement hiérarchisés. Ces contrebandiers opèrent selon un code de conduite strict où la parole donnée et la confiance mutuelle constituent les fondements des relations entre acteurs. Ce qui leur permet de faire rentrer des marchandises de diverses natures (produits pétroliers, alimentaires, pharmaceutiques, de la friperie, de la boisson etc.) à Niablé et d'y contribuer l'épanouissement urbain. Cette perception de la contrebande donne une idée de l'animation frontalière de la ville. En un mot, qu'on le veuille ou non, la contrebande participe à la mutation socio-spatiale de la ville même si parfois elle se pose comme un frein à son développement. A travers cette contribution, nous montrons que Niablé subit le diktat d'une activité illicite fortement hiérarchisée en réseaux.

Mots clé :

Contrebandier, frontière, Niablé, réseau, la Ghana, la Côte d'Ivoire.

ABSTRACT

In the border area of Niablé, smuggling is pervasive. The operation of this activity is based on the porosity of the border, socio-cultural relations and monetary disparity between Ghana and Cote d'Ivoire. Without denying the veracity of such activity that is organized by a different type of scale smugglers strongly hierarchical. These smugglers operate under a strict code of conduct where one's word and trust are the foundation of relations between actors. This allows them to get various kinds of goods (petroleum products, food, pharmaceutical, used clothing, drink etc.) Niablé and contribute to urban development. This perception of smuggling gives an idea of the border vibrant city. In a word, like it or not, smuggling contributes to the socio-spatial transformation of the city even if sometimes it arises as a brake on its development. Through this contribution, we show that Niablé suffered the dictate of illegal activity strongly hierarchical networks.

Keywords: smugglers, border, network, Niablé, Ghana, Ivory Coast

INTRODUCTION

La Cote d'Ivoire et le Ghana partage une frontière terrestre longitudinale de 670 km (Nassa, 2005). Dans cet espace brouille un bourdonnement d'activités contrebandières perturbant le plus souvent le développement des localités frontalières. C'est le cas de la ville frontalière de Niablé, où l'agitation commerciale frontière engendre une mobilité de plusieurs individus ayant relativement les mêmes objectifs. En effet, Niablé est une localité située à l'Est-forestier de la Côte d'Ivoire et distante de 3 km de la frontière ghanéenne (cf. figure 1). Cette zone bordière est l'objet d'une effervescence commerciale, qui se positionne comme un point un passage obligé pour les échanges frontaliers. Pourtant, elle n'est pas seulement le siège d'échanges de proximité officiel, mais elle sert également d'appui et de relais pour des flux de la contrebande. D'ailleurs, la vitalité de cette activité illicite dans la localité prend l'allure d'une foire où plusieurs individus d'origines et de fonctions diverses se rencontrent pour opérer des échanges de toutes natures. Ainsi, base-arrière des exploitants de la frontière, Niablé représente le lieu où les contrebandiers supervisent et décident de l'organisation et de la ventilation des flux contrebandiers en direction des marchés nationaux. La ville apparaît comme le lieu du possible, un espace-exutoire où les contrebandiers viennent parier et risquer

leur chance. Leur activité est considérée comme une «institution locale» pour la population frontalière qui y fait recours et y vit quotidiennement. Elle représente dans ce cas une véritable soupape de sécurité capable de réduire le chômage et offrir des sources de revenus à ces acteurs qui n'ont pour souci de leur mieux être. Forte de tout cela, la contrebande se présente comme une activité mutante qui semble avoir un pouvoir d'organisation sociale mais aussi spatiale. Alors; on serait tenté de se demander si la contrebande influence-t-elle pas le développement de Niablé ?

Telle est la principale préoccupation que nous allons tenter de répondre à travers cette contribution.

Figure1 : Localisation de la ville de Niablé dans sa région administrative en Côte d'Ivoire.



A-MATERIEL ET METHODE

Pour mener à bien ce travail, nous avons utilisé la méthode hypothético-déductive afin de décrypter la contrebande ; son organisation et son influence socio-spatiale sur la ville de Niablé. Nous nous sommes appuyés ainsi sur des données primaires et secondaires. Après plusieurs consultations documentaires, nous avons opté pour une enquête de terrain. Ici, nous avons procédé par un sondage non probabiliste c'est-à-dire un choix raisonné des personnes à enquêter. Nous avons été contraints d'intervenir dans le choix des personnes à interroger. Nous étions surtout dépendant du bon vouloir des enquêtés à nous répondre. C'est pourquoi, nous avons pu interroger que 36 contrebandiers et 11 agents de contrôles. D'ailleurs, les informations dans ce secteur caché des échanges frontaliers étant très réservées, pour percer ce mystère une observation participative a été faite en intégrant différents groupes de contrebandiers. En fait, deux ou trois jours dans la semaine durant notre séjour, nous avons parcouru les pistes clandestines avec les contrebandiers. Dès fois, nous nous sommes rendus avec eux au Ghana soit à moto, en voiture ou à pieds par la voie normale, puis nous en sommes revenus souvent par des chemins détournés. Là, nous avons eu des informations sur leurs différentes stratégies à savoir le mode, le lieu d'acquisition, la nature, la qualité, le volume des marchandises. Un autre volet de cette enquête s'est déroulé auprès des agents de douane avec qui nous avons discuté à bâtons rompus. A la fin, ces agents nous ont autorisés à consulter leurs registres afin d'apprécier la typologie des produits saisis par leur service.

La conjugaison de ces différentes techniques approches a pour but de confronter notre étude aux résultats d'études antérieures sur les questions de la contrebande. C'est donc au travers de la combinaison et de l'articulation de toutes ces composantes méthodologiques que prend forme notre méthode globale.

Nous estimons cependant, que trois niveaux sont à creuser pour mesurer les effets de la contrebande sur la ville de Niablé. Ainsi, l'étude s'intéressera d'abord aux motifs qui poussent les individus à s'adonner à cette activité illicite. Puis, elle présentera le fonctionnement de cette activité avant de montrer son influence socio-économique et spatiale sur la localité.

B- RESULTATS ET DISCUSSION

I-Les facteurs de la contrebande à Niablé

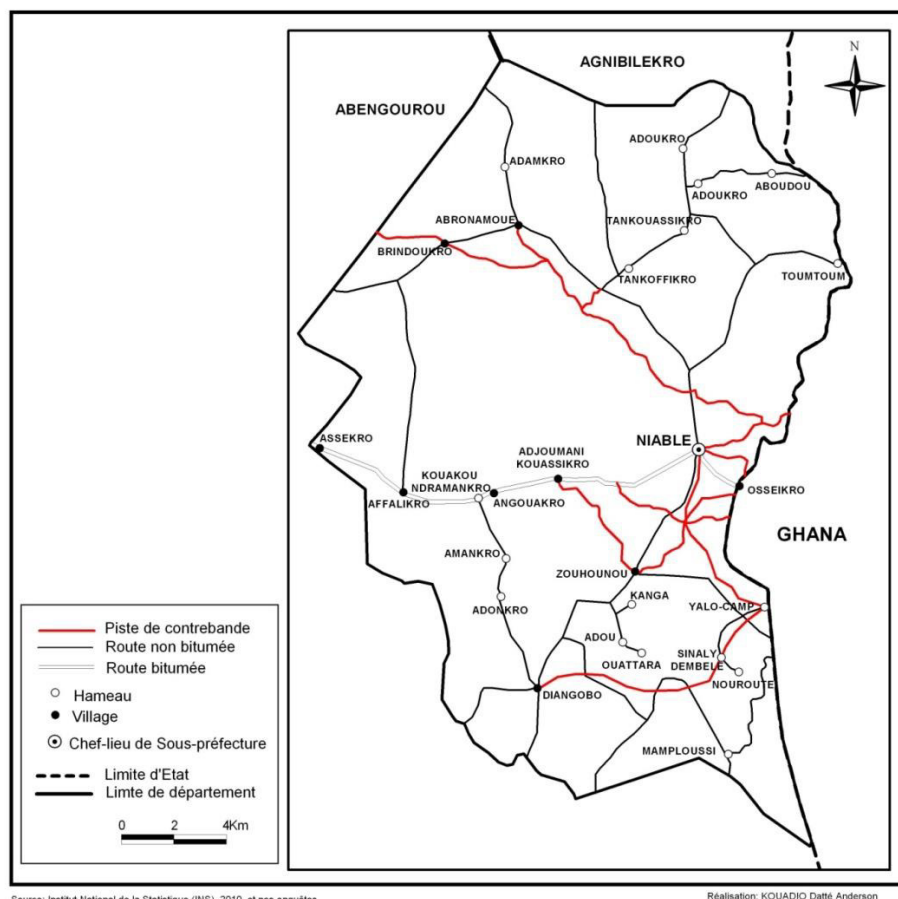
1-Les facteurs socio-culturels

En Afrique, l'idée selon laquelle la contrebande est le résultat de la solidarité ethnique des peuples partageant la même langue, civilisation est devenue une sorte de label que l'on accepte sans discussion, selon les travaux de Bennafla (2002). A l'appui de cette vision, il suffit de regarder l'histoire pour comprendre que la solidarité ethnique interétatique dans le contournement des frontières est considérée comme l'un des fondements de la contrebande.

Les populations qui habitent une frontière sont souvent amenées à vivre en étroite symbiose de par leurs cultures, leurs langues, leurs valeurs sociales et religieuses qui regroupent des points identiques. En fait, les tracés des frontières ont séparé deux frères, deux sœurs. Elles ont tenté de couper en deux une population africaine très soudée, ayant en commun la même civilisation et les mêmes traditions (Igué, 1997). Dans ces circonstances, à Niablé la frontière ne peut jamais être un mur entre les deux peuples, quels que soient les micro-nationalismes qui pourraient se développer en Cote d'Ivoire et au Ghana. Les liens socioculturels prolongent les canaux d'échanges frontaliers et apportent des éléments de confiance à des opérations établies au noir. D'ailleurs, la population frontalière des deux côtés exerçait des activités commerciales en traversant les frontières sans aucun contrôle. Cette population a le sentiment d'être membre d'une nation. D'ailleurs, la notion de nationalité est certes présente dans la ville, mais elle a une autre valeur toute singulière. Car les populations changent de nationalité en fonction des opportunités. Ainsi à Niablé, il n'est pas rare de rencontrer des individus qui sont à même de présenter aussi bien une carte d'identité ivoirienne que ghanéenne. Pour ceux qui le font, l'argument principal est la parade face aux tracasseries qui sont liées aux modalités de traversée et de séjours. Alors, la densité des liens socioculturels constitue un élément déterminant dans la performance des échanges surtout ceux relatifs à la contrebande. Outre ces liens vont engendrer dans notre espace frontalier, une multitude de pistes ou de chemins vicinaux dont la surveillance opérationnelle des services de police, de la douane ou de la gendarmerie n'ont jamais interdit l'usage. Cette solidarité culturelle galvanise les contrebandiers qui vont parfois s'appuyer régulièrement sur de nombreuses plantations frontalières qui deviennent un large couloir de passage transversal. Ainsi, à chaque village frontalier, il existe plusieurs pistes utilisées par les contrebandiers pour contourner les postes de contrôles ou les corridors de sécurité comme nous le montrons à la

figure 2. Toutefois, nous n'avons pas la prétention de cartographier toutes les pistes, nous nous sommes contentés d'en faire les plus fréquentées.

Figure 2: quelques-unes des pistes clandestines traversant la zone frontalière de Niablé



2-Les facteurs économiques

La contrebande, à l'heure actuelle, est fonction de la demande intérieure. Mais à Niablé les contrebandiers sont stimulés par trois principales motivations. La première cause, et sans doute l'une des plus anciennes, est la prohibition de certains produits courants. Son effet sur l'essor d'un marché noir est systématiquement observé. Pourquoi ? Car si l'interdiction empêche bel et bien les échanges des produits prohibés sur le marché légal, ceux-ci continuent généralement d'être désirés, recherchés et demandés par les consommateurs. L'absence d'offre légale laisse toute latitude à l'offre de contrebande de s'y substituer. Le marché noir prend alors son essor et la consommation du produit visé ne disparaît pas. A Niablé, les exemples sont nombreux : les médicaments, la drogue ; les armes à feu, les cartouches de balles, le carburant, etc. La deuxième raison évoquée concerne les

taxes douanières. En fait, le principe est que l'importation et l'exportation de tous les produits sont libres en Côte d'Ivoire. Cependant, les droits et taxes d'entrée grèvent lourdement le prix de revient des articles importés, selon les contrebandiers. Cela a été aggravé par la crise sociopolitique et économique dans la mesure où l'assiette de l'impôt douanier a pratiquement doublé selon le douanier Affi.T. Le prix de revient du produit décourage, le consommateur qui s'oriente vers des articles fabriqués, pour la plupart, en Asie (la chine) et dont l'importation se fait souvent en contrebande. Là où il estime que l'écart entre les prix des produits est à son avantage. Enfin, la troisième raison est la parité monétaire. En effet, la circulation des personnes et des biens à l'intérieur de notre espace d'étude se déroule dans un espace partagé entre deux zones monétaires: le franc CFA en Côte d'Ivoire et le Cedi au Ghana. Ces deux monnaies n'ont pas le même cours ni la même valeur d'échange. La parité variante de la monnaie ghanéenne sur les marchés locaux et de leur non convertibilité par rapport au franc CFA démontre clairement une dissemblance fiduciaire entre les deux Etats voisins. Ainsi pendant notre séjour le Cedi a subi différentes fluctuations par rapport au CFA comme l'indique le tableau ci-dessous.

Tableau 1 : Parité du franc CFA par rapport au Cedi ghanéen

Période	Franc CFA	Cedi
25 juillet	1000	16000
5 Août	1000	16500
16 Août	1000	13000
21 Août	1000	14500

Source : Nos enquêtes, Août 2012

Cette disparité loin d'être un obstacle est un parfait stimulant des échanges interétatique et judicieusement exploitée par les contrebandiers. En fait, selon les contrebandiers, leur déplacement sur Ghana dépend du coût de la parité du cedi par rapport au Cfa. Leurs activités atteignent leur vitesse de croisière quand la parité du cedi est élevée car cela leur permet d'énorme bénéfice une fois en terre ivoirienne.

En somme, force est de souligner que à Niablé l'état poreuse de la frontière concourt à l'éclosion de l'activité contrebandière. Cette porosité doublée par les facteurs socioculturels et économiques alimente fortement la contrebande et lui donne sa raison dans notre espace

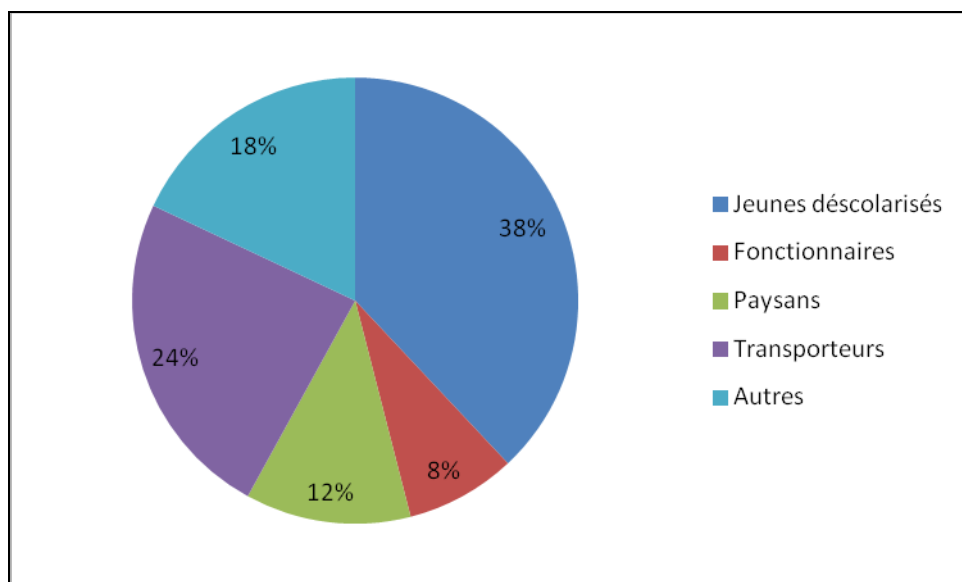
d'étude. Par ailleurs, ces signaux, nous amène à nous examiner l'organisation de cette activité informelle.

II- fonctionnement de la contrebande dans l'espace frontalier de Niablé

1-*Qui sont ces contrebandiers ?*

Les contrebandiers sont des individus connectés par des liens d'informations, dont les actions sont associées à un rendement croissant, qui ont donc la possibilité de pratiquer des prix inférieurs. Dans cette activité sont impliquées différentes couches socioprofessionnelles. Ainsi à Niablé, sur 36 contrebandiers interrogés, nous avons trouvé les transporteurs, les artisans, les paysans, les jeunes déscolarisés, les enseignants, douaniers, les policiers, les gendarmes, les eaux forêts, grosso modo les fonctionnaires de la ville retraités ou en activité. Pour plus de visibilité, nous avons représenté ces couches socioprofessionnelles dans un diagramme circulaire (voir *figure 2*). De ce fait, nous les avons classés en 5 groupes : les jeunes déscolarisés, les transporteurs, les paysans, les fonctionnaires et les autres. Ici le générique "*les autres*" regroupent les artisans et tous les enquêtés qui ont refusé de donner leur profession.

Figure2 : diagramme montrant les différentes couches socio-professionnelles des contrebandiers



Source : Nos enquêtes, Aout 2012

A travers le graphique, il n'est pas faut de dire que les jeunes occupent une part très importante dans cette activité. En fait, la contrebande est une activité difficile et dangereuse. Elle demande de la force physique et du courage. Le contrebandier, en effet, doit avoir un potentiel physique important pour supporter la charge et pouvoir échapper aux agents de contrôle. Donc elle ne peut pas être exercée par n'importe qui. La catégorie qui pratique la contrebande est souvent jeune, apte à surmonter les conditions délicates caractérisant cette activité. C'est pourquoi, les plus vus sont les jeunes déscolarisés comme appelés communément les passeurs ou "trotteurs". Mais à côté de ce premier groupe de contrebandiers, il coexiste les groupes des transporteurs, les réseaux de contrebandiers qui ont un mode d'opération antinomique différents aux autres.

2- La typologie des contrebandiers

a-Les passeurs ou "trotteurs"

Ce sont les jeunes natifs de Niablé pour la plupart, dont l'âge varie entre 15 et 35 ans qui s'adonnent à ce type d'activité. Bien connus à Osseïkro¹, ces jeunes sont communément appelés les "trotteurs". Si certains de ces jeunes sont de jeunes planteurs attendant de meilleures rentrées financières pour se consacrer entièrement à l'agriculture, d'autres ont cette activité comme seule source de revenus.

Leur activité consiste à contourner à pied les barrages routiers et surtout le poste douanier de Niablé avec les marchandises. La méthode la plus utilisée par les passeurs est le portage. En effet, les marchandises sont conduites de l'étranger jusqu'à la frontière. La première partie du voyage se passe dans de bonnes conditions avec la traversée du poste de la douane ghanéenne. Là, les commerçants ou passeurs engagés laissent souvent des pourboires allant de 500 à 2000 frs CFA aux agents de contrôle ghanéens. Lors de la deuxième partie du voyage, pour percer le mystère de la forêt, les passeurs n'hésitent pas à passer par des pistes clandestines dont ils sont les seuls à connaître leur existence. Très organisés, opérant en petits groupes de trois (3) à six (6) personnes, ces "trotteurs" sont organisés et divisés en deux groupes. Le premier groupe joue le rôle de sentinelles. Ils observent les mouvements des agents de contrôle, ainsi que des convoyeurs qui escortent les convois. Le deuxième groupe porte les marchandises jusqu'à destination. Ces jeunes ont un réseau de clients fidèles qu'ils retrouvent à la gare routière de Niablé. En effet, une fois que le client et l'équipe se mettent d'accord sur le prix, chacun se rend à Osseïkro par la voie normale selon le moyen de

¹ Le premier village ghanéen après la ville Niablé

transport de son choix. Lors du retour, l'équipe de passeurs passe par les pistes clandestines et le client par la voie normale. Les "complices" se retrouvent au lieu indiqué pour la destination de la marchandise. C'est là que le passeur récupère sa rémunération qui oscille entre 5000 à 50.000 FCFA. Celle-ci varie non seulement en fonction de la tête du client mais aussi de la quantité et qualité de la marchandise.

Comme on le constate, les passeurs ont un rôle prééminent dans le système des échanges. Toutefois, certains commerçants prennent le risque de passer au poste des douanes avec des marchandises indécrites. Ils usent de techniques de plus en plus intelligentes pour cacher leurs marchandises et les faire passer frauduleusement : c'est la technique du camouflage. Cette forme sournoise de fraude est difficile à cerner et à évaluer selon un douanier anonyme.

Mais avec la complicité de certains commerçants, nous avons pu comprendre un temps soit peu ce processus d'illégalité qui se met en œuvre en réalité pendant le retour des commerçants en terre ivoirienne. Evidemment, nous ne saurions déterminer de façon exhaustive la liste des astuces. Celles-ci ont été révélées par certains trafiquants lors des différentes saisies opérées par la douane. Toutes les techniques sont bonnes, pourvu que les agents de contrôle échouent dans leurs tâches régaliennes.

➤ *Le port des produits prohibés* : Cette technique est plus pratiquée par les femmes. Ici la trafiquante dissimule les produits prohibés sous ses habits. A ce niveau, le port d'un collant est indispensable. La trafiquante devient par la même occasion « fessue » et possède une grande poitrine donnant une forme disproportionnée. Par moment, c'est dans un foulard bien noué sur la tête que se cachent ces produits indésirables. Ces femmes vont plus loin en simulant une grossesse. A ce niveau, la trafiquante fait un beau paquet de produits prohibés (médicaments ou drogue) qu'elle camoufle dans son jupon et se recouvre de pagnes qui donnent l'impression d'une femme qui porte une grossesse.

➤ *Les emballages de jouets ou de biscuits* : Ici, le trafiquant fait emballer les produits prohibés dans de grands paquets de biscuits ou de jouets hermétiquement fermés depuis le lieu d'achat des médicaments ou de la drogue. Ensuite ces paquets sont recouverts d'un emballage plastique fermé de manière hermétique. De cette façon, l'agent de contrôle se contente de lire les écrits sur l'emballage et ne peut avoir accès au contenu.

➤ *Les articles "fermés"*² : Outre, les trous d'aérations et les réservoirs de carburants, sont utilisées des glacières neuves ou des valises neuves. Selon un trafiquant, après l'achat de ces articles, on les met à l'intérieur des produits issus de la contrebande. Et

²Ici, il s'agit des émaillés, glacières, des valises, des sacs de voyage...

une fois au bureau de douane, le dédouanement des articles visuels se fait selon les règles en vigueur. Ainsi, à chaque contrôle, il peut brandir les quittances de dédouanement à l'agent de contrôle qui ne se préoccupe point de toucher et d'ouvrir les articles en question.

b- Les transporteurs

Autrefois, la contrebande se faisait à pied, ce qui ne permettait pas de transporter de grandes quantités de marchandises. Avec le développement des voies et moyens de communication, la contrebande a pris des proportions beaucoup plus importantes. De nouvelles méthodes sont apparues tandis que des procédés anciens ont été repris et améliorés comme les techniques de camouflage prisée par les transporteurs.

Ici, il s'agit des acteurs évoluant dans le secteur des transports qui s'impliquent d'avantage dans le système des échanges frontaliers et en plus de leurs activités principales. Ces acteurs ne se limitent pas seulement au transport des personnes et des marchandises comme le laisse supposer leur outil de travail. Ils sont à la fois transporteurs et passeurs. Ce dédoublement de rôles fait de ces derniers des pions efficaces en ce qui concerne le petit trafic de marchandises. En réalité, à une échelle réduite, les conducteurs servent souvent de relais pour les personnes qui ne peuvent pas se rendre à Osseïkro. Ils ramènent très souvent à celles-ci des produits de consommation courante comme le papier hygiénique, les savons, les boîtes d'allumettes, les téléphones portables, les matériels électroniques domestiques etc. D'autres transporteurs sont spécialisés dans le trafic est du carburant. A l'aide de leurs véhicules ces derniers n'ont pas besoin de passer par les pistes clandestines pour aller s'approvisionner. Dans la journée, ils partent plusieurs fois faire le plein de leur réservoir à Osseïkro. Puis une fois à Niablé, ils le vident le contenu du réservoir dans un fût. Cette situation permet à la quasi-totalité des automobilistes et motocyclistes de la zone de se ravitailler en carburant d'origine ghanéenne. Ce syndrome a atteint ceux d'Abengourou qui préfèrent parcourir 28 km pour se ravitailler à moindre coût au lieu d'aller dans les stations services que compte la ville.

De façon générale, tout comme les "trotteurs", c'est sur la base de la confiance, que les transporteurs sont sollicités par les commerçants. Le montant du passage varie entre 2000 à 50 000f Cfa. Ce prix est fixé en fonction de la distance et de la nature de la marchandise. Tous les transporteurs ont une relation hypocoristique avec la quasi-totalité des agents de contrôle de Niablé et d'Abengourou. C'est ce qui rend souple quelques fois l'intervention du transporteur. Par contre, les plus intrépides qui ont généralement un champ d'action plus vaste, n'hésitent pas à contourner les barrages de contrôle (*voir la photo1*) ou à utiliser plusieurs techniques de camouflages pour déjouer la vigilance des agents de douane.

D'ailleurs, c'est avec la complicité de ces agents que nous avons déterminé de façon quelques astuces.

➤ *Le double fonds* : Les objets non répréhensibles sont déposés de manière perceptible, les médicaments, la drogue sont camouflés au fond du véhicule dans un coffre spécialement aménagé, dans les poches des potières et souvent au niveau des moteurs. Ainsi, la douane a découvert dans un car en provenance du Nigeria que des tissus avaient été dissimulés dans le plafond du car. De même des boissons alcoolisées et des cigarettes étaient insidieuses dans les coffres que les fraudeurs, agissant avec la complicité des employés des transporteurs, avaient pris soin de condamner.

➤ *Le siège du conducteur* : Très souvent exempts de contrôle, certains chauffeurs cachent sous leur siège spécialement aménagés, les produits de la contrebande.

➤ *Les pneus de secours et chambre à air* : Ici, de faux pneus de secours sont vidés d'abord de leur chambre à air. On y introduit ensuite les produits prohibés tels que les médicaments, la drogue à l'intérieur puis on remet les chambres à air et on monte enfin les pneus.

c- Les réseaux de contrebandiers

Les réseaux ont une organisation qui mobilise plusieurs acteurs intermédiaires qu'on trouve très souvent aux différents segments des chaînes de transition qui convergent vers la ville de Niablé. Leurs stratégies se déterminent en fonction des critères de coût, de concurrence, de minimisation des risques dans un environnement mouvant d'information imparfaite. Ces réseaux perdurent dans le temps lorsque les relations répétées durent entre les individus conscients de leur intérêt. D'ailleurs, pour atteindre leur objectif, certains préfèrent passer par les pistes contrebandières qui parsèment notre espace frontalier comme on le voit sur la photo 1. En réalité, ces pistes sont les principaux lieux de passages des marchandises contrebandières. Elles facilitent l'organisation et la mise en place de différents types de réseaux de contrebandiers dont deux sont constants dans notre espace frontalier.

Le premier type de réseau a un champ d'action peu réduit. Les déplacements des contrebandiers se font pour la plupart en groupe et à motos. C'est un groupe très hiérarchisé composé de courtiers, d'éclaireurs et de commerçants. Ici, les courtiers sont les pivots du trafic, ils organisent le trafic de sorte que la marchandise arrive à destination sans difficulté. C'est pourquoi, ils en recrutent dans tous les milieux : élèves, commerçants, force de l'ordre,

transporteurs, paysans, enseignants, etc. Ce qui leur permet de disposer de correspondants réguliers dans tous les secteurs. Ces correspondants leur donnent les renseignements concernant tous les mouvements endogènes et exogènes qui peuvent concourir au passage de leurs marchandises sans difficulté. Concernant les éclaireurs, ce sont des jeunes spécialisés dans la vérification des axes de contrôle et de l'indication des pistes champêtres et rurales. Ces jeunes ont une parfaite maîtrise de la zone car natifs de la sous-préfecture de Niablé la plupart. En fait, avant le passage des marchandises, deux éclaireurs, sans marchandises, précèdent les autres membres du groupe pour vérifier les points de contrôle. C'est après leur coup de fil que les autres membres décident de leur suivre ou pas. Une fois passé, le rôle de ceux-ci s'arrête lorsque les marchandises arrivent à Niablé. A cet effet, ils détiennent des entrepôts de stockage dans les quartiers périphériques de la ville. C'est là-bas que les commerçants vont prendre les différents colis.

Le deuxième réseau, le plus puissant, est également très structuré. Il est financé et réglementé par des «hommes d'affaire », appelé communément *transitaire* dans la ville. Ici, le trafic bien qu'il soit illégal mobilise des individus remarquables dont les forces de l'ordre, la classe paysanne, les autorités traditionnelles et administrations. Toutefois, pour minimiser les risques le *transitaire* divise son équipe en deux groupes. Le premier, convoyé par lui-même, passe par la voie normale avec comme argument les pots-de-vin. Il précède le convoi pour lui ouvrir la route. Arrivé à chaque barrage, partant sur la base de la négociation, il finit par distribuer de l'argent aux agents de contrôle et/ou les autorités administratives et traditionnelles quand cela est nécessaire. Ainsi, il fait passer ses marchandises sans aucun contrôle. Quant à son deuxième groupe, il passe par les pistes rurales avec la plus grande partie des marchandises. Là, les marchandises sont acheminées sous la responsabilité d'un convoyeur qui en assure le transport. Celui-ci s'effectue le plus souvent de nuit, et de préférence les week-ends où les contrôles de douanes étant moins nombreux et plus souples. Sur le trajet, la voiture du convoyeur précède les camions pour leur ouvrir la route. Celui-ci joue un rôle essentiel dans l'acheminement des marchandises, en particulier lors du passage des frontières. Avec la confiance du *transitaire* qui n'est pas du voyage, le convoyeur prépare l'arrivée des camions à la frontière. Il entre en contact avec les douaniers ivoiriens qui sont au barrage de contrôle et les informe de la quantité et du type de marchandises qu'il désire faire passer. Il convient avec eux d'une heure de passage et discute le prix de leur bienveillance qui se situe entre 400 000 et 1 000 000 fcfa suivant le tonnage des véhicules. Les négociations terminées, le convoyeur avertit les chauffeurs et précède le convoi, le moment venu, pour l'emmener dans les entrepôts (*voir la photo2*). Dans ces entrepôts, les marchandises sont

rapidement réparties dans des camionnettes ou dans des voitures particulières. Ce qui assure plus de discrétion et limite les pertes en cas de difficultés éventuelles et sont acheminées par petites quantités, à destination.

Ces diverses techniques de camouflage utilisées par les contrebandiers nous ont freinés dans notre quête d'évaluation des volumes de charges en transit. De la même façon, il paraît compliqué d'évaluer les dividendes de la contrebande et de les comparer avec celles dérivées d'autres activités frontalières.

Au total, force est d'affirmer que la fertilité imaginative caractérise les contrebandiers car nul ne peut prétendre cerner les astuces qu'ils utilisent. Au regard, de ces astuces seuls l'intuition, le hasard et quelques fois l'odeur des produits prohibés guident les forces de l'ordre dans leur contrôle. Ce qui leur permet de saisir d'importantes marchandises comme le montre le tableau ci-dessous.

Tableau 2: Marchandises saisies par la Douane de Niablé.

Marchandises saisies	Quantité
Friperie	521 balles
Tronçonneuse	21 unités
Sucre	84 sacs
Cacao	452 sacs
Produits phytosanitaires	94 cartons
Boisson	346 cartons
Produits pharmaceutiques	7 cartons

Source :Bureau des Douanes de Niablé, Aout 2012.



Photo 1 : *Un véhicule provenant du Ghana tente d'échapper aux barrages de contrôle en passant par l'une des pistes clandestines de l'axe Osseïkro-Zouhounou*
(Cliché KOUADIO Datté .A, Aout 2012)



Photo2: *Un véhicule appartenant à un transitaire décharge dans un entrepôt situé dans un quartier périphérique de la ville.*
(Cliché KOUADIO Datté .A, Aout 2012)

III- Les effets de la contrebande sur la ville de Niablé

I-, les effets socio-économiques de la contrebande

A Niablé, la contrebande contribue incontestablement à résorber relativement le chômage. Car cette activité permet à ces affiliés de survivre et de s'insérer dans le tissu social.

Elle modifie ainsi leur vie et celle de toute la population frontalière vu qu'elle lui fournit des ressources indispensables pour sa survie. Dans la localité, on a l'impression que cette activité illicite se déroule à sens unique car la plupart des marchandises ont pour destination finale le territoire ivoirien. D'ailleurs, les articles qui dominent cette activité sont dans les domaines de la quincaillerie, les produits cosmétiques, la bonneterie, les boissons alcoolisées et tabacs, les produits d'équipements électroménagers, les produits alimentaires, les articles électriques et électroniques, la friperie, les produits pétroliers et pharmaceutiques. Cependant la consommation de ces produits contrebandiers, notamment alimentaires et pharmaceutiques menace la santé de la population zone frontalière. En fait, la consommation des produits alimentaires peut donner lieu à de graves problèmes d'intoxication, en particulier les produits périmés et qui peuvent nuire à la santé des consommateurs. Concernant les médicaments importés, leur consommation constitue également un danger sur la santé des habitants vu l'accès libre et illimité à toutes les classes médicamenteuses avec une méconnaissance totale de la part du vendeur et de l'acheteur. Pis encore, les conditions de transport, de stockage et de vente des médicaments sont les mêmes que toutes celles des autres marchandises de contrebande. Aucun traitement en faveur ne leur est accordé. Ils sont transportés avec les bidons de carburant, cachés à l'intérieur des sacs de farine, stockés avec les dattes et les grandes marmites d'aluminium et vendus avec des insecticides.

Par ailleurs, la commercialisation de ces marchandises issue de la contrebande freine le développement économique normal de Niablé en renforçant la désarticulation de l'économie urbaine. En fait, la contrebande est devenue une véritable «industrie» qui a mis à plat toutes les formes légales de commerce de la zone. Outre, des produits habituels, c'est le déferlement surtout de produits pétroliers, médicamenteux et des produits chinois qui arrivent en force, lesquels annoncent le coup de massue pour certaines variétés de produits nationaux. En effet, la contrebande favorise aussi le développement d'un marché de change parallèle. A Niablé, si le commerce informel reste très florissant pour les contrebandiers, le ralentissement général de l'activité pèse lourdement sur les acteurs du secteur formel.

2- L'impact spatial de la contrebande sur la ville de Niablé.

L'impact spatial se traduit par l'extension de la surface urbanisée par les acteurs directs ou indirects de la contrebande. Les enquêtes réalisées auprès des contrebandiers ont révélé que ces derniers aussi ont une préférence dans les investissements d'immobilier. A Niablé, les contrebandiers natifs de la ville éprouvent une nécessité de construire des

concessions modernes pour donner un vrai visage urbain à sa personnalité. En fait, eu égard à leur activité, ils bénéficient de meilleurs matériaux de construction et à moindre coût. Les plus nantis ont des maisons types villa moderne dans les nouveaux quartiers de la ville (Kacou Jérôme extension, Bombet et Bombet extension). Il existe même un véritable challenge entre eux pour la construction de la plus belle villa. Selon eux ; la qualité et la quantité de villas réalisées démontrent la bonne santé de leur pouvoir économique. Mais tout ceci est de bonne guerre car cela améliore l'image urbaine. Quant au moins nantis, attentifs aux opportunités économiques et notamment foncières, ils accèdent l'achat de terrains ou à la rénovation des vieilles habitations et à l'installation de nouvelles boutiques et magasins.

Toutefois, la contrebande porte atteinte au cadre environnementale de la ville. En effet, en dépit d'absence d'industrie à Niablé, les risques naturels de la pollution de l'air sont importants. Cela s'explique par la forte présence des produits pétroliers non raffinés qui polluent considérablement l'air. En plus, ces produits présentent d'énormes risques d'accidents tels que les explosions et les incendies. Ces risques sont vraisemblables parce que les bouteilles d'essence sont exposées au soleil du matin jusqu'au soir. Même si pour le moment, aucun cas d'incendie n'a été signalé dans ce sens, ce serait la catastrophe si cela devait se produire. Car le liquide inflammable se vend près des habitations. Faut-il le rappeler, Niablé ne possède pas de station service. Toute tentative d'implantation de stations services est vouée à l'échec. Dans ce cas, force est d'affirmer que la contrebande constitue un handicap au développement économique de Niablé.

CONCLUSION

La contrebande est un sujet complexe et sensible dont de nombreux aspects et ceux qui y sont impliqués sont tenus secrets. Alors, l'évoquer c'est aussi prendre en compte la typologie des acteurs organisés qui s'appuient sur les facteurs socioculturels et économiques et surtout sur une frontière très poreuse. Ces facteurs aident les contrebandiers à adopter plusieurs stratégies pour donner plus de vitalité à leur activité qui leur permet de s'insérer dans le tissu socio-économique. Outre, vu la facilité d'accès et les bas prix des produits issus de la contrebande, celle-ci se présente comme une réelle opportunité pour la course aux survies pour la population de Niablé. Toutefois, cette activité illicite fait apparaître des effets parasites dans la localité qui ne sauraient constituer une alternative au développement de Niablé. Alors, il est temps de parer à cette situation. C'est pourquoi, nous suggérons à l'Etat

de mener une lutte hardie contre cette activité qui risque d'hypothéquer non seulement l'avenir de Niablé mais de notre économie nationale.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

AHOUSI J., 2008, *Le commerce transfrontalier et le développement urbain : cas de Noé*. Mémoire de maîtrise, Université de Cocody-Abidjan, IGT, 104 p.

AKA K., 2008, *Les taxi-motos dans une ville frontalière de Côte d'Ivoire: Niablé*. Université de Cocody-Abidjan, CRAU, 22 p.

ATTA K, 1989, *Echanges régionaux, commerce frontalier et sécurité alimentaire en Afrique de l'Ouest* : Rapport d'enquête sur les marchés frontaliers ; les échanges Côte d'Ivoire-Mali, Paris, OCDE, club du sahel, ORSTOM -Abidjan, 45 p.

N BENNAFLA K., 2002, *Le commerce frontalier en Afrique centrale. Acteurs, espaces, pratiques*. Paris, Karthala, 368 p.

GREGOIRE E., 1996, *Les chemins de la contrebande. Etude de réseaux commerciaux en pays houssa*, Cahiers d'études africaines, n° 124, pp. 509-532.

IGUE J O., 1977, *Le commerce de contrebande et les problèmes monétaires en Afrique de l'Ouest* , CEPFAP, Cotonou (Bénin, Université Nationale du Bénin).

KOFFI H, 2004, *Perméabilité des frontières ivoiriennes : le cas de Niablé*. Mémoire de Maîtrise, Université d'Abidjan Cocody, UFR Criminologie, 79p.

KOUADIO D, 2006, *Niablé, une ville frontalière : impact d'une économie basée sur les échanges transfrontaliers et sur le dynamisme de la ville*, Mémoire de Maîtrise de Géographie, IGT/Université de Cocody, Abidjan, 116 pages.

NASSA D., 2005, *Commerce transfrontalier et structuration de l'espace au nord de la Côte-d'Ivoire*. Thèse de doctorat, Université de Bordeaux 3, 336 p.

STARY B., 1994, *Une petite ville ivoirienne dans sa spécificité géographique : Niablé, étude d'un espace frontalier*, Notes et travaux (Groupement Interdisciplinaire en Sciences Sociales de Côte-d'Ivoire) n°4, Abidjan : Orstom, 41 p.