



HAL
open science

Commerce transfrontalier et structuration de l'espace au Nord de la Côte d'Ivoire

Dabié Désiré Axel Nassa

► **To cite this version:**

Dabié Désiré Axel Nassa. Commerce transfrontalier et structuration de l'espace au Nord de la Côte d'Ivoire. Géographie. Université Michel de Montaigne - Bordeaux III, 2005. Français. NNT : . halshs-00009056

HAL Id: halshs-00009056

<https://theses.hal.science/halshs-00009056>

Submitted on 16 Mar 2006

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

UNIVERSITE DE BORDEAUX 3 - MICHEL DE MONTAIGNE
UFR DE GEOGRAPHIE - AMENAGEMENT
UMR CNRS/ADES-DYMSET

THESE

Pour obtenir le grade de
DOCTEUR DE L'UNIVERSITE DE BORDEAUX 3
Discipline : GEOGRAPHIE

Présentée par

Dabié Désiré Axel NASSA

**COMMERCE TRANSFRONTALIER ET
STRUCTURATION DE L'ESPACE AU NORD DE LA
CÔTE D'IVOIRE**

Directeur de Thèse

M. François BART

Professeur à l'Université de Bordeaux 3 - Michel de Montaigne

Codirecteur

M. Koffi ATTA

Maître de conférences à l'Université de Cocody-Abidjan

MEMBRES DU JURY

M. Jean-louis CHALEARD, Professeur à l'Université Paris I Sorbonne
M. Jean-Pierre RENARD, Professeur à l'Université d'Artois
M. Christian BOUQUET, Professeur à l'Université de Bordeaux 3
Mme. Helène VELASCO-GRACIET, Maître de conférences à l'Université de Bordeaux 3

Date : 2 décembre 2005

*A mon défunt père,
A ma défunte mère,
A mon défunt oncle,*

*A mon père adoptif,
Tu es l'auteur de toute cette réussite,*

*A mes sœurs
Dont les mains réunies allègent mes plus lourds fardeaux*

*A ma famille en France,
Jacques et Lucette GUINEL,
Laurent et Sébastien GUINEL,*

*A mon pays la Côte d'Ivoire,
qui traverse les moments les plus
tragiques de son histoire*

REMERCIEMENTS

Les remerciements que nous nous devons d'adresser ici sont d'autant plus sincères que les difficultés pour la réalisation de ce travail ont été encore plus lourdes que nous ne l'avions imaginé. Notre seul regret sera de ne pouvoir citer tous ceux qui nous ont aidé, nous ont accordé de leur temps et tous ceux qui nous ont donné leurs encouragements dans les moments parfois difficiles notamment en France, en Côte d'Ivoire, en Guinée, au Mali, au Ghana, au Togo mais aussi et surtout au Burkina Faso. Si nous ne les citons pas nommément, nous ne saurions les oublier.

Il serait ingrat de ne pas rendre hommage d'abord aux habitants des villages que nous avons visités. Nous souhaitons souligner à quel point nous respectons les réticences et les esquives de certains acteurs du commerce transfrontalier face à nos questions et informations que nous recherchions surtout en ces moments de tensions entre Ivoiriens et populations des pays limitrophes de la Côte d'Ivoire. Que tous soient remerciés. Nous espérons seulement avoir accompli un travail pour qu'il contribue, malgré sa très modeste échelle, à mettre l'accent sur les réalités « des pays frontières » et sur les problèmes des échanges entre pays de la sous-région ouest-africaine. Nous tenons tout de même à remercier très sincèrement :

En France :

Tout le personnel enseignant, administratif et chercheur du laboratoire qui a bien voulu nous recevoir pour préparer cette thèse. Mais nos remerciements vont singulièrement à l'endroit du Professeur François BART, notre encadreur qui n'a ménagé aucun effort pour nous permettre de mener à bien ce travail. Son soutien nous a été d'un apport appréciable surtout au moment où notre pays traverse l'une des plus grandes crises de son histoire. Nous n'oublions pas aussi Arlette TURLET, assistante de direction à ADES-DYMSET, qu'elle trouve ici à travers ces quelques lignes l'expression de notre gratitude. Dans ce même élan, nous adressons nos remerciements à Marie-Louise PENIN et à Guilène REAUD-THOMAS pour leur aide inestimable en nous accordant de leur temps pour nous lire et nous encourager à persévérer dans ce travail.

A madame Hélène VELASCO Maître de conférences, merci du fond du cœur de l'intérêt que vous avez accordé à ce travail. Malgré vos occupations, vous avez toujours répondu présente lorsque nous avons besoin de vous.

Professeur Christian BOUQUET, à vous aussi nous vous disons merci pour les discussions très utiles que nous avons eues sur notre travail.

A tous les camarades, avec lesquels nous avons partagé des moments difficiles mais aussi des moments de bonheur : Irène KASSI, Laurence MEI, Khady GNINGUE, M'BAYE Kébir, Jean-Jacques BOGUI et CAUÏS Sonia, merci.

Nous n'oublions pas aussi toutes les personnes extérieures à l'équipe Dymset qui nous ont énormément aidé pour que ce travail puisse connaître une fin. Il s'agit de :

Marie-José CLAVERIE et Bernadette DARIGNAC de ADES-TEMPOS, du professeur BACH Daniel de l'IEP, de Carlos JENARD et Madame tous deux bibliothécaires respectivement à ADES-REGARDS et au CEAN, de Laurent BOSSARD et de Marie TREMOLIERE de l'OCDE-Club du Sahel, de Pascal LABAZEE de l'IRD Mexique, et de l'ensemble des étudiants ivoiriens de la Gironde.

En Côte d'Ivoire :

Nos pensées vont vers tout le personnel enseignant, chercheur et administratif et de l'Institut de Géographie Tropicale de l'Université de Cocody à Abidjan, notamment ceux qui ont guidé nos premiers pas dans la dure réalité de la recherche.

Nos remerciements vont d'abord en direction du professeur ATTA Koffi Directeur de l'Institut de Géographie tropicale notre encadreur, grâce à qui ce travail a été mené à terme. Malgré la distance qui nous sépare, il a su trouver chaque fois les mots justes pour nous remettre d'aplomb lorsque nous étions gagné par le découragement.

Nous n'oublions pas le Professeur Hauhouot ASSEYPO, ancien président de l'Université de Cocody-Abidjan, qui nous a donné la passion de la géographie et de la recherche. Nous remercions aussi le Professeur Yapi DIAHOU de l'Ecole Normale Supérieure et de l'Université de Bouaké, messieurs DOBE Lobognon, ANOH Kouassi et GNAMBA Yao Maître assistant et assistant au département de géographie de l'Université de Cocody-Abidjan pour leurs conseils et leur disponibilité à nous faire partager leurs expériences respectives en matière de recherche.

Notre gratitude va également à l'endroit de nos aînés de l'IGT. Ce sont messieurs Sanogo SOUNGALO, KABLAN N'guessan, KOFFI Brou Emile, GOBE Téré tous enseignants chercheurs

Nous n'oublions pas le Capitaine TANOHO Kouadio chef de bureau conteneurs au port autonome d'Abidjan, le Colonel GNAMIEN Konan, Directeur général de la douane, le Général de brigade TOUVOLY Bi-ZOGBO, commandant Supérieur de la gendarmerie, messieurs KANGA Jean-Jacques, BILE Anoma, Marcelle Josée TAGRO et DIOMANDE Ibrahim du BNETD et monsieur AGGREY Albert ancien secrétaire général du gouvernement.

Au Mali et au Burkina Faso

Nous tenons en premier lieu à remercier chaleureusement les autorités maliennes et en particuliers le Directeur des frontières et son adjoint, messieurs ADJIBO Diarra et SOGOBA Ladji. Au Mali, mon travail a été facilité grâce à l'assistance de monsieur IBRAHIM Assihanga Maïga chef de mission à la Mission d'Aménagement du Territoire, monsieur Mady DIABATE chef de Cellule Appui Technique, monsieur Sambel B. Diallo chef Cellule Prospective et Aménagement.

Notre gratitude va ensuite vers Ibrahim TOUMAGNON dit Ringo, le chauffeur grâce à qui nous avons pu avoir des informations intéressantes, surtout dans le milieu des transporteurs et commerçants.

Enfin, nous désirons témoigner notre reconnaissance à Monsieur KALOU Bi, chef de mission de la Commission Douane de l'UEMOA à Ouagadougou. C'est grâce à lui que nous avons pu obtenir des informations relatives aux statistiques douanières de l'ensemble des pays de l'UEMOA

Au Ghana, au Togo et en Guinée

Nous voudrions témoigner notre reconnaissance à toutes les personnes qui nous ont aidé à la réalisation de cette thèse. Il s'agit de monsieur HAMIDOU Ministre de la défense du Ghana et de monsieur AMOUZOUVI Professeur à l'université de Lomé au Togo, ISSA Sanogo de la Banque Mondiale à Conakry. Notre reconnaissance va aux nombreux informateurs qui se sont prêtés à nos investigations et qui ont accepté de nous recevoir.

SIGLES ET ACRONYMES UTILISES

ADRAO	Organisation pour le Développement de la Riziculture en Afrique de l'Ouest
AFD	Agence Française de Coopération
ANADER	Agence Nationale d'Appui au Développement Rural
AOF	Afrique Occidentale Française
BNETD	Bureau National d'Etudes Techniques et de Développement
CCT	Centre de Cartographie et de Télédétection
CEDEAO	Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest
CEMAC	Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale
CFA	Colonies Françaises d'Afrique
CFAO	Compagnie Française de l'Afrique de l'Ouest
CIDT	Compagnie Ivoirienne du Développement du Textile
CMDT	Compagnie Malienne de Développement du Textile
COBOCI	Coopérative des Bouchers et Charcutiers de Côte d'Ivoire
FESACPECI	Fédération des Syndicats Autonomes des Chauffeurs Professionnels et Employés de Côte d'Ivoire
FIDESBEVI	Fédération Ivoirienne pour le Développement du Secteur Bétail, Viande et Volaille
IDESA	Institut de Développement des Savanes
GMA	Grand Moulin d'Abidjan
GESTOCI	Société de Gestion des Stocks Pétroliers de Côte d'Ivoire
IGT	Institut de Géographie Tropicale
INS	Institut National de la Statistique
INSD	Institut National de la Statistique et de Développement
LATIG	Laboratoire d'Analyse et de Traitement de l'Information Géographique
OCDE	Organisation pour la Coopération et le Développement Economique
OCPV	Office d'aide à la Commercialisation des Produits Vivriers
OIC	Office Ivoirien des Chargeurs
OTRAF	Organisation des Transporteurs Routiers du Faso
PAS	Plan d'ajustement Structurel
SDV	Scac-Delmas-Vieljeux
SET	Syndicat des Entreprises de Transports

SIR	Société Ivoirienne de Raffinage
SITARAIL	Société Ivoirienne des Rails
SNTSCI	Syndicat National des Transporteurs Solidaires de Côte d'Ivoire
SITAB	Société Ivoirienne du Tabac
STMB	Syndicat de Transporteurs de Marchandises du Burkina
SINTRA	Syndicat pour l'Intégration des Transporteurs Routiers d'Afrique
STMVCI	Syndicat des Transporteurs de Marchandises et Voyageurs de Côte d'Ivoire
SOCIMAT	Société Ivoirienne de Ciment et matériaux
SODEPRA	Société de Développement de la Production Animale
SOFITEX	Société des fibres et textiles
STTCI	Syndicat des Transporteurs Terrestres de Côte d'Ivoire
TRIE	Transit Inter-Etat
UNCTR	Union Nationale des Coopératives de Transporteurs Routiers
UEMOA	Union Economique et Monétaire Ouest Africaine
URESCOCI	Union Régionale des Coopératives des Savanes de Côte d'Ivoire
TEC	Tarif Extérieur Commun

INTRODUCTION

Le développement des échanges entre la Côte d'Ivoire et les pays qui l'entourent, aussi bien francophones (le Mali, le Burkina Faso et la Guinée) qu'anglophones (le Libéria et le Ghana), avant la crise ivoirienne, était lié à la politique d'ouverture sur l'extérieur dont le pays a fait l'un des volets de son développement dès 1960. Les pays extérieurs devaient lui apporter capitaux, main d'œuvre et intervenir comme acheteur de ses matières premières agricoles. De ce fait, la Côte d'Ivoire s'est largement ouverte sur ses voisins. C'est l'histoire et cette politique de développement qui fondent les échanges entre la Côte d'Ivoire et ses voisins.

Pays côtier, la Côte d'Ivoire a une façade maritime avec deux ports importants, Abidjan et San-Pédro. A partir de ces structures portuaires, non seulement le pays entretient des relations d'échange avec les pays voisins mais également avec le reste du monde. Elle exporte de nombreux produits agricoles bruts et importe en retour des produits manufacturés dont a besoin sa population sans cesse croissante. Les Etats sahéliens enclavés trouvent également en la façade océanique ivoirienne et dans ses ports un accès privilégié à l'extérieur. Ils disposent dans ce pays de zone sous douane pour effectuer leurs exportations et leurs importations. L'accès à la mer offre à la Côte d'Ivoire une opportunité de s'ouvrir davantage sur le monde extérieur.

Avec son potentiel économique, la Côte d'Ivoire est devenue l'un des pays phares de la sous-région ouest-africaine. Certains la qualifient même de poumon économique des pays francophones. Des pays comme le Burkina Faso et le Mali dépendent en grande partie de la Côte d'Ivoire pour leur commerce et leurs approvisionnements extérieurs, bien avant la crise ivoirienne.

Avant cette crise qui a démarré le 19 septembre 2002, 60% des importations de marchandises générales du Mali transitaient par les ports autonomes d'Abidjan et de San-Pédro, le reste du fret étant réparti entre les ports de Dakar au Sénégal, Tema au Ghana et Lomé au Togo. Chaque jour, 200 à 300 camions reliaient Abidjan et Bamako. En 2000, au port d'Abidjan, 1,598 millions de tonnes de marchandises étaient destinées au Mali et 25 % des approvisionnements en hydrocarbures du Burkina Faso, soit 350 000 tonnes, ont transité par l'espace frontalier Nord du pays. La Côte d'Ivoire jouait pour ces pays un rôle d'entrepôt et de transit.

Il existe une complémentarité entre les économies de la Côte d'Ivoire et celles des pays du nord savaniques et sahéliens, complémentarité due à la diversité des politiques économiques de développement et de la géographie des Etats en relation.

Depuis l'époque précoloniale, des relations commerciales basées sur des produits spécifiques tels que le sel et le bétail d'un côté, la cola de l'autre, se sont tissées entre le Nord et le Sud : un Nord aux paysages de savanes, lieu de prédilection de grands commerçants au long cours et de culture islamique, d'agriculture à prédominance céréalière, opposé à un Sud aux paysages de forêt où la tradition urbaine ancienne est absente et où l'agriculture est à dominante de rente. Entre ces deux mondes des relations se sont tissées. A l'interface de ces deux mondes, s'est également construit un réseau de marchés périodiques.

Sur la base de cette situation, des échanges se sont développés, formalisés ou non, avec une vie de relations et de circulations intenses qui laissent transparaître au quotidien une véritable intégration des économies des pays de la zone. Cette intégration s'appuie sur des réseaux de relations sociales des acteurs divers de l'échange, commerçants et transporteurs dans les zones frontalières.

Le choix de traiter des marges territoriales nord de la Côte d'Ivoire s'explique par leur situation géographique aux frontières et par le fait qu'elles constituent un carrefour économique où transite l'ensemble du fret en provenance et en direction des pays sahéliens dont les principaux animateurs puisent leurs fondements dans l'histoire. Cette situation se traduit par la mise en jeu de multiples réseaux et de nombreuses communautés de commerçants ayant des emprises territoriales. Jusqu'à présent, les frontières de cet espace étaient très stables malgré les tensions qui couvaient déjà entre la Côte d'Ivoire et ses voisins septentrionaux. Les zones des frontières où se déroule notre travail correspondent à celles de pays qui sont tous membres de la Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest qui prône la libre circulation des hommes et des biens. Ce vaste territoire est doté d'un réseau urbain dense organisé autour des agglomérations de Korhogo, de Bondoukou, de Bobo-Dioulasso et de Sikasso et plus loin celle de Kankan. Ce sont les limites administratives et linguistiques de ces localités qui constituent notre aire d'étude (Figure 1, p.9).



Source : Projet WALTPS 2000

Conception et réalisation Nassa Désiré, Mars 2003

- Limites d'Etat
- Capitale d'Etat
- Chef-lieu de préfecture
- Village
- Zone d'étude

Cet espace illustre parfaitement le phénomène de polarisation des activités économiques du Burkina Faso, du Mali, de la Guinée et plus loin de celles du Ghana par celles de la Côte d'Ivoire que l'on observe le long des axes routiers et des points de passage aménagés sur les frontières communes aux cinq Etats. Ainsi Korhogo, située non loin de la ville malienne de Sikasso et de Bobo-Dioulasso, deuxième ville du Burkina Faso, Bondoukou située non loin de Sampa au Ghana, Bouna située non loin des villes de Batié et de Kampti au Burkina Faso et plus encore Odienné proche des villes malienne et guinéenne de Bougouni et Kankan, sont des villes frontalières qui tirent une rente de leur situation due aux retombées des négoce officiels mais surtout clandestins entre les pays. Dans cet espace, nous sommes au cœur du pays malinké et senoufo, vaste aire d'activité économique basée sur les échanges transfrontaliers de divers produits agricoles, notamment le bétail du Mali et du Burkina Faso, des produits manufacturés de la Côte d'Ivoire et plus encore des produits issus du marché mondial transitant par les ports ivoiriens de San-Pédro et d'Abidjan.

Avec cette politique d'intégration par « le bas » (Bach, 2003), menée par les populations transfrontalières, les commerçants et les transporteurs sur les marges territoriales, il importe de faire un état des lieux sur la question dans les limites du thème de recherche relatif à l'usage des territoires frontaliers où s'enchaînent de nombreuses activités collectives ou individuelles de toute sorte. Les éléments suivants vont nous guider et nous permettre de circonscrire la portée des termes, charpente de la problématique, et d'exposer la méthode d'approche adoptée.

En nous focalisant sur cette réflexion, nous regroupons les connaissances sur les échanges transfrontaliers en deux rubriques :

- Définition et typologie des frontières
- Importance et impact du commerce transfrontalier.

1. Définition et typologie des frontières

1.1. De la définition des frontières

Parmi tous les mots utilisés à un moment ou à un autre pour désigner les contours extérieurs du territoire, *confins, fins, limites, bornes, lisières, marches*, c'est le terme *frontière* qui s'est imposé à tous (Foucher, 1991). Selon lui, le mot *frontière* a une origine militaire. Les autres sens ne sont que coïncidences voulues. Le terme français de *frontière* apparaît au début du 16^e siècle. C'est la forme substantivée de l'ancien adjectif « *frontier* », dérivant de *front*, et signifiant littéralement « faire face » et « être voisin de » (Raffestin et Guichonnet, 1974).

Son apparition remonterait au 13^e siècle. Au sens de façade, le front, terme d'architecture, est aussi le front d'une troupe qui, se mettant en bataille pour combattre, fait frontière. Le terme est employé pour la première fois dans un acte royal de Louis X concernant la zone des châteaux construits face à la Flandre (Mollat, 1992). Il remplace celui de *marche* employée jusqu'à Philippe le Bel. Au fil des temps, on finit par définir la *frontière*, comme un mode d'organisation de l'espace pour le temps de guerre. C'est également un espace granulaire discontinu, sans structure fixe, dissocié par des trouées où passent et repassent les armées. Pour cela elle est perçue comme un territoire dangereux, comme un obstacle. Elle est demeurée une zone d'insécurité latente, de dissidence, que les Etats doivent surveiller pour satisfaire aux exigences de la cohabitation internationale, mais aussi pour préserver une paix intérieure fragile sur leurs marges. C'est un concept qui renvoie alors à une géographie du danger (Nordman, 1998).

Quelle que soit la manière de définir le concept de frontière, il renvoie à la nécessité d'établir une emprise sur un espace (Reitel, Piermay, Renard et Zander, 2003). C'est pourquoi Pourtier (2001) la définit comme fondatrice de territoires d'Etat. Aujourd'hui, les frontières sont d'abord l'enveloppe continue d'un ensemble spatial, d'un Etat, qui a atteint suffisamment de cohésion politique interne et d'homogénéité économique pour que les clivages principaux ne traversent plus l'intérieur du territoire et la collectivité humaine mais aient été reportés, par changement d'échelle, en position limite (Foucher, 1991). Cette définition est complétée de façon précise (Raffestin et Guichonnet, 1974) en introduisant la notion de modernité de la frontière. Pour ces deux auteurs, la frontière moderne est le signe, ou tout au moins l'indice, de sociétés parvenues à un degré élevé de maturité dans leur appareil politique et juridique.

Les frontières sont ensuite un plan de séparation-contact ou mieux, de différenciation des rapports de contiguïté avec d'autres systèmes politiques, qui ne sont pas forcément de même nature (Pradeau, 1993). Elles sont ainsi représentées comme barrière, lieu où se termine un territoire connu et maîtrisé, lieu de passage vers un monde mal connu et incertain, mais toujours lieu de brusque passage à un monde sensiblement différent (Reitel, Piermay et Zander, 2003).

Au cours du 18^e siècle, la frontière a souvent été perçue comme une zone de rencontre entre intérêts économiques ou même comme une ligne que franchissent non plus seulement des hommes en armes, mais des marchandises. C'est cette dernière idée qui est répandue dans certains écrits des économistes. Ils y évoquent la situation des provinces frontières, ils pensent en terme de distance ou de proximité économique, de relations commerciales avec l'étranger. Ainsi, autrefois intérieures et entraves à l'organisation d'un marché plus unifié, les barrières

fiscales ont été déplacées sur l'enveloppe frontalière, qui en a du reste acquis une armature plus continue (Nordman, 1998).

Au sens strict du terme, les frontières sont enfin les limites des territoires des Etats. Elles prennent alors appui sur une construction juridique volontariste, qui traduit un « instantané » des relations comme des positions relatives dans l'espace des deux pays concernés par le tracé (Gonon, 2003). Mais elles sont aussi, le contenant spatial, la peau pour l'individu, des éléments ou des objets physiques ou symboliques pour les sociétés. Les frontières protègent soit l'identité du groupe, soit l'intégrité de l'individu vis-à-vis de l'extérieur. Elles sont oppositives par rapport au reste du monde (Velasco-Graciet, 1998). Les frontières ont longtemps été floues car non matérialisées. Ce n'est qu'avec l'apparition des états modernes qu'elles ont été fixées de manière précise et qu'elles ont été définies grâce à une cartographie rigoureuse. A cet effet (Gonon, 2003), la frontière est alors perçue comme le marquage extrême du territoire, puisqu'elle en symbolise en théorie, la limite. Les frontières ont alors acquis un caractère intangible et sacré : elles sont devenues des barrières (Raimondo, 1992). C'est un moyen essentiel pour les sociétés humaines de maîtriser l'espace (Pradeau, 1993). Ainsi l'acte de tracer la frontière renvoie, de manière redoutable, au sacré puisqu'il implique de faire coïncider les limites territoriales avec un projet politique. La frontière est définie comme la fin d'un territoire, un lieu de contacts où s'opère une rupture (Igué, 1995).

Tenant compte de ces séries de définitions, nous pouvons dire que la notion de frontière a connu des évolutions, jusqu'à être perçue aujourd'hui comme une ligne de démarcation, de barrière, de lieu où se termine un territoire connu et maîtrisé, de lieu de passage vers un monde mal connu et incertain, de discontinuité spatiale, dans laquelle s'inscrit un territoire donné, de lieu de brusque passage à un monde sensiblement différent, de ligne ou de zone (Gottman, 1952). Mais cette série de définitions n'est pourtant pas encore très nette dans les esprits. Des débats ont eu lieu quant à retenir une définition acceptée de tous. Ainsi de nombreux auteurs de plusieurs écoles de géographie, notamment française et anglo-saxonne, ont tenté d'ajouter aux différentes définitions des uns et des autres d'autres critères pour les enrichir.

1.2. De la typologie des frontières.

Elaborer une typologie ou une classification dans le cas des frontières fait ressortir des difficultés dans la nécessité de combiner des exigences contradictoires. Mais il reste entendu que même si les typologies apparaissent comme une forme obsolète, elles ont eu en géographie, comme dans toutes les disciplines, un sens historique nécessaire à sa construction (Velasco-Graciet, 1998). La précision d'une typologie est directement proportionnelle à la quantité de critères mobilisés mais la clarté est inversement proportionnelle au nombre de ceux-là (Raffestin et Guichonnet, 1974). Ainsi s'agissant de la ligne frontière et de la zone frontalière, ces auteurs pensent que les deux entités ne peuvent pas se satisfaire des mêmes typologies. Dans le premier cas, les exigences sont davantage morphologiques, alors que dans le second cas elles sont structurelles.

Il est important d'appréhender cet aspect de la frontière comme un concept à deux visages : la fois frontière-ligne et frontière-zone. La « bifacialité » de ce concept vient d'une double observation, l'une lointaine et l'autre proche. L'observation lointaine de la frontière la montre frontière-ligne et l'observation rapprochée, frontière-zone (Velasco-Graciet, 1998).

La frontière-ligne s'exprime par des rapports de forces en tout genre de deux groupes qui se mettent en regard pour construire le rapport signifiant et qui se spatialise. Cette frontière-ligne est bien matérielle, bien physique tant par une carte que par un mur, un douanier ou un sentiment. S'agissant de l'explication concernant le cas de la frontière-zone, elle révèle que ce lieu est né de la rencontre de deux cultures, l'une nationale qui impose la frontière-ligne et le territoire national, et l'autre locale constituée de pratiques et de représentations. Ce lieu est le reflet de la sédimentation de cette rencontre dans le temps, de la mutation locale générant des phénomènes d'acculturation (Velasco-Graciet, 1998). Dans ce type de lieu, « les individus ou groupes ont toujours tissé des liens entre identité et espace, comme le reflètent les paysages, que ceux-ci résultent des activités routinières liées à un genre de vie traditionnel ou qu'il soit le résultat volontariste de principes cosmologiques anciens ou d'idéaux modernes de rationalité (Berdoulay et Entrikin, 1998).

Jusqu'à maintenant, toutes les classifications proposées font ressortir la ligne frontière, ce qui montre l'intérêt de l'optique systématique et de l'observation lointaine de la frontière pour les chercheurs dans l'élaboration des typologies. Mais à ces typologies déjà existantes, il faut en ajouter d'autres qui ont fait l'histoire de la géographie des frontières et qui sont peu utilisées dans les recherches actuelles, bien qu'elles apparaissent encore dans les discussions ou sous la plume de certains auteurs. Ainsi la plus ancienne classification utilisée est celle qui

oppose les frontières naturelles aux frontières artificielles. Cette classification selon Guichonnet et Raffestin, (1974) est basée sur la présence ou non d'une réalité physique, d'un accident géomorphologique soulignant ou non la frontière. Mais cette classification biaise ou néglige les intentions qui ont présidé au tracé pour ne retenir que le caractère disjoncteur de la frontière. La puissance de l'Etat national, surtout préoccupé par sa défense, n'est pas étrangère au succès de cette typologie (Poutignant et Streiff-Fenart, 1995). Pour Raffestin, (1980) une telle classification est dangereuse. En effet, elle est tout à fait inadéquate car médiocrement descriptive et nullement explicative. Se référant aux travaux de C. Vallaux, l'auteur pense que la véritable frontière naturelle est la zone de terre ou d'eau hostile à l'habitat humain, destinée à demeurer pour les hommes une région de passage et non de séjour. A cet effet, C. Vallaux propose une typologie tripartite : *les frontières ébauchées*, *les frontières vivantes* ou *d'accumulation* et *les frontières mortes*. Pour lui, le premier cas renvoie à l'émergence d'un tracé en relation avec l'adaptation de l'homme à un milieu quelconque. Dans le second cas la frontière, pour être plus nette, n'est pas stabilisée en raison des énergies qui s'exercent en sens contraire. Dans le dernier cas proposé, la frontière s'est immobilisée et commence à se fossiliser.

La classification la plus classique et certainement encore la plus utilisée est dite morphologique ou encore phénoménologique (Guichonnet et Raffestin, 1974). Il distingue quatre grands types qui peuvent eux-mêmes se subdiviser : le type physiographique, le type anthropo-géographique, le type géométrique et le type composite ou complexe. Pour cet auteur, le type physiographique connaît un grand nombre de supports tels que la ligne de crête d'une chaîne de montagnes, la ligne de partage des eaux qui ne coïncide pas nécessairement avec la précédente, des accidents quelconques du relief, des déserts, des marais, des fleuves ou des rivières. C'est cette notion que l'on rencontre dans les textes des juristes comme dans les discours des stratèges. Ainsi, pour eux, une frontière est considérée comme naturelle quand son tracé est appuyé, à grande échelle, sur une configuration physique linéaire, fleuve, ligne de crête (Foucher, 1991). Cette définition de la frontière, traduit la rencontre des limites d'un champ de force et d'une opportunité fournie par la nature, perçue et interprétée comme telle (Pinchemel, 2002). Ces éléments naturels sont aussi bien des étendues boisées, marécageuses, montagneuses que des éléments linéaires, littoral, fleuve, ligne de partage, ligne de crête. Ce sont des bornes naturelles qui comportent une idée de faciliter l'établissement et le repérage de la frontière.

Quant à Nordman (1986), il s'étonne de ce concept de frontières naturelles. Pour lui, quand bien même la frontière prend appui sur des positions géographiques (un fleuve ou le

débouché d'une vallée), elle est principalement constituée par un lieu fortifié, par une zone construite. Il ajoute que la frontière est avant tout l'œuvre des hommes, que les ingénieurs ont édifiée en un endroit propice. Dans ce même élan d'idée, Pinchemel (2002) affirme que le fleuve n'est pas frontière mais le point d'ancrage d'une limite qui aurait existé de toute façon. Le fleuve ne crée pas la frontière. Il a simplement été perçu comme un moyen ou un objectif commode par sa continuité, sa linéarité. Il est évident que son existence a pu motiver le désir de l'atteindre et renforcer la pérennisation de la fonction qu'on lui assigne.

Quant au type anthropo-géographique, c'est une classification qui tente de faire coïncider la ligne frontière avec des limites linguistiques, ethniques, religieuses, tribales ou culturelles (Raffestin, 1980). En raison des mouvements de populations et du dynamisme différentiel des groupes humains, ces limites sont fluides et le tracé des frontières s'en trouve considérablement compliqué.

Dans le type géométrique, la frontière est déterminée à l'aide de lignes qui résultent de mesures astronomiques telles que des méridiens, des parallèles ou des arcs qui sont de simples lignes droites qui découpent l'espace de façon arbitraire. C'est le cas des frontières qui passent dans un quelconque désert (Igué, 1995). C'est ce type de frontières qui a été adopté pour délimiter des zones d'influence en Afrique après le congrès de Berlin (Lacoste, 1981). L'apparition des frontières linéaires actuelles en Afrique est l'œuvre des puissances coloniales. En effet, il s'agissait pour elles de passer des zones d'influence à des territoires spécifiques aux frontières connues. Les Européens ont légitimé leurs acquisitions par le tracé de frontières ou lignes de discontinuité au gré de leurs intérêts. Ils ont construit des Etats nouveaux avec des « limites » auxquelles ils ont donné un sens politique, fiscal et militaire. Les frontières découpent l'espace géographique, délimitent le contenu des Etats et font naître, sur leur tracé et à leur voisinage, des phénomènes politiques, économiques et sociaux (Raffestin et Guichonnet, 1974).

Enfin, le type composite ou complexe combine plusieurs critères qui sont généralement physiques et humains et qui aident à la définition de la frontière.

Les frontières doivent obéir certes à un tracé géométrique qui repose non seulement sur une logique topographique mais aussi prendre en compte les réalités locales, c'est-à-dire les entités ethniques et culturelles (Igué, 1995). Ainsi, Igué définit trois types d'espaces frontaliers liés à leurs activités.

Il distingue des espaces *frontaliers à faible dynamisme*, des *espaces frontaliers alternatifs* et des *périphéries nationales*. Pour cet auteur, les espaces frontaliers à faible dynamisme et alternatifs n'ont pas d'effets structurants compte tenu de la nature de leurs

frontières et de l'origine des acteurs du commerce souvent éloignés des zones frontalières. En effet, selon lui, les espaces frontaliers considérés comme ayant un faible dynamisme sont ceux qui ne supportent que peu d'activités d'échanges. Mieux, les frontières sur lesquelles se greffent ces espaces sont floues parce que mal définies, ou mal matérialisées au départ, leur matérialité sur le terrain ayant disparu du fait des difficultés naturelles qui rendent la vie humaine très difficile. L'exemple des frontières de la zone saharienne présente cette caractéristique.

Les espaces « frontaliers alternatifs » concernent les espaces sans grands équipements et supports d'échanges majeurs comme les villes frontalières et les marchés périodiques dynamiques. Ces frontières peuvent être considérées comme de simples couloirs de passage et de trafics. Ce modèle d'espace frontalier concerne les pays ayant les mêmes traditions coloniales et les mêmes politiques de développement économique par exemple entre le Sénégal, le Mali, le Burkina Faso d'une part et la Côte d'Ivoire et la Guinée d'autre part.

En revanche, les « périphéries nationales » favorisent le développement des régions frontalières dynamiques. Elles se forment là où existe d'abord une forte possibilité de distribution, entre pays voisins, des richesses provenant de la vente des matières premières minières ou agricoles dont disposent abondamment certains Etats.

Elles se forment ensuite là où existe aussi une forte solidarité des populations victimes de la partition coloniale, comme expression du refus de cette partition et enfin elles se forment là où existe une disparité des politiques de maîtrise économique, en particulier des ressources tarifaires et politiques monétaires. Ces périphéries nationales ont comme support de leur dynamisme les marchés frontaliers qui se développent à partir d'une forte demande urbaine, de l'excédent commercialisable à la campagne et à partir des relais dont deux types participent fortement à la structuration spatiale (Egg, 1993) :

- Les marchés de regroupement constitués d'importants centres d'entreposage des productions de l'arrière-pays agricole avec des transactions se faisant en gros ;
- Les marchés de collecte représentés par les centres de production excédentaires mettant en contact les acheteurs urbains de faible envergure économique avec les producteurs.

Ces deux types de marchés fonctionnent (Igue, 1995) comme des relais indispensables dans les relations villes-campagnes qui finissent par transformer la plupart de ces villes en villes secondaires ayant toujours une fonction d'échange dominante. La campagne devient un lieu privilégié de placement de l'épargne, pour les urbains aisés. Cette catégorie de frontières concerne celles qui ont favorisé le développement des régions frontalières dynamiques (Bennafla, 2003). Ces espaces se sont développés principalement entre le Nigeria et ses

voisins, entre le Ghana et ses voisins, la Gambie et le Sénégal. Accessoirement, il en existe quelques cas entre la Guinée et le Liberia avant la crise libérienne, entre le Sénégal et la Mauritanie (Igue, 1995).

(Reitel, Piermay, Zander, 2003) introduit la notion de « frange territoriale » pour parler de périphéries nationales. Pour lui, ce type d'espace est toujours voisin d'un système territorial plus puissant, dont elle est séparée par une « limite » qui assure l'interface entre deux entités. Cette « limite » séparant la frange territoriale du système voisin est définie :

- par son tracé géographique plus ou moins net, plus ou moins précis, plus ou moins continu, qui conditionne la présence et l'intensité des lignes de discontinuité, voire de fracture territoriale entre les deux entités,
- par sa largeur qui permet d'identifier des frontières ou des zones de transition plus ou moins marquées,
- par la nature, le type et la qualité de sa perméabilité, qui induisent les problématiques de diffusion des flux à travers « la limite ».

Certains auteurs désignent ces périphéries nationales par divers vocables, tels que « régions informelles » (Raison, 1993) ou « espaces d'échanges réels » (Labazée et Grégoire, 1994). Au total, les frontières sont devenues des opportunités et des lieux d'échanges, dans la mesure où elles constituent des discontinuités spatiales et qu'elles délimitent des espaces souvent différenciés par la culture, l'histoire, la géographie, la monnaie et les potentialités économiques.

2. De l'importance et de l'impact des échanges transfrontaliers

2.1. L'ancienneté du commerce

Le commerce est une activité ancienne connue et pratiquée depuis le Moyen-Age en Afrique de l'Ouest. Aussi loin que remontent les sources concernant l'histoire du continent africain, il est fait mention d'échanges, de circulation de caravanes marchandes à travers le continent, de commerce transsaharien entre le Maghreb et l'Afrique noire (Lambert, 1998). De même, contrairement à l'image stéréotypée d'un continent replié sur lui-même, l'Afrique de l'Ouest médiévale est un espace international inscrit dans l'économie « monde » au 16^e siècle (Grégoire, 1996). Les caravanes marchandes acheminaient l'or du Soudan jusqu'aux villes arabes et en retour approvisionnaient les métropoles ouest-africaines en sel, en étoffes, en perles et en manuscrits venus du Nord. Ces relations d'échange induisaient des migrations de populations et la circulation de monnaies, tels les bandes de coton, les cauris, la poudre

d'or et la monnaie métallique comme les manilles. Cette activité se déroulait à l'intérieur de véritables zones monétaires.

La naissance des Etats contemporains a fait apparaître des frontières juridiques qui ont inscrit le commerce frontalier dans un autre contexte. La recomposition territoriale qui s'est opérée a entraîné l'émergence d'espaces frontaliers reconnus comme tels et animés par des flux commerciaux organisés autour de villages et de villes-marchés. Les populations, ignorant ou tirant profit des frontières, ont continué de commercer entre elles. Ainsi, les commerçants, habitués de tout temps à sillonner le continent, ont continué à circuler dans des espaces dépassant les limites étroites des nouveaux territoires (Labazée et Grégoire, 1994). Aujourd'hui, les grands commerçants ouest-africains opèrent aussi bien à l'échelle nationale qu'intercontinentale. L'exemple des réseaux Dioula entre le Burkina, le Mali, la Guinée et la Côte d'Ivoire et celui des Alhazai du Niger est révélateur. Ces derniers dans leurs quêtes perpétuelles d'opportunités, franchissent légalement ou illégalement les frontières des Etats pour commercer et entretenir des relations d'affaires avec leurs homologues.

2.2. Du rôle des frontières

Les lignes de séparation mais aussi d'union, que sont les frontières jouent des rôles importants pour les Etats et les populations. La frontière, est un instrument géographique à la disposition de l'Etat (Raffestin et Guichonnet, 1974). Ce dernier peut en faire varier le nombre, la nature et l'application au gré de la politique qu'il entend suivre. Ainsi, la frontière devient un moyen de politique générale utilisé dans des domaines très diversifiés, pour inciter, pour stimuler ou pour interdire l'accès à son territoire (Gottman, 1952). De l'action socio-géographique à l'action socio-économique, les populations transfrontalières sont influencées, par tel ou tel rôle. Le rôle de la frontière est défini par rapport aux hommes et par rapport aux choses (Pradeau, 1993). Contrôler, surveiller, restreindre, interdire ou exclure purement et simplement les uns des autres, tels sont les attribues de la frontière (Raffestin, 1980).

En temps normal, les frontières remplissent au moins trois fonctions principales : légale, fiscale et de contrôle (Prescott, 1978). Pour cet auteur, la fonction légale signifie qu'en deçà d'une ligne politique démarquée, voire seulement délimitée, prévaut un ensemble d'institutions juridiques et de normes qui règlent l'existence et les activités d'une société. S'agissant de la fonction fiscale, elle a longtemps eu pour objectif et encore maintenant, de défendre le marché national en prélevant des taxes sur les produits étrangers, mais dans une moindre mesure en raison des efforts actuels pour libéraliser les échanges. Il poursuit pour

dire que ce rôle fiscal de la frontière a été promu au rang d'instrument de la politique économique lorsque les Etats semblaient dans le protectionnisme le plus radical, qui permettait de favoriser une industrie nationale en la mettant à l'abri des atteintes de la concurrence jugée dangereuse et en lui réservant l'ensemble du marché national. Le rôle de contrôle assigné à la frontière est de surveiller les hommes et les biens qui la franchissent. Cette surveillance s'accompagne de mesures d'exclusion et d'interdiction (Raffestin et Guichonnet, 1974). Dans ce cas précis, la frontière joue alors un rôle de filtre.

Dans le même esprit que les précédents auteurs, Roitman (1998) et Bennafla (1996), ajoutent que le rôle légal est relatif à l'aire de souveraineté d'un Etat. En effet, dans le territoire circonscrit par la frontière, prévaut un ensemble cohérent d'institutions, de lois, qui règlent et encadrent les activités de l'Etat et des populations qui y résident.

Quant au rôle fiscal, il est plutôt lié aux possibilités d'échanges commerciaux qu'offre la frontière en tant que point de rupture et ligne de discontinuité spatiale. C'est là que les importations et les exportations sont comptabilisées, que s'installe la douane et que des taxes sont levées. C'est pourquoi les frontières ont un rôle majeur dans la détermination des politiques économiques des Etats. Dès lors, la plupart des échanges entre Etats sont régis par des conventions tarifaires douanières.

La fonction idéologique met en présence deux systèmes politiques : le libéralisme et le communautarisme. C'était le cas des blocs Est et Ouest, dominés respectivement par les Etats-Unis et l'URSS avant la dislocation de cette dernière.

A cette réflexion sur les rôles de la frontière, Raffestin, dans sa théorie dite *limologique*, observe les effets multiples des frontières sur les collectivités et les espaces concernés à travers les fonctions qu'elles assument. Cette théorie renvoie à la fonction sociale de la frontière, qui est *régulation*, *différenciation* et *relation*. Le rôle de régulation délimite un système complexe de ressources reliées entre elles par des flux de diverses natures qui communiquent avec des réservoirs. L'auteur explique sa théorie pour dire qu'en d'autres termes, la limite est régulation en ce sens qu'elle délimite une aire à l'intérieur de laquelle règne une autonomie relative pour ceux la mêmes qui l'ont instituée. Elle est en effet garante d'une homéostasie sociale en ce sens qu'elle agit comme un commutateur. La limite est encore différenciation, car elle est fondatrice de différences qu'elle permet d'instituer. Enfin la frontière est relation dans la mesure où elle juxtapose des territoires qui se confrontent, se comparent et se découvrent. Les relations, dans ces conditions sont d'opposition, d'échange ou de collaboration.

C'est à cause du différentiel créé par la frontière que les échanges s'opèrent entre les territoires (Herrera, 1997). Pour cela les prix pratiqués sur des produits dans le territoire de *l'entre-deux* peuvent déterminer des mouvements de populations à travers les territoires. Ainsi pour cet auteur, le principal déterminant des flux entre les frontières est le prix différentiel. Selon lui, les écarts entre les prix sont à la base des échanges qui s'opèrent de part et d'autre des frontières. C'est sur cette base que, par exemple, des réseaux marchands ouest-africains bien structurés ont déployé leurs activités sur de vastes espaces transcendant les frontières, parfois même les continents. Ils ont constitué de véritables empires financiers en jouant sur les différences de change, de prix, de potentiels productifs, de politiques économiques et de tarifs douaniers. C'est le cas des Alhazai de Maradi au Niger qui se sont spécialisés dans le négoce des céréales et qui ravitaillent les centres urbains nationaux du Niger et du Nigeria en jouant sur les variations de prix (Labazée, 1993).

Le rôle militaire est moins perçu, cependant il est important dans la détermination de toute politique de défense nationale. Dans ce cadre, c'est un espace à risque, un espace de danger (Beyer, Arbaret-Schulz, Piermay, Reitel, Selimanovski, Sohn et Zander, 2004). Les rapports de force qui s'y expriment révèlent des oppositions d'ordre culturel, politique et militaire. A ce titre la frontière constitue un enjeu.

En somme la frontière par son rôle (fiscal, de contrôle, légal) met en place des différentiels qui signalent l'existence de système territoriaux différents ayant chacun leurs normes, leurs principes, leurs cultures. L'exploitation de ces différentiels crée des flux spécifiques, objets d'échanges matériels, immatériels et intellectuels, licites ou illicites. Ces possibilités d'échanges qu'induit la frontière peuvent donner naissance à des espaces hybrides, sortes *d'entre-deux* où l'on voit émerger des cultures, des pratiques locales spécifiques et des nœuds.

2.3. De l'impact du commerce sur la structuration de l'espace

La frontière introduit une rupture marquée dans l'organisation de l'espace géographique. Elle se déploie pour structurer la totalité ou une partie du territoire. Plus qu'un simple tracé, elle engendre des effets qui perdurent au-delà des acteurs qui l'ont institué. En envisageant la frontière dans une perspective zonale ou régionale, on est conduit à s'interroger sur les influences qu'elle a sur les populations et leurs distributions, sur les structures économiques et surtout sur l'orientation et sur l'organisation des territoires qu'elles ont contribué à engendrer. A cet effet, l'exploitation (légal ou illégal) du différentiel créé par la frontière et les

populations frontalières ou lointaines est perçue comme un des facteurs permettant la naissance des nouveaux types de territoires aux périphéries des Etats. Tel est le cas de l'inscription des réseaux marchands, matérialisée par l'installation d'une foule d'acteurs intermédiaires, notamment de correspondants, de dépendants, de courtiers, de logeurs, d'acheteurs collecteurs, de revendeurs permanents et de « coxeurs » à travers les zones frontalières de l'Afrique de l'Ouest (Labazée et Grégoire, 1994). Les échanges frontaliers entre les Etats de cet espace ne fonctionnent qu'en réseaux (Sindzingre, 1998). Les villes localisées à proximité des frontières bénéficient d'une véritable rente de situation et jouent le rôle de tête de pont dans l'inscription spatiale de ces réseaux marchands. C'est dans ces villes qu'ils établissent l'essentiel de leurs infrastructures de commerce (Hibou, 1996), que s'élaborent les stratégies spatiales des réseaux marchands fondées sur des villes, villages-entrepôts et des marchés frontaliers auxquels aboutissent de nombreux chemins de contrebande (Labazée, 1993). Dans ces espaces d'échanges, espace hybride, le non-officiel est florissant. Il repose essentiellement sur un réseau de pistes, de moyens de transports, d'intermédiaires jouant, d'une part, le rôle de transitaires pour l'expédition et la réception des marchandises et d'autre part, le rôle de distributeurs. Ce type d'activité draine par ailleurs un trafic considérable de marchandises via les routes officielles. L'informel construit donc de l'espace ou mieux des territoires constamment utilisés pour la circulation des biens et des personnes. Ainsi la région frontalière devient fréquemment une zone de migrations plus ou moins intense (Raffestin et Guichonnet, 1974). Pour ces auteurs, c'est le cas de la migration typique et classique quotidienne à gradient de travail que l'on rencontre dans ce type d'espace.

L'étude du marché de Mbaïboum au Cameroun a montré que l'activité commerciale a transformé un espace frontalier, autrefois inerte, en un espace actif qui a fortement structuré cette zone (Bennafla, 1998). En effet, le développement de cette petite localité est dû en partie à son rôle majeur dans les échanges entre le Nigeria et les pays d'Afrique centrale, en particulier ceux de « la zone franc ». Ce marché est notamment le principal pôle de ravitaillement de la capitale centrafricaine, Bangui, en produits manufacturés de consommation courante. Il se signale aussi par son rôle de relais dans la diffusion de marchandises nigérianes à destination de la sous-région mais permet également l'écoulement vers les Républiques Centrafricaine et du Tchad de biens industriels camerounais. Ce commerce a permis la construction d'un réseau routier partant de cette zone frontalière vers les villes des Républiques Centrafricaine, du Cameroun et du Tchad. Elle se trouve ainsi arrimée à des centres fournisseurs et consommateurs lointains, connexion assurée grâce aux

infrastructures de transport. L'impact du commerce frontalier se mesure également par les infrastructures réalisées. Ainsi, les investissements sur les sites mêmes des frontières et des marchés frontaliers (dans l'immobilier, le commerce et les transports) sont importants. L'exemple de Banki, au Nigeria, est révélateur, car plusieurs grandes familles de cette zone y ont fait construire des villas, plusieurs entrepôts et magasins en dur, ainsi qu'une imposante mosquée.

La traduction spatiale du commerce transfrontalier en Côte d'Ivoire est moins visible. Toutefois, des signes sont perceptibles (Atta, 1989, Labazée, 1993). Ces auteurs montrent comment le commerce transfrontalier a participé au développement et à l'équipement des localités comme Bondoukou, Booko, Tingréla, Sampa (Ghana) et Korhogo. Selon eux, l'implantation de réseaux de commerce fonctionnant à l'échelle interrégionale à partir d'une base urbaine a modelé le développement de ces espaces.

Par ailleurs, Koby (1972) a mis l'accent sur le fonctionnement intégré et rotatif des marchés de la sous-préfecture de Bondoukou, leur complémentarité, leur spécialisation et leur rôle dans la structuration de l'espace. Selon l'auteur, l'espace de la région de Bondoukou est fortement structuré par ces marchés hiérarchisés, dominé au sommet par celui de la ville de Bondoukou, avec à la base de nombreux petits marchés satellites le long de la frontière ivoiro-ghanéenne.

PROBLEMATIQUE

Pays à vocation intégrationniste, ouvert et bénéficiant d'un niveau de développement appréciable, la Côte d'Ivoire était considérée comme la locomotive économique de l'Afrique de l'Ouest francophone avant la crise politico-militaire qu'elle traverse depuis le 19 septembre 2002. Elle constituait le socle de l'intégration régionale et l'animatrice principale des échanges commerciaux dans le sous espace économique ouest-africain.

Sur les 5 826 659 054 tonnes de produits de toutes sortes en circulation en Afrique de l'Ouest en 2000, d'une valeur de 700 milliards de francs CFA, elle en a placé pour près de 650 milliards auprès de ses partenaires de l'Union Economique et Monétaire Ouest africaine pour un volume de produits de 2 738 337 685 tonnes (UEMOA, 2002 et Douane ivoirienne, 2001).

Les plus gros consommateurs des produits fabriqués ou provenant de la Côte d'Ivoire sont les Etats voisins immédiats, dont le Mali avec 147 milliards de francs Cfa pour un volume de 1 051 849 tonnes et le Burkina Faso avec 91 milliards francs CFA pour un volume de 305 128 tonnes de produits (UEMOA, 2002). Sa position de point de connexion de

plusieurs réseaux marchands régionaux milite également en faveur de sa mainmise sur le commerce régional. Forte de cela, elle pratique un commerce très actif à ses frontières avec ses voisins aussi bien anglophones que francophones d'une part, le Ghana et le Liberia et, d'autre part, le Mali, la Guinée et le Burkina-Faso. Cependant force est de constater qu'au-delà de ces acquis, les volumes des échanges commerciaux avec les voisins s'avèrent très dérisoires et leur impact est peu visible sur les marges frontalières, comparé avec le niveau des échanges constatés entre le Bénin et le Nigeria par exemple. Dans ce cas précis, ce type d'échange a entraîné la disparition de l'économie nationale béninoise et sa quasi-intégration dans celle du Nigeria, au point d'aboutir à des accords de libre échange en 1998 entre ces deux pays. Pourquoi une telle situation ne se produit-elle pas pour le cas ivoirien? D'où vient la faiblesse des volumes de produits dans les échanges entre la Côte d'Ivoire et ses voisins septentrionaux ?

Ce commerce particulier draine d'intenses flux frontaliers, pour la plupart non enregistrés, qui s'appuient sur des organisations très structurées de commerçants et sur des réseaux parallèles de change. Cette situation a pour conséquence la méconnaissance totale de cette économie, qui pourtant participe au développement des pays de toute la sous-région. Pour ce faire, il s'avère indispensable de mettre en lumière cette activité qui intéresse les organisations économiques sous-régionales et les gouvernements, dont le souci et les besoins d'intégration et de complémentarité économique se font pressants.

Dans cette perspective, l'espace frontalier du croissant nord de la Côte d'Ivoire qui est une zone d'échanges intenses de par le poids économique du pays, de par le rôle de débouché sur la mer qu'il joue pour les pays enclavés et de zone de migration massive de populations provenant du Mali, de la Guinée et du Burkina-Faso, offre un cadre intéressant d'analyses. En focalisant notre réflexion sur ces constats, les interrogations récurrentes qui se posent à nous sont de connaître le niveau actuel des échanges entre les pays limitrophes et la Côte d'Ivoire puis de percevoir la nature et les modalités des échanges qui se déroulent entre les territoires. Mais la question fondamentale qui retient notre attention est de savoir quel est l'impact socio-spatial de ces échanges sur les zones transfrontalières. En d'autres termes, les frontières par leurs effets multiples créent-elles des territoires à part entière ? Et de quelles natures ?

Outre les finalités de ce travail de recherche évoquées à travers les questionnements précédents, les investigations de cette présente étude souhaitent contribuer à la connaissance des activités économiques frontalières et fournir des informations permettant d'élaborer des politiques appropriées pour assurer la libre circulation des personnes et des marchandises entre les Etats.

Ce souci se traduit par la poursuite d'objectifs spécifiques. Parmi ces derniers, on peut citer la présentation de l'espace géographique des échanges frontaliers, l'évaluation de la nature, de l'ampleur et des modalités de ce commerce, ainsi que la perception de son impact spatial et socio-économique.

Atteindre ces objectifs suppose l'élaboration de méthodes de recherche. Ces méthodes sont évoquées sous deux angles, l'un relatif aux moyens d'exécution des enquêtes et l'autre relatif aux conditions et à la manière dont les enquêtes ont été menées.

METHODOLOGIE DE RECHERCHE

Pour mener à bien ce travail, nous avons défini deux hypothèses qui ont servi de fil conducteur.

Première hypothèse :

Malgré sa politique d'ouverture favorable aux échanges, le volume global du commerce de divers produits aux frontières de la Côte d'Ivoire est d'un niveau faible parce que c'est une activité qui relève plus du non officiel que de l'officiel et les différents produits échangés sont issus du « marché mondial ».

Deuxième hypothèse :

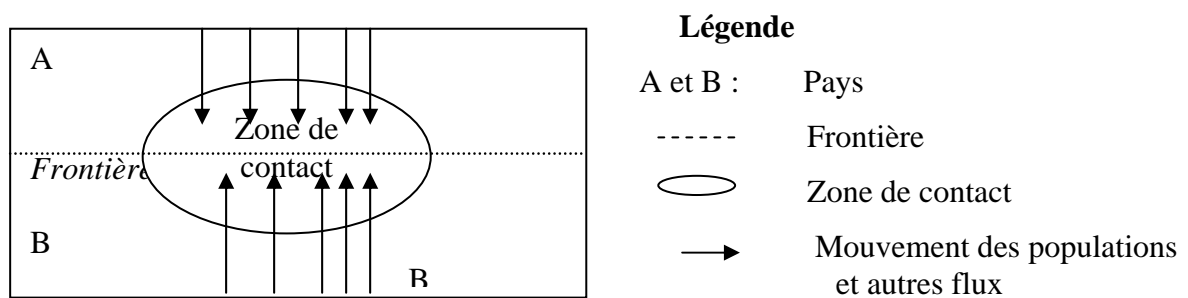
Les activités économiques frontalières qu'elles soient officielles ou non, sont incontestablement créatrices de flux matériels et immatériels. Mais cette rencontre de circuits élémentaires d'échanges ne donne guère lieu à l'apparition ou au développement de points nodaux.

Pour mieux démontrer ces hypothèses, une définition et une meilleure appréciation de la zone frontalière s'imposent. La région que nous étudions, bien que qualifiée de région frontalière, n'est pas clairement définie. Pour ce faire, nous la définissons comme le territoire immédiatement proche de la ligne-frontière. C'est la zone à l'intérieur de laquelle les effets directement liés à la présence de la frontière et à son caractère institutionnel sont fortement ressentis et matérialisés par la présence du douanier, de l'agent de la police.

La frontière exerce alors trois fonctions principales : barrière, filtre ou contact. Pour le cas précis de notre espace d'étude, nous avons ciblé notre analyse sur la fonction de contact, car elle met en relation des systèmes économiques différents que les animateurs des échanges exploitent en fonction des types de frontières. Il s'agit de la diversité monétaire, de

l'enclavement des pays sahéliens et de la complémentarité en matière de production. Ici, la frontière prend alors la forme d'une zone de contact où les relations transfrontalières sont favorisées par l'existence d'une politique de « libre échange » et se manifestent par des mouvements pendulaires. La frontière n'est pas réellement perçue comme une barrière par les populations qui vivent de part et d'autre, mais comme une zone qui dépasse les limites de l'Etat-nation qu'elles investissent et pratiquent (Graphe 1).

Graphe 1 : *frontière-contact*



En tenant compte du choix de « frontière-contact » et des critères de définition que nous venons de définir, nous pouvons délimiter la zone d'étude en prenant comme base, les limites administratives des différentes localités qui satisfont aux restrictions pré-définies.

En Côte d'Ivoire, l'espace frontalier de notre étude englobe les villes de Bondoukou, Bouna, Doropo, Ouangolodougou, Korhogo, Boundiali, Tingréla, Tiémé, Sirana et Minignan.

Tingréla à la frontière malienne, Bondoukou à la frontière ghanéenne, Ouangolodougou à la frontière burkinabé et Minignan à la fois à la frontière guinéenne et malienne ont retenu notre attention.

En Guinée, la zone frontalière inclut les villages de Sirana, Beyla et Tindilla.

Au Mali, l'espace frontalier inclut les villes de Sikasso et Bougouni, les villages de Manakoro, Kadiolo, Zegoua et Kadiana.

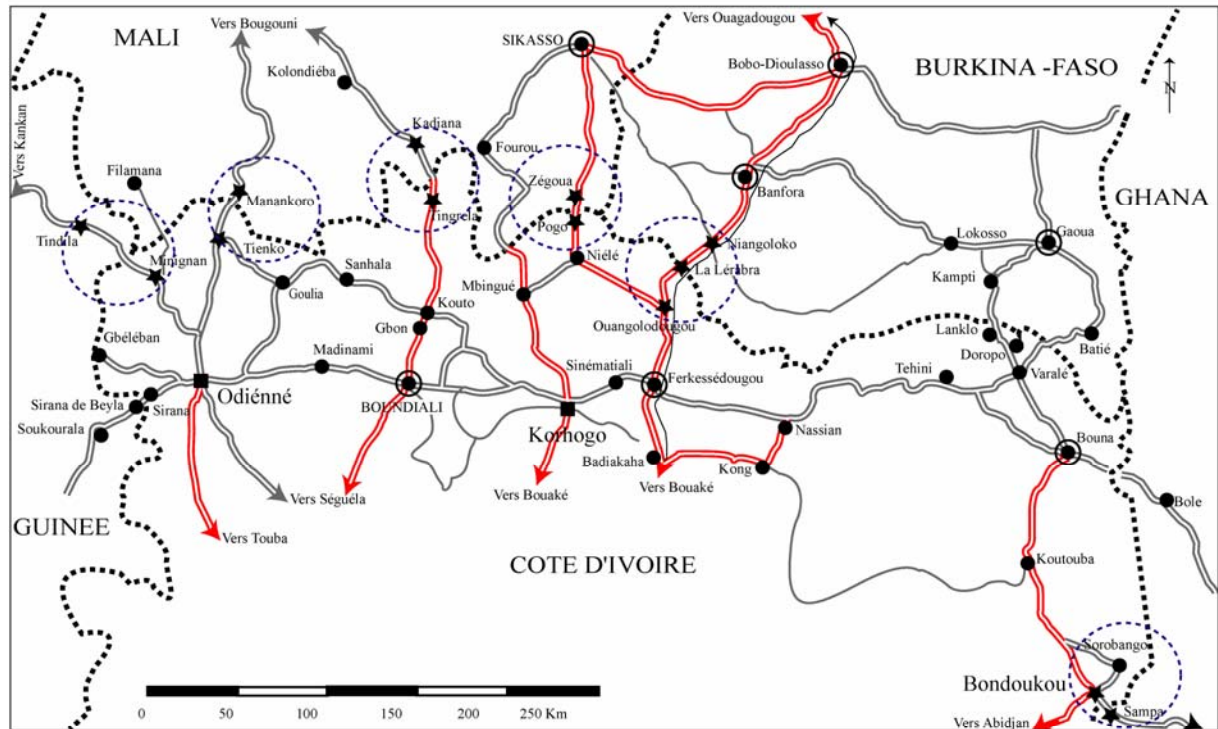
Au Burkina-Faso, notre espace englobe les villes de Banfora, Bobo-Dioulasso, Gaoua et certains gros bourgs comme Niangoloko, Kampti et Batié.

Au Ghana notre espace inclut les localités de Sampa et Bolé (Figure 2, p.26).

Globalement ces localités possèdent des caractéristiques culturelles et sociales semblables bien que ne se trouvant pas dans les mêmes pays. Nous parlerons de ces caractéristiques dans le premier chapitre de ce travail de façon approfondie. Mais il est important de savoir que dans ces localités, les langues parlées sont les mêmes, les peuples qui

y vivent ont majoritairement les mêmes pratiques religieuses (l’islam) et ont comme activités principales le commerce et l’agriculture de rente et vivrière. Ils entretiennent depuis l’époque pré-coloniale et jusqu’à nos jours des relations culturelles et économiques de proximité, de courte et de longue distance, mais aussi avec d’autres peuples lointains par la mise en place de réseaux qui fonctionnent sur la base de l’appartenance à la même croyance religieuse.

Figure 2: Localisation des espaces frontaliers étudiés



Source: Carte Routière et Touristique Michelin 1998

Conception et Réalisation: Nassa Désiré. DYMSET Mars 2002

- | | | | | | |
|--|-------------------------|--|-------------------|--|---------------------|
| | Chef-lieu de Région | | route bitumée | | Chemin de fer |
| | Chef-lieu de préfecture | | route non bitumée | | Limites d'Etats |
| | Village | | route secondaire | | Zones d'études |
| | | | | | Marchés frontaliers |

Après avoir défini la zone d’étude selon les critères choisis, nous avons procédé à la collecte des données. Nous avons, dans un premier temps, recherché des ouvrages généraux et de références sur la question des frontières et de leur usage par les populations qui y vivent. L’autre étape a été la recherche des documents statistiques et cartographiques puis l’élaboration d’une photo-interprétation et enfin les enquêtes de terrains.

La recherche d’ouvrages, de documents statistiques et cartographiques a été le premier aspect de notre sujet d’étude. Cette documentation a contribué à nous permettre de cerner le

sujet dans sa globalité. C'est le cas de l'histoire qui a régi le tracé de la mise en place des frontières ivoiriennes, du peuplement de l'ensemble des territoires frontaliers et de la régulation des échanges par des lois. Pour ce faire, l'essentiel des sources écrites a été consulté en France, en Côte d'Ivoire, au Ghana, en Guinée, au Mali et au Burkina-Faso, plus précisément au siège de l'Union Economique et monétaire Ouest Africaine (U. E. M. O. A).

En France, les sources consultées proviennent des centres de documentation bordelais comme celui de la Maison des Suds (C.N.R.S-ADES-REGARDS), de l'Institut de géographie (Louis Papy), du Centre d'Etude d'Afrique Noire (CEAN), du Centre de l'Economie du Développement (C.E.D-Bordeaux IV), de l'Institut d'Etude Politique (I.E.P) et de la bibliothèque inter-universitaire de Bordeaux. Cette documentation a été complétée par quelques ouvrages consultés à Bondy au centre de documentation de l'O.R.S.T.O.M, actuellement Institut de Recherche pour le Développement (I.R.D.) et à l'Organisation pour la Coopération et le Développement Economique, plus particulièrement au Club du Sahel et de l'Afrique de l'Ouest. Une autre source qui nous a guidé tout au long ce travail est le centre des archives de la colonisation de Nantes.

En Côte d'Ivoire les ouvrages consultés proviennent de la bibliothèque de l'Institut de Géographie Tropicale (I.G.T) de l'Université d'Abidjan-Cocody, des bibliothèques de l'I.R.D à Petit Bassam et de l'Ecole Nationale de Statistique et d'Economie Appliquée (E.N.S.E.A), des archives nationales de Côte d'Ivoire, du Bureau National d'Etude Technique et de Développement (B.N.E.T.D), de la direction des statistiques douanières et d'étude économique, du Ministère de l'agriculture et de la production animale, de l'Institut National des Statistiques, des directions de l'Office d'Aide à la Commercialisation des Produits Vivriers (O.C.P.V) et de l'Agence Nationale d'Appui au Développement Rural (A.N.A.D.E.R).

Au Mali, les documents qui nous ont aidé proviennent de la mission de l'aménagement du territoire, de la direction nationale des statistiques et de la direction nationale des frontières. Des recherches ont également été faites dans les bibliothèques de l'université, des centres de documentations de l'IRD et de l'ENDA tiers monde.

Au Ghana, au Burkina Faso et en Guinée, l'essentiel des documents proviennent des bibliothèques des universités de ces trois pays, des directions nationales des statistiques et de l'aménagement du territoire. Il faut ajouter à cela les données statistiques recueillies à la commission politique commerciale et douanière de l'U.E.M.O.A à Ouagadougou.

Nous avons également complété notre recherche par une série de documents cartographiques, non seulement pour nous permettre de sillonner les localités mais également

pour nous permettre de retenir les postes frontières sur lesquels peut reposer notre recherche. Pour ce faire, nous avons bénéficié des plans de lotissements des villes et villages frontaliers retenus comme Bondoukou, Ouangolodougou, Korhogo et Odienné en Côte d'Ivoire.

Ces plans ont été élaborés respectivement par le Centre de Cartographie et Télédétection (CCT) et du BNETD au 1/5000^e. Ces cartes ont également été utiles pour saisir et circonscrire le sujet.

Au Mali et au Burkina Faso, les plans des localités de Sikasso et de Bobo-Dioulasso ont été retenus. Ces plans proviennent des différentes administrations territoriales des pays précités. Ils présentent le niveau d'aménagement et d'équipement des localités et ont été utilisés pour la collecte d'informations sur l'habitat et les infrastructures socio-économiques. Une carte routière Michelin (2002) qui comprend les zones frontalières du Burkina Faso, du Mali, du Ghana, de la Guinée et de la Côte d'Ivoire au 1/ 4.000.000^e nous a également été utile. Elle nous a permis de localiser l'espace dans lequel se déroule cette activité transfrontalière et les types de voies concernées par les échanges.

Pour comprendre et percevoir le tracé des frontières dans cet espace, une carte de l'IFAN-Dakar élaborée à l'échelle de 1/500 000 000^e présentant le relief de l'Afrique de l'Ouest nous a été utile. Des cartes administratives successives de la zone d'étude, de la période coloniale à l'indépendance aux échelles de 1/ 500 000 000^e et 1/ 2 500 000^e établies par IFAN-Dakar, nous ont donné les différentes étapes des structurations administratives des régions depuis la colonisation jusqu'à nos jours.

Des cartes de lotissements des villages frontaliers retenus pour cette étude au 1/ 2.000^e, élaborées par le Ministère du logement, du cadre de vie et de l'environnement de la Côte d'Ivoire, nous ont permis de voir le niveau d'aménagement et d'équipement des localités ivoiriennes. Elles ont été utilisées comme fond de carte pour la collecte d'informations sur les entrepôts clandestins et la densification des villages. Pour parcourir les espaces urbains des localités retenues pour mener nos enquêtes, nous avons utilisé les cartes des villes.

En Côte d'Ivoire ces cartes (1998) proviennent du CCT/BNETD ; au Mali, de la mission de l'aménagement du territoire et de l'Institut de Géographie du Mali ; au Burkina Faso, de l'Institut de Recherche pour de Développement de Ouagadougou. Ces outils nous ayant permis de cerner notre espace d'étude, nous nous sommes intéressé à son évolution et aux transformations qui se sont opérées dans la zone et plus précisément dans les villes par le fait du dynamisme des échanges. La photo-interprétation fut la technique la mieux appropriée pour satisfaire cet objectif.

Cette méthode nous a permis d'apprécier les différentes mutations dans les localités depuis le passage de la première mission en 1955 jusqu'à la date de la dernière mission aérienne en 1996. Ces mutations concernent l'extension spatiale des localités urbaines et rurales, la densification des quartiers et des villages par l'extension progressive et continue du nombre de constructions, par la mise en valeur des lots et par l'état d'aménagement des localités. Quatre missions consignées dans le tableau suivant couvrent alors ces espaces :

Tableau 1 : Les photographies aériennes des missions disponibles

ANNEES	NOM DE LA MISSION	NUMEROS DES PHOTOS	EHELLES
1955	AOF	1-345	1/12500
1970	ICV	3-470	1/15000
1991	KOKUSAI	6534-8958	1/25000
1996	CIV	470-764	1/50000

Source : CCT/BNETD Mai 2002

Le choix des photographies aériennes de ces missions répond à la question de la disponibilité, de l'échelle et de la qualité (la lisibilité et la netteté). Vu la différence d'échelle des photos, nous les avons toutes ramenées à une échelle standard de 1/5000. Après la collecte des données statistiques et d'ouvrages à laquelle s'est ajoutée celle de données cartographiques et la photo-interprétation émanant des structures spécialisées, nous étions outillé pour entreprendre les enquêtes de terrains.

La porte d'entrée empruntée est non seulement le marché mais aussi les postes frontières ; le marché, car c'est le dernier point de convergence des marchandises avant leur consommation, les postes frontières car c'est la porte d'entrée et de sortie des marchandises des territoires. C'est également là que les taxes sont prélevées. Pour ce faire, nous avons entrepris de mener nos enquêtes sur les marchés et postes frontières suivants : (Carte 2)

- Bondoukou-Soko-Sampa, frontière ghanéenne zone du Nord-Est ;
- Minignan, frontière guinéenne zone du nord-ouest ;
- Tiéfinzo-Manakoro, frontière malienne zone du nord-ouest ;
- Tingréla-Kadiana, frontière malienne zone du nord ;
- Ouangolo-Pogo-Zégoua, frontière malienne zone du nord ;
- Ouangolo-Niangoloko, frontière burkinabé zone du nord.

Ces choix ont été fonction du poids démographique, de la position des localités par rapport aux lignes-frontières, de l'existence d'un poste de douane, de la taille, de l'importance des marchés et de la facilité d'accès des localités pendant nos périodes d'enquête (voir Tableau 2, p.30).

Tableau 2: Justification des choix des localités

Localités	Distances par rapport à la frontière en km	Volume de population en nombre d'habitants	Existence de marchés
Bondoukou	7	52 724	Q.C
Soko	5	3125	C.H
Sampa	5	3 430	C.H
Minignan	24	5 544	Q.C
Odienné	99	43 131	Q.C
Tiéfinzo	7	1 245	N.C.H
Manakoro	14	2 405	N.C.H
Tingréla	8	30 984	Q.C
Kadiana	10	5204	N.CH
Ouangolo	55	27 397	Q.C
Laleraba	1	1468	N.C.H
Pogo	5	2325	N.C.H
Zégoua	2	5689	C.H

Source : notre enquête avril 2002

Abréviations

C : Couvert ; C.H : Couvert hebdomadaire ; C.Q : Couvert Quotidien

N.C.H : Non Couvert et Hebdomadaire

Le déroulement de ces enquêtes est le fruit des projets de l'IRD et de l'Union Européenne auxquels nous avons pris part de 1998 à 2000 intitulés «étude de l'économie locale». Nous avons complété et actualisé ces informations par deux missions pendant la période allant de janvier à mars 2001 et d'avril à juillet 2002. Au moment où nous étions engagé dans la rédaction de notre travail, est survenue la crise ivoirienne qui modifiait ainsi de *facto* nos analyses. Pour suivre l'évolution de l'actualité, nous avons bénéficié d'une mission de l'Agence Française de Développement, de l'Organisation pour la Coopération et le Développement Economique et du Haut-commissariat aux Réfugiés des Nations-Unies respectivement du 9 au 27 février 2003, du 18 Septembre au 18 octobre 2003 au Mali et du 14 Avril au 24 mai 2003 à Tema au Ghana et à Lomé au Togo. Une autre mission s'est déroulée du 5 Décembre 2003 au 6 Janvier 2004 sous l'égide d'un programme de la Maison des Sciences de l'Homme d'Aquitaine, intitulé « *Modèles et transferts dans la mondialisation des Afriques* ». Ces missions nous ont permis d'apprécier l'organisation des échanges entre la

Côte d'Ivoire et les pays sahélo-sahariens, dans le contexte conjoncturel de la crise ivoirienne en général et le comportement des réseaux marchands face à cette crise en particulier.

C'est à l'échelle des postes frontières et des marchés que les infrastructures de transports et de commerce ont été étudiées. C'est également à cette échelle que l'étude menée a concerné les infrastructures et équipements des villes et villages frontaliers, les quartiers, la typologie de l'habitat, la voirie, les réseaux divers, les points d'activités économiques et artisanales. Les magasins de stockage des produits, les entrepôts ont été observés à l'échelle des villes et villages.

L'échelle ainsi définie, nous avons privilégié plusieurs thèmes pour mener les enquêtes : recensement des types de produits échangés et évaluation des volumes, relevé des prix des produits (locaux, importés), enquête sur les réseaux et organisations des commerçants nationaux et étrangers, inventaire des acteurs intervenant dans les échanges frontaliers (la clientèle, les passagers dans les véhicules de transports, à pied, les transporteurs, les forces de sécurité et de contrôle) et le commerce de contrebande. Il faut ajouter que ces différentes enquêtes ont été réalisées par interview et de manière systématique dans les différents lieux retenus.

En ce qui concerne le recensement des types de produits échangés, nous avons procédé de la manière suivante. Nous avons d'abord fait une classification des produits pour nous diriger vers les interlocuteurs qui étaient à même de nous fournir les informations que nous recherchions. Ainsi pour les produits agricoles, nous nous sommes dirigé vers les services des agents phytosanitaires. En ce qui concerne les produits manufacturés et les produits pétroliers nous nous sommes orientés vers les services des douanes et de la GESTOCI (Société de Gestion des Stocks pétroliers de Côte d'Ivoire).

Nous avons commencé notre recensement des types de produits par celui des produits agricoles. Nous avons dépouillé les registres des agents phytosanitaires, pour identifier les types de produits agricoles qui transitent par chaque poste frontière. Après cette identification, nous avons fait une classification des types de produits (agricoles vivrier, d'exportations et d'élevage). Il faut ajouter que dans ces registres, nous avons pu estimer les volumes et connaître les lieux de provenance de ces produits.

Les informations recueillies nous ont permis d'élaborer une typologie de produits (complémentaires, substitués) et de n'en retenir qu'un nombre limité en fonction de leur impact sur les recettes fiscales et sur la sécurité alimentaire. Dans ce même cadre, nous avons réalisé des pesées de certains produits avec les bascules de la douane aux postes frontières qui

en sont dotés. Pour ceux qui n'en disposent pas, une estimation (visuelle et manuelle) de la quantité a semblé la meilleure méthode de quantification.

Nous avons suivi le même procédé pour les produits manufacturés et pétroliers. Notre interlocuteur était le service de la douane. L'identification des produits s'est faite aux magasins de stockage et aux entrepôts, des pesées ont été effectuées dans les différents magasins des douanes équipés de balances en vue d'apprécier les tonnages des marchandises : nous avons pris au hasard des sacs ou des bidons ou à l'unité, pour vérifier si le poids moyens de chaque type de produits était en accord avec les statistiques de la douane contenues dans les registres. Pour les produits pétroliers, nous avons dépouillé en amont les registres de la direction des services commerciaux de la GESTOCI (Société de Gestion des Stocks Pétroliers de Côte d'Ivoire). Après cette étape, nous nous sommes rendu sur les postes frontières pour comparer ces statistiques avec celles de la douane. Nous nous sommes rendu compte qu'il y avait une inadéquation entre les volumes émanant de ces deux structures. Ainsi pour nous permettre de mener à bien nos analyses sur les produits pétroliers nous avons effectué une moyenne des volumes dont les écarts nous paraissaient trop grands. Pour les autres volumes nous les avons simplement ajustés sur ceux que nous estimions réels. A travers cette enquête nous avons classé les produits pétroliers (essence, pétrole à lampe, hydrocarbures), puis vu les destinations et les pays exportateurs. Nous avons pu voir les différents modes d'écoulement de ces produits vers les pays : la voie routière par des camions qui font leur chargement à partir de Bouaké (avant la crise) et Abidjan et la voie ferrée à partir de la GESTOCI à destination de Bouaké et du Burkina Faso. Cette enquête met en évidence les types de produits qui dominent les échanges à chaque poste frontière. Leurs lieux de provenance, leurs volumes, leur état, et leur qualité ont été également observés.

L'enquête réalisée sur les marchés s'est déroulée en plusieurs étapes et a concerné un recensement des produits importés et de ceux fabriqués en Côte d'Ivoire, en relevant leur prix de vente et en précisant le pays de fabrication et le nom du fabricant. Pour cette enquête sur les différents marchés retenus (*voir p. 30 et 31*), nous avons sillonné les allées et tables de vente des commerçants, répertorié les produits de tout genre présents dans les boutiques. Ensuite nous avons collecté quelques-uns parmi ceux dont la présence est importante sur les aires de vente : des produits manufacturés de consommation courante. Nous avons ensuite noté les étiquettes sur les emballages pour voir le pays d'importation, la date de péremption et le nom du fabricant. Enfin, nous avons complété nos informations en relevant leurs différents prix. Ces relevés se sont faits de la manière suivante :

Pour les produits dont les prix sont connus, une simple lecture des étiquettes a été suffisante pour relever les prix. Pour les produits agricoles vivriers, les relevés se sont faits avec l'aide des agents de l'Office d'aide à la Commercialisation des Produits Vivriers. Ainsi pour le relevé des prix des produits agricoles vivriers, il a été fait selon l'unité de mesure des commerçants (en tas, gobelet, cuillère) puis nous avons effectué des pesées avec les balances pour en faire des conversions en kilogramme. Les différents registres des services de l'Office d'aide à la Commercialisation des Produits Vivriers nous ont aussi aidé à compléter les informations recueillies sur les différents marchés, en les comparant au fur et à mesure de cette enquête. Les données relatives aux prix recueillis nous ont permis de saisir les facteurs liés à l'explication des différences de prix des produits selon les types de marchés et selon les qualités.

Une deuxième phase a consisté à suivre les mêmes procédures pour les produits équivalents en Côte d'Ivoire. Pour les produits manufacturés, compte tenu des écarts qui existent entre les prix sur les différents marchés, nous les avons relevés de façon à en faire une moyenne sur l'ensemble d'un marché. La dernière phase de l'enquête sur les marchés a été conduite auprès de la clientèle et des marchands dans les gares routières et sur les postes frontières, lors de leurs descentes obligatoires pour les opérations de douanes et d'immigration, l'arrêt étant de 45 minutes. A travers une enquête participante et avec l'aide de la douane et de la police des frontières, nous avons procédé au comptage des personnes allant sur les marchés, à la connaissance de leur provenance, des produits emmenés à la vente, de leur nationalité. A partir des statistiques des polices frontières, nous avons fait une typologie des acteurs. Ainsi nous avons distingué :

- Les « acteurs de commerce » qui, pour la plupart, sillonnent les territoires pour vendre du bétail, ou des produits agricoles vivriers ou des produits manufacturés.
- Les visiteurs de parents
- Les travailleurs

Au cours de cette enquête nous avons privilégié les acteurs du commerce transfrontalier et les avons identifiés. Cette opération s'est effectuée pendant les jours de marché (foires villageoises) et les périodes creuses. L'identification s'est opérée selon la classification de la douane. Ainsi nous avons les commerçants au long cours, les commerçants de proximité et ceux intervenant dans les échanges entre les villes secondaires et les marchés frontaliers et commerçants de courte distance.

Cette enquête a comme objectif d'estimer le nombre de commerçants, de connaître leur lieu de provenance et de destination, leur âge et leur sexe. A travers ces informations nous

voyons s'ils agissent sur les aires de commerce de façon individuelle ou en réseaux, les organisations des commerçants auxquelles ils appartiennent et leurs lieux d'approvisionnement en produits de toutes sortes. Ces renseignements nous permettent également de connaître les aires d'influences des différents marchés que nous avons retenus.

Une autre enquête a concerné les véhicules desservant les villes et villages frontaliers ainsi que les différents barrages routiers dressés par les agents de sécurité et de contrôle. Cette enquête permet de connaître l'état, l'âge, les pièces afférentes, les marques des types de véhicules qui desservent les localités et les lieux desservis. Ces véhicules ont été comptés en nous appuyant sur les statistiques des représentants des syndicats des transporteurs, dans les gares routières et de l'Office Ivoirien des Chargeurs (OIC). Nous avons consulté les registres des syndicats des transporteurs dans lesquels un certain nombre de véhicules censés assurer la desserte des localités est répertorié. Mais sachant que ce genre de registre n'est pas régulièrement mis à jour, nous avons effectué un nouveau comptage des véhicules dans les gares routières d'Odienné, Minignan, Bondoukou et aux différents postes frontières de Ouangolodougou et Pogo. Nous avons fait une comparaison et retenu une moyenne. Ainsi pour la liaison Côte d'Ivoire-Guinée, (zone du Nord-Ouest, gares routières d'Odienné et de Minignan), sur 25 véhicules censés assurer la desserte des localités transfrontalières dans cet espace, nous en avons dénombré 10 qui y assurent de façon régulière le transport des biens et des personnes. Dans le Nord-Est, pour la desserte des localités de Bondoukou à Sampa, nous en avons dénombré 45, au lieu de 25 consignés dans les registres des syndicats des transports voyageurs et marchandises de Bondoukou.

Ces deux exemples de zones frontalières ont été pris pour évaluer l'importance des flux de proximité. Ces enquêtes se sont déroulées pendant la période allant de mars à avril 2002 pour la zone du Nord-Ouest et de mai en juin 2002 pour la zone frontalière Bondoukou-Sampa. Ces différentes dates correspondent respectivement à la fin de la saison sèche et au début de la saison des pluies. Le choix de ces dates nous permet d'avoir accès aux différents marchés frontaliers polarisés par Bondoukou et Odienné avant que les routes qui les relient à leurs différents marchés satellites ne connaissent une dégradation avancée du fait de la fréquence régulière des pluies.

Pour les camions transportant des marchandises sur une longue distance (Abidjan-Bamako, Abidjan-Ouagadougou) nous avons dépouillé la base de données de l'OIC sise au port d'Abidjan et de San-Pédro en amont. Ensuite une deuxième consultation de la base de données a eu lieu aux postes frontières de Pogo, frontière ivoiro-malienne et à celui de Ouangolo terrestre, à la frontière ivoiro-burkinabé. Pour avoir une idée claire du nombre de

camions assurant la liaison entre les pays enclavés et la Côte d'Ivoire, nous avons procédé au comptage des camions pendant leur arrêt aux différents postes frontières, l'arrêt étant de 45 minutes pour les camions. Il ressort de la confrontation des différentes statistiques que la moyenne des camions de marchandises est de 200 par jour pour la direction Côte d'Ivoire-Mali et de 50 pour celle de Côte d'Ivoire-Burkina-Faso. Ces deux enquêtes se sont déroulées de juillet au début septembre 2002.

Nous avons utilisé le même procédé pour avoir les informations sur les cars de transport assurant la desserte des villes ivoiriennes vers le Mali et le Burkina-Faso. Nous avons également profité des arrêts obligatoires des ces véhicules aux différents postes frontières pour élaborer nos statistiques. Pour les véhicules de transports en commun, l'arrêt est estimé à 25 minutes, 10 minutes pour les véhicules de particuliers.

Les informations recueillies à partir de ces différentes enquêtes nous ont permis de connaître l'immatriculation des véhicules, leur pays d'origine, les produits transportés, les destinations et le nombre de personnes, les aires d'attraction des marchés.

S'agissant du trafic ferroviaire, la Société Ivoirienne de Rails (SITARAIL) nous a communiqué les statistiques concernant les volumes de marchandises, leur provenance et leur destination, les types de produits transportés régulièrement, le temps mis pour faire la liaison Abidjan-Ouagadougou. Pour vérifier la réalité du transport des marchandises, nous avons emprunté le train d'Abidjan à Ouangolodougou le 6 juillet 2002. A notre arrivée au poste frontière de Ouangolo-ferroviaire, la douane a été notre interlocutrice. Ne disposant pas de bascule pour établir les volumes des produits, elle s'est contentée de nous confirmer les statistiques de la SITARAIL (Société des Rails).

L'aspect des informations concernant les échanges non enregistrés est très important. Pour mesurer leur ampleur sur certains produits et leur poids dans le secteur, une enquête auprès des acteurs de ce type de commerce a été effectuée. A cet effet, nous avons sillonné les pistes, les bars (maquis) couramment utilisés par les contrebandiers pour écouler leurs produits. Ne pouvant quantifier les produits passant en dehors des bureaux de douanes, nous avons privilégié une enquête sur les réseaux et organisations des commerçants de ce type d'activité.

Des informations ont été ainsi recueillies auprès des courtiers et des intermédiaires selon leur spécialisation dans la contrebande (produits manufacturés, agricoles, pharmaceutiques et pétroliers). Une enquête auprès des acteurs de l'économie populaire nous a permis de savoir le mode, le lieu d'acquisition et le volume de marchandises en possession des commerçants.

Un autre volet de l'enquête s'est déroulé auprès des agents de sécurité et de contrôle (douane, gendarmerie, police et agents phytosanitaires), qui nous ont permis de dépouiller leurs registres pour apprécier les volumes, la nature et la qualité des produits saisis passant par la fraude. A travers une enquête participative, nous avons sillonné quelques pistes lors d'une patrouille conjointe avec la douane, la gendarmerie et les Eaux et Forêts à Bondoukou après que des informations leur aient été données quant à d'importants convois de marchandises qui transitaient en dehors du poste frontière de Soko.

En vue de percevoir l'impact des échanges sur le développement des localités, nous nous sommes rendu dans les services techniques des mairies des localités urbaines où nous avons fait l'état des lots mis en valeur, non mis en valeur, partiellement mis en valeur, les personnes auxquelles ces lots appartenaient et leurs fonctions, afin de voir comment les acteurs des échanges frontaliers investissaient sur le terrain. Nous avons profité de cette série de visites pour répertorier les équipements (marchés, bureaux de douanes, casernes des agents de sécurité, écoles, centres de santé et hôpitaux), constater le niveau d'équipement des localités, les matériaux utilisés pour leur construction, l'état de la voirie, de l'habitat et des infrastructures socio-économiques. Dans les capitales régionales, ce même type d'enquêtes a été effectué dans les sous-directions des cadastres, de l'urbanisme et des impôts où nous avons dépouillé les registres. Nous nous sommes rendu compte du degré de modernisation de l'habitat, du style architectural, des équipements socio-collectifs, de la modernisation des secteurs d'activités et du niveau de vie de la population transfrontalière.

Malgré les moyens dont nous disposions grâce à notre pays qui a bien voulu nous octroyer une bourse d'étude pour une durée de quatre ans et les différentes missions de plusieurs organismes de développement précités, auxquelles nous avons pris part, nous avons rencontré des difficultés à mener cette étude. En effet, à cause des tensions qui existent entre la Côte d'Ivoire et ses voisins septentrionaux (Burkina Faso et Mali), la collecte des données et les enquêtes dans ces pays se sont déroulées dans une atmosphère de méfiance. Ainsi nous n'avons pas pu avoir accès à des statistiques de l'administration douanière du Burkina Faso. Cette difficulté a tout de même été contournée avec l'aide de la Commission douane de l'UEMOA. Le manque de statistiques en Guinée a été comblé grâce à l'aide que la mission de la Banque mondiale à Conakry a bien voulu nous accorder, en mettant à notre disposition des informations importantes concernant ce travail.

La présente étude s'articulera en trois parties essentielles. La première consistera à poser les fondements des échanges entre les territoires. Elle s'attachera à présenter les réalités géographiques, historiques, culturelles, sociologiques et économiques qui permettent les

relations d'échanges entre les peuples de cette zone. La seconde partie sera consacrée à la nature et à la modalité des échanges. Nous y aborderons les volumes et la nature des produits qui alimentent le commerce en faisant ressortir les spécificités de chaque zone frontalière.

La troisième partie sera relative à l'impact des échanges sur les territoires frontaliers. Elles'attachera à apprécier les transformations spatiales subies par l'ensemble des zones transfrontalières perceptibles à travers les villes et bourgs frontaliers.

*« L'étranger a de gros yeux mais il ne voit rien. »
Proverbe du Centre-Ouest de la Côte d'Ivoire*

PREMIERE PARTIE

REALITE D'UN ESPACE MULTINATIONAL

L'espace frontalier nord de la Côte d'Ivoire présente des particularités relatives à la superposition de plusieurs frontières à travers lesquelles les populations se déplacent, dans différents types d'espaces : ceux des territoires nationaux et des autres Etats, ceux des appartenances lignagères et communautaires des milieux d'origine.

Les frontières des Etats loin de prendre en considération cet entremêlement des limites, se sont forgées en s'appuyant sur des éléments physiques (thalwegs ou rives des cours d'eau) qui prennent appui sur des routes, sur des croisements de routes ou sur des arbres.

Dans cette première partie, nos analyses porteront sur la présentation de l'espace frontalier nord dans son environnement, cadre géographique où se déroulent les échanges. Il concerne le devenir d'une région partagée entre cinq pays du sous-continent ouest africain. C'est une zone située à cheval entre les républiques du Mali, du Burkina Faso, de la Côte d'Ivoire, de Guinée et du Ghana. Il s'agit pour nous de mieux la faire connaître à travers l'empreinte du cadre physique et la marque de l'histoire qui régissent cet espace et qui lui donnent aujourd'hui des traits spécifiques.

Le deuxième chapitre traite des aspects liés aux politiques économiques, monétaires et douanières dans les échanges régionaux. Ces politiques concernent les règlements en vigueur en matière d'échange inter-zonaux. En effet, nous montrerons comment les lois concernant les activités économiques commerciales ont connu une évolution, depuis l'époque coloniale jusqu'à nos jours, et ont également contribué à pérenniser les activités de ces espaces de contact que sont les espaces frontaliers de la zone.

Dans le troisième chapitre nous mettrons en évidence les déterminants de l'organisation des acteurs qui vivent de la frontière, « les frontaliers ». Dans cet espace on trouve des villes qui ont rythmé et continuent de rythmer les échanges entre les Etats. Ce sont les centres urbains de Korhogo, d'Odienné, de Bondoukou, de Sikasso et de Bobo-Dioulasso auxquels il faut ajouter des gros bourgs comme Sampa au Ghana et Beyla en Guinée. Ici, les courants d'échanges à distance, les relations entre villes s'enracinent dans un passé.

CHAPITRE I

REALITES GEOGRAPHIQUES DE L'ESPACE FRONTALIER NORD

La frontière, espace, zone, discontinuité ou limite de compression de souveraineté, est l'un des nombreux modèles que le colonisateur a transférés en Afrique et qui a permis la mise en carte des territoires. Cette mise en carte a été justifiée au cours du congrès de Berlin (1885) en s'appuyant sur des prétextes humanitaires et commerciaux : abolition de la traite et de l'esclavage, suppression des guerres intestines et des sacrifices humains, diffusion du christianisme ; substitution d'une administration rationnelle et tutélaire à l'oppression des tyrans locaux et permettre la libre navigation sur les fleuves Sénégal et Congo.

Les tracés des frontières se sont appuyés sur les lits des cours d'eau, les crêtes des montagnes et bien d'autres éléments remarquables. En nous référant à ces critères, il nous a paru important de savoir comment les frontières de notre espace d'étude ont été dessinées. Sur quoi se sont-elles appuyées ? Leurs tracés suivent-ils les éléments remarquables précités ? Quelle est la réalité géographique de ces bandes de terres qui ont cloisonné cet espace à l'intérieur des territoires ? Répondre à ce questionnement revient à donner quelques indications sur l'empreinte du cadre physique des frontières sur lesquelles se sont greffées les activités de commerce, sur l'histoire et les principaux traits de l'économie des localités en relation avant et après l'arrivée des Européens. En résumé, à travers cette démarche, nous présentons la zone d'étude dans son environnement géographique. Un environnement d'abord ancien où les peuples vivent dans des espaces non cloisonnés et un environnement nouveau où ces peuples se voient confinés dans des territoires, avec des limites bien précises.

I. L'EMPREINTE DU CADRE PHYSIQUE

La frontière terrestre s'appuie sur des supports remarquables de l'espace qui permettent de mettre le territoire en carte. En nous basant sur cette considération, à travers l'étude de l'empreinte du cadre physique, nous essayons de montrer le type de relief sur lequel s'appuie le tracé des frontières de notre espace d'étude que les populations transgressent ou franchissent légalement pour commercer. Pour ce faire nous tenterons de montrer les liens qui existent entre les tracés des frontières et le relief, entre frontières et hydrographie.

I.1 Frontières et relief, limites « naturelles » ?

Dans son ensemble, le relief de l'espace transfrontalier (Figure 3, p.41) est peu contrasté et surtout caractérisé par la monotonie. En réalité, à travers cette uniformité relative, on distingue deux types de reliefs : des plateaux et des plaines. L'écart entre les altitudes extrêmes est inférieur à 600 mètres. L'altitude moyenne ne dépasse pas 400 mètres et près de la moitié de cet espace se situe entre 250 et 350 mètres.

Les plateaux prolongent les plaines vers le nord et le nord-ouest de ce territoire. Les altitudes varient de 200 à 500 mètres et les principaux accidents de terrain proviennent des reliefs qui surmontent par endroit ces plates-formes. Ainsi, nous avons les collines en forme de buttes aux versants abrupts et concaves, terminées parfois par une corniche au sommet tabulaire, comme l'extrémité d'une région orientale de montagne appelée dorsale guinéenne. Plusieurs régions peuvent être ainsi distinguées : les chaînes de Tiémé et de Madinanie, le plateau du Manding à la frontière malienne, le bowe de Bondoukou, le Mont Korhogo et la colline de Lataha. Les crêtes de certaines chaînes comme celles de Tiémé et de Madinanie, du plateau du Mandingue sont les éléments physiques sur lesquels s'est appuyé le tracé de la frontière ivoiro-malienne par endroit. Mais l'élément le plus remarquable sur lequel l'éventail des frontières ivoiriennes s'est greffé reste les lits des cours d'eau.

I.2 Frontières et hydrographie

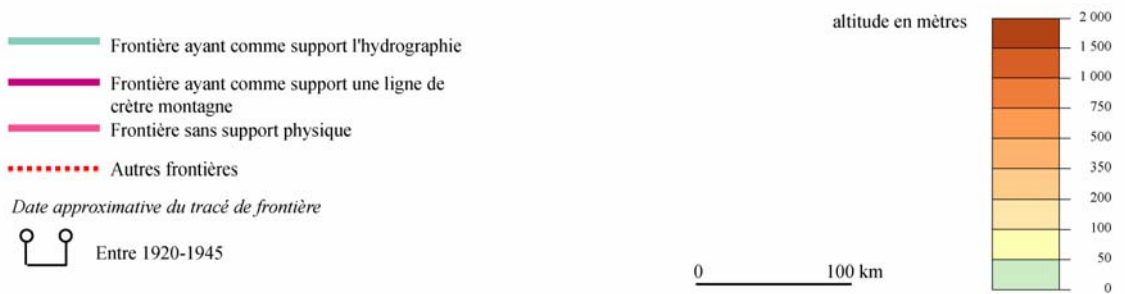
La grande majorité des frontières ivoiriennes suit le tracé des lits, des thalwegs, ou rives des cours d'eau. Leurs lits forment des « limites naturelles » par endroit entre des Etats. C'est le cas entre le Burkina Faso et la Côte d'Ivoire, le Mali et la Côte d'Ivoire, le Ghana et la Côte d'Ivoire, la Guinée et la Côte d'Ivoire. Il faut ajouter la limite avec le Libéria lorsque nous regardons l'ensemble des frontières ivoiriennes. Il s'agit respectivement de la Léraba occidentale et de la Comoé entre le Burkina Faso et la Côte d'Ivoire, du Baoulé, du Dégou, du Kankélabá, entre le Mali et la Côte d'Ivoire, de la Volta noire entre le Ghana et la Côte d'Ivoire et du Gbanhala entre la Guinée et la Côte d'Ivoire. En dernier ressort nous avons le Cavally entre la Côte d'Ivoire et le Libéria (Figure 3, p.41)

Figure 3: SUPPORTS ET DATES APPROXIMATIVES DU TRACÉ DES FRONTIÈRES IVOIRIENNES



Source: Atlas international de l'Ouest Africain IGN 1971

Conception et réalisation: Désiré Nassa, Dymset, Octobre 2004



Si les fleuves les plus importants prennent leur source dans cet espace, il en existe certains qui sont les affluents des fleuves (le Niger et la Volta-Noire), comme le Sassandra qui prend sa source en Guinée dans la région de Beyla, sous le nom de Féroudogou et traverse la région d'Odienné. A l'extrême nord, la Comoé prend sa source dans les plateaux gréseux du

Burkina Faso, dans la région de Banfora qui constitue une sorte de « frontière naturelle » avec le Burkina Faso au nord. Il faut ajouter à ces deux fleuves, leurs principaux affluents :

- Le Baoulé, qui prend sa source vers Lingo, au nord d'Odienné; sa longueur est de 330 km environ sur le territoire ivoirien, depuis sa source jusqu'à la frontière ivoiro-malienne.
- Le Bagoé, dont la source est située à Kokoum, dans la région de Madinani, a un cours d'environ 230 km sur le territoire ivoirien, depuis sa source jusqu'à la frontière ivoiro-malienne.
- Les affluents de la Volta Noire sont nombreux. L'un d'entre eux, le Koulda, a un écoulement permanent. Leur direction est généralement Ouest-Est. A côté de ce fleuve, on peut citer le Kolodio, le Binéda, le Guimébé et le Niaguéla.

La frontière, entendue comme une délimitation linéaire et définitive de portions d'espace politiquement appropriées, était une notion inconnue avant l'arrivée des Européens, tout était mouvement. Les plages de hautes densités de population étaient séparées les unes des autres par des marches inhabitées ou sous-peuplées, le plus souvent forestières. Aujourd'hui c'est cette même nature qui sert de base pour l'élaboration du puzzle de l'Afrique de l'Ouest. Ainsi la nature par ses cours d'eaux et par les crêtes des montagnes va constituer des éléments fondamentaux pour la mise en carte de l'espace africain en donnant naissance à des territoires à part entière, dans lesquels les populations vont continuer à se mouvoir, en profitant des opportunités qu'offrent ces nouveaux territoires.

Ainsi les ruisseaux, rivières et fleuves, les sommets et lignes de partage des eaux sont regardés comme des frontières « naturelles ». Ces lignes et ces axes n'assument pas uniquement vis-à-vis des systèmes spatiaux une fonction de concentration, d'attraction, d'intégration (Pinchemel, 2002). Ils servent également à marquer, jalonner de façon visible, indiscutable, les limites des territoires construits par les hommes, depuis celles des plus petites unités administratives, communes, jusqu'aux limites des Etats.

II. LES MARQUES DE L'HISTOIRE

Nous retraçons l'histoire du tracé des différentes frontières qui « confinent » aujourd'hui les peuples de ces zones à l'intérieur des territoires, ainsi que le processus de peuplement de l'espace d'étude. Nous y abordons les étapes de la mise en place des habitants, les aires qu'ils occupent aujourd'hui et leur organisation socioculturelle. Ces différents rappels historiques sont nécessaires pour la compréhension et l'explication à apporter quant aux relations qu'entretiennent ces peuples entre eux.

II .1 Histoire du tracé des « limites dites artificielles » ou frontières linéaires.

Le continent africain était pour les Européens une immense terre inconnue au début du 19^{ème} siècle, un continent « vierge » (Raffestin et Guichonet, 1974). Les explorateurs qui ont sillonné l'Afrique entreprirent de mettre le continent en carte à partir de repérages approximatifs. La soif de découvrir entretenait une émulation. La découverte d'un lieu ouvrait la voie à une appropriation territoriale. Les explorateurs exportèrent les rivalités nationales de l'Europe en Afrique (Pourtier, 1986). Cette situation a pour corollaire la convocation au congrès de Berlin (Novembre 1884) des représentants des quinze puissances européennes présentes en Afrique, pour régler la liberté du commerce dans le bassin du Congo et du Niger, ainsi que les problèmes relatifs aux occupations nouvelles de territoires sur la côte occidentale. C'est ainsi que plusieurs centaines de traités signés entre la clôture de la conférence et la première guerre mondiale, ont délimité les zones d'appropriation de chaque puissance avant toute occupation effective. Ces opérations de découpage se sont opérées le plus souvent dans le secret des chancelleries, en utilisant des méridiens et des parallèles dans les zones désertiques, des cours d'eau, de l'orographie dans les zones de forêts. Ils se sont servis également de documents incertains portant sur des espaces à peine reconnus ou décrits par les premiers explorateurs. Ces documents ont parfois été pris et modifiés au gré de leurs convenances (Cabot, 1986).

Ainsi, la nature par ses lignes et ses points singuliers, a servi de supports au découpage territorial. Avec un assez grand soin, le tracé des frontières s'est fait là où s'affrontaient les puissances européennes rivales. En revanche, à l'intérieur des fédérations comme l'Afrique Occidentale Française (AOF) et l'Afrique Equatoriale Française (AEF), les frontières internes entre colonies relevant de la même autorité coloniale furent définies avec moins d'attention et varièrent à l'occasion de transfert de territoires d'une colonie à l'autre. Décrets et arrêtés manquaient parfois de cohérence. C'était à l'intérieur de ce vaste territoire inconnu que les acteurs économiques et sociaux, qu'ils soient individuels ou collectifs, se mouvaient en fonction des contraintes, des conflits et des opportunités que leur offrait leur environnement géographique. A l'aube du 20^{ème} siècle, l'Afrique occidentale guinéenne se trouve fractionnée en entités discordantes, entités qui vont constituer les bases durables de différenciation politiques et économiques des nouveaux territoires. (Figure 3, p.41).

II.1.1 Histoire du tracé de la frontière ivoiro-ghanéenne

Si l'on considère que les frontières en Afrique sont imposées, certaines d'entre elles se sont construites avec difficultés. Tel est le cas de la frontière ivoiro-ghanéenne.

La frontière Ghana-Côte d'Ivoire longue de 670 km est le résultat des traités passés par les rois de Bondoukou au Nord et de Krinjabo au sud, avec l'officier français Treich Laplenie entre 1887 et 1889. La Côte d'Ivoire devient colonie française en 1893 sans que les frontières de ce territoire avec le Ghana soient clairement définies. Ce n'est qu'après la signature du traité par le roi de Bondoukou avec le capitaine Lonsdale de Grande-Bretagne en juin 1887 et en novembre 1888 avec Treich-Lapleine de France, que la frontière va se mettre progressivement en place. Ainsi le 25 juin 1891, la France passe un arrangement avec le Royaume-Uni sur la délimitation de leur territoire au Nord et à l'Est de la Sierra Leone et de la Côte de l'Or. Concernant la Côte d'Ivoire, la frontière se trouvait alors délimitée jusqu'à la Volta Noire, au 9^{ème} degré de latitude Nord. La limite laissait les royaumes Sanwi et l'Indenié à la France et ceux de Broussa, de l'Aowin et du Sahué au Royaume-Uni. Après cet accord dans les chancelleries, était venu le moment de procéder au tracé de la frontière sur le terrain, ce qui ne fut pas chose aisée entre les deux puissances. La commission britannique revendiqua la possession d'une partie du Sanwi, la totalité de l'Indenié et une partie de province Abron. Ils avançaient l'argument que ces royaumes étaient sous l'influence du royaume Ashanti et donc sous influence anglaise. Cette commission s'est alors séparée sans passer à la délimitation de la frontière en 1892.

Un troisième arrangement survient en 1893, complétant ceux de 1889 et de 1891, permettant de délimiter la frontière de la mer jusqu'au 9^{ème} degré de latitude Nord. De février à mai 1896, une réunion de la commission mixte a lieu pour délimiter les territoires français et britanniques au nord du 9^{ème} degré de latitude Nord. La France contesta les accords signés par George Fergusson (un métis travaillant au Service civil du Gold Coast) pour le compte du Royaume-Uni avec les royaumes de Mampoursi, de Liaba et de Wa (Stary, 1994). La commission se sépara en mai 1896 sans être parvenue à délimiter leurs territoires respectifs. Le 14 juin 1898, une convention est signée à Paris, qui délimite les territoires français et britanniques dans la boucle du Niger. Concernant les territoires de la Gold Coast, la frontière part du point délimité lors de l'arrangement de 1893 et suivrait le thalweg de la Volta Noire jusqu'au 11^{ème} degré de latitude Nord, avant de bifurquer vers l'est sur cette même latitude.

En 1901 eut lieu la mise en place d'une commission mixte, Delafosse (France)-Watherson (Grande-Bretagne), chargée de délimiter précisément et d'aborder la frontière des

territoires de la Côte-d'Ivoire et de la Gold Coast. De février à avril 1903, survient l'abornement de la frontière par la pose de 78 bornes.

En 1905, la frontière ivoiro-ghanéenne qui divise désormais des ethnies est définitivement fixée (Stary, 1994). C'est le cas des peuples au sud, en région lagunaire les Nzima et les Agni en région forestière. Tous ces peuples sont issus du groupe *Akan* et proviennent de l'actuel Ghana. En région de savane cette frontière sépare les Lobi et Koulango issus des groupes ethniques qui viennent de la Volta. Ce sont ces différents groupes que nous retrouvons de part et d'autre de la frontière ivoiro-ghanéenne et ivoiro-burkinabé, qui vont continuer d'entretenir différents rapports, tant familiaux que commerciaux.

II.1.2 Les fondements de la mise en place de la frontière ivoiro- burkinabé

Le tracé de la frontière ivoiro-burkinabé, autrefois Haute-Volta, a connu plusieurs phases. Les pays appelés Haute-Volta et Côte d'Ivoire étaient à l'intérieur d'une vaste fédération dénommée Afrique Occidentale Française (A.O.F). En 1893, après que la colonie de la Côte d'Ivoire fut proclamée et que les frontières avec les Etats voisins anglophones (Ghana 1905, Libéria 1907) furent institutionnalisées, celles d'avec les autres Etats sous domination française ont connu des fortunes diverses. Ainsi, en 1932 la carte administrative de la Côte d'Ivoire a été fortement modifiée par un décret datant du 5 septembre qui supprime la colonie de la Haute-Volta, démembre son territoire et le répartit entre les trois colonies voisines que sont le Soudan (actuel Mali), le Niger et la Côte d'Ivoire.

Cette mesure annule la création tardive de la Haute-Volta en 1919 (décret du 1^{er} mars) à partir de territoires prélevés sur l'ancienne colonie du Haut Sénégal et Niger. Les motifs de cette décision paraissent d'ordre économique. En effet, en 1936, après une réorganisation de la carte administrative de la Haute-Volta, le gouverneur découvre la grande misère des chefs de l'ex Haute-Volta. Depuis dix ans, le montant de leur solde à la participation de la construction de la colonie n'a pas varié : 233 400 francs contre 616 680 francs aux chefs du centre et du sud de la Côte d'Ivoire, pourtant moins nombreux. Cette prise de conscience est largement tributaire de la pression des milieux d'affaires en Côte d'Ivoire, soucieux d'obtenir le concours des chefs traditionnels pour l'accès à la main-d'œuvre des cercles densément peuplés du Nord.

Ainsi, tout se passe à partir de 1933 comme si la force de travail était devenue le produit d'exportation prioritaire de l'ex Haute-Volta. L'administration redouble d'efforts pour détourner de la Gold Coast (actuel Ghana) les migrations de travail en direction du Centre et du Sud de la Côte d'Ivoire ou au Soudan, vers le delta intérieur du Niger. En Côte d'Ivoire, la

création de villages de colonisation voltaïques s'inscrit dans le plan du détournement de la main-d'œuvre de Gold Coast. Ces noyaux de peuplement permanent ont pour objectif d'attirer des migrants saisonniers. La Côte d'Ivoire est ainsi agrandie de la partie la plus importante de la colonie supprimée qui regroupe la majorité de la population, l'essentiel des ressources et représente approximativement les 2/3 de sa propre superficie. Sur le plan administratif les territoires rattachés constituent huit cercles (Batié, Gaoua, Bobodioulasso, Dedougou, Koudougou, Ouagadougou, Kaya, Tarkodogo) et comptent deux communes mixtes (Ouagadougou et Bobodioulasso). Mais la loi du 4 septembre 1947 rétablit la colonie de Haute-Volta; la région de Haute Côte d'Ivoire disparaît, la Côte d'Ivoire retrouve au Nord-Est ses frontières de 1932.

II.1.3 Etablissement de la frontière ivoiro-malienne ou (ivoiro- soudanaise) et ivoiro-guinéenne

Le territoire dénommé Soudan a connu une incessante esquisse de ses frontières. Mais nous nous intéressons essentiellement à la frontière sud avec la Côte d'Ivoire. La colonie du Soudan a été créée et intégrée en juin 1895, à la fédération « aofienne ». Cependant son identité administrative restait floue. Le décret du 17 octobre 1899 partageait le Soudan entre le Sénégal, la Guinée, la Côte d'Ivoire, le Dahomey. Une série de décrets, pris entre 1911 et 1919 devaient retoucher l'esquisse. L'on a détaché du territoire du Soudan le cercle de Gao, puis ceux de Tombouctou et de Zinder que l'on a associés à un nouvel ensemble : le territoire militaire du Niger. C'est finalement après 1944 que le territoire du Soudan (actuel Mali) prit forme dans sa configuration actuelle. S'agissant de la frontière ivoiro-soudanaise, elle est le résultat d'une intense et incessante manipulation en passant d'une limite administrative à une frontière internationale. En effet les deux Etats faisaient partie d'un même ensemble politique colonial (AOF). Les limites entre les espaces n'étaient qu'administratives. C'est à partir de 1945 que la délimitation linéaire entre la Côte d'Ivoire et le Soudan a été définitive.

Quant à la frontière ivoiro-guinéenne, elle est la résultante de la défaite du royaume de Samory Touré face aux Français. Ce royaume s'étendait du Soudan à la Guinée en passant par le nord de la Côte d'Ivoire. Jusqu'en 1892, l'essentiel du territoire forestier de Guinée dépendait du Liberia. Cependant, la valeur économique reconnue de cette zone (huile de palme, riz, noix de cola, caoutchouc) et la poursuite de Samory incitèrent les Français à y étendre leur contrôle. La résistance de Samory Touré face à l'occupation coloniale française était très vive et dura jusqu'en 1911.

La domination précaire de la zone après la débâcle lente et progressive de l'armée de Samory justifia le maintien de l'administration militaire ou même son rétablissement en 1911 à Beyla. Poste militaire au départ, Beyla, situé en Guinée, allait devenir la marque de l'établissement de la frontière ivoiro-guinéenne sous administration civile depuis 1906.

En définitive la naissance de la frontière ivoiro-guinéenne est la résultante de la défaite de Samory Touré et d'un tracé approximatif matérialisé par la nature (orographie et hydrographie). Ainsi, le territoire de la Guinée se trouve séparé de celui de la Côte d'Ivoire par le mont Nimba (1752 m) et un cours d'eau, le Gbanhala, qui divise un même sous-groupe ethnique et culturel, celui des Malinké, entre les trois pays que sont la Côte d'Ivoire, la Guinée et le Mali que les sociologues et linguistes rattachent à l'aire culturelle mandingue. Les frontières ainsi mises en place créent des territoires nouveaux. Les populations ne sont pas restées inactives dans ces territoires. Elles ont continué à entretenir des relations familiales et commerciales en se basant sur les liens socioculturels.

II. 2 Le peuplement des marges transfrontalières ivoiriennes

II.2.1. Peuplement de la région de Bondoukou

Bien que les origines de la cité de Bondoukou fassent toujours l'objet d'importantes controverses, sa fondation remonte au 16^{ème} siècle par des conquérants Abron. Au début du 14^{ème} siècle, le nord de la région était néanmoins peuplé de Koulango qui ont dû migrer progressivement vers le sud sous la pression des Lobi, peuple de cultivateurs et de guerriers venus de l'actuel Burkina Faso.

Ultérieurement, quelques Nafana originaires de la région de Korhogo s'installèrent dans la zone et furent les fondateurs du village de Gontougou, aujourd'hui Bondoukou. Ils en furent délogés dès l'arrivée massive des Abron sur un territoire qui devint le siège d'un puissant royaume militaire et marchand. Aujourd'hui les Nafana sont présents uniquement dans quelques villages proches de la frontière du Ghana.

La région de Bondoukou, premier carrefour commercial, a acquis ses fonctions marchandes à partir du 17^{ème} siècle, à la faveur de l'implantation de Dioula venant de Begho, important lieu de l'Islam et du négoce régional situé à 50 kilomètres environ de l'actuel Ghana. Cette communauté marchande Dioula, qui avait joué un rôle décisif dans la fondation et l'essor de Begho, quitte cette ville suite à des conflits internes qui paralysaient son activité commerciale et de transit. Les compétitions entre clans Dioula pour le contrôle des routes de l'or, ainsi que les profonds bouleversements politiques qui s'opèrent après 1650 dans le

monde Akan situé au sud de Begho, expliquent l'implantation progressive dioula dans la région. A Bondoukou, le mouvement s'accélère nettement vers la fin du 17^{ème} siècle.

Le déclin de Begho, au début du 18^{ème} siècle, consacra l'essor économique de Bondoukou qui, sous l'influence des Dioula, se transforma en un centre religieux et commercial influent, en une cité reliant les Etats Akan du Sud-Est aux villes mandé de la vallée du Niger. Cette liaison va permettre l'arrivée d'un important groupe de Zerma originaire de la vallée du Niger.

Le dernier sous-groupe Akan arrivé est constitué par les Abron. Leur venue est un moment décisif de la structuration régionale. Conduits par Tan-Daté, ils furent les derniers des grands sous-groupes Akan à s'installer dans la zone. Ce groupe ethnique se compose de deux sous-groupes; l'un, de langue guan, était depuis longtemps établi auprès de la communauté dioula de la zone de Begho. L'autre vint de la région d'Accra dans la deuxième partie du 17^{ème} siècle, lorsque les peuples de la zone forestière furent soumis aux effets de l'expansionnisme des royaumes Akwamu et Denkyra. Défaits par les Ashanti, les Abron durent demander asile aux Nafana de Gontougou. Ils fondent d'abord le village de Zanzan puis celui de Yakassé. Mais la capacité militaire de ces nouveaux arrivants mena vite vers la fin de 1690 à la création du royaume du *Gyaman* qui enserra Bondoukou puis, au cours de sa progression vers le Nord, vassalisa les royaumes koulango de Nassian et de Barabo, et rasa à plusieurs reprises celui de Bouna. Les Abron, attirés par l'or et la cola qui venaient du Sud, essaimèrent également dans cette direction. Le renforcement du pouvoir militaire abron sur toute la région, au moins jusqu'en 1740, créa pour la cité de Bondoukou une stabilité politique et une sécurité profitable aux activités commerciales de ses habitants.

II.2.2 L'implantation malinké dans la région d'Odienné

Comme dans toute la zone de savane ivoirienne, l'actuel peuplement de la partie ouest de notre espace d'étude est le produit de mouvements migratoires multiples, enchevêtrés et s'étalant sur près de cinq siècles : Sénoufo venus de Sikasso et de San, Mandé venus de Bougouni, Malinké venus de Djénné, "Dioula" venus de Kong. La région fut préalablement peuplée par des Senoufo qui en perdirent le contrôle, à partir du 18^{ème} siècle, au profit des migrants malinké venus de l'actuel Mali par vagues successives. L'implantation malinké fut l'aboutissement d'une densification progressive des mouvements d'échange de biens et de personnes, amorcés à partir du 16^{ème} siècle. Le Denguélé fut alors traversé par un axe marchand reliant les actuelles régions soudanaises maliennes à la forêt ivoirienne, par lequel transitaient la noix de cola, le sel gemme, l'or, le bétail. Les mouvements caravaniers

engendrés par ces échanges suscitérent peu à peu la création d'unités de peuplement malinké et bambara (Dioula) dans la zone. Les Malinké venaient de l'actuel Mali et de Guinée et les Bambara, quant à eux, venaient du royaume militaire et marchand de Kong via le pays Baoulé et le Worodougou (Séguéla) (Harre, 1996).

Le royaume Nafana, premier Etat malinké, fut fondé à la fin du 18^{ème} siècle par des guerriers bambara originaires de Ségou, et fut détruit en 1848 par les troupes de Vakaba Touré dont les descendants contrôlèrent la région jusqu' à la fin de la colonisation. Ce sont ces derniers qui donnent à la région un certain nombre de traits caractéristiques contemporains : une armature commerciale forte, une centralisation politique, l'expansion de l'islam et de centres religieux, l'essor de la cité d'Odienné. L'implantation malinké s'est faite d'ouest en est. A la veille de la colonisation, trois bourgs dominant l'activité marchande dans la région : Odienné, Samatiguila et Tiémé, qui assurent une fonction d'étape de repos et d'accueil du négoce. A l'occasion, un petit nombre de grands commerçants locaux financent des caravanes reliant la zone forestière aux villes de la boucle du Niger.

II.1.3 Le peuplement des marges territoriales de Korhogo

La fondation de la ville de Korhogo est étroitement liée à celle de la région des savanes. Korhogo est la capitale du Kiembera. Ce sous-groupe Sénoufo installé sur la rive gauche du haut Bandama est attribué au périple de Nanguin et à d'anciens captifs venus au 17^{ème} siècle du royaume Mandé de Kong. Cette région est peuplée par les migrants de petites chefferies Dioula dispersées sur l'un des axes marchands reliant la zone préforestière ou s'achète la cola, aux grandes cités consommatrices de la boucle du Niger.

Les enclaves islamisées assurent alors l'approvisionnement du commerce caravanier et celui des guerriers chargés de le protéger. Des conflits armés ont certes opposé les migrants aux autorités dioula, mais n'ont pas dégénéré en affrontements durables. L'implantation des migrants prend la forme d'un essaim de villages et de campements de cultures alimentés par la venue de divers sous-groupes sénoufo du Mali et du Burkina Faso.

La densification de la boucle du Bandama est propice à une reconversion générale des activités marchandes dioula.

En lieu et place du commerce de longue distance, ils réorientent leurs activités vers le commerce local car les débouchés trans-régionaux se sont considérablement réduits à cause des frontières. L'organisation marchande s'est alors décentralisée par la création de quartiers dioula dans les villages sénoufo, en créant des marchés.

II.2.4 Peuplement de Sikasso, de Bobodioulasso et de leurs hinterlands

Sikasso a été le lieu d'accueil de populations fuyant les Sofa de l'Almamy Samory Touré et l'avancée des troupes coloniales, surtout après la prise de Ségou en 1890. Sikasso est demeuré longtemps un lieu d'accueil et de passage plus ou moins temporaire, volontaire ou forcé, de populations venues d'horizons divers.

C'est un groupe de population mandingue, parti de Kangaba sur le fleuve Niger, qui est à l'origine de la fondation du royaume du Kéné Dougou. Après être passé par les régions de Banfora (actuel Burkina Faso), de Kong (Côte d'Ivoire), le groupe s'établit à Finkolo, un village situé à 18 km de Sikasso sur la route de Bobodioulasso.

De Finkolo, le groupe alla s'établir à Natié (25 km de Sikasso), puis à Bougoula et enfin à Sikasso au moment du sacre, en 1866, du roi Tiéba Traoré. Cependant, il semble que la population qui s'est fixée à Sikasso est issue des principales communautés réparties sur une zone s'étendant sur un rayon de deux cents kilomètres autour de l'ancienne cité royale. Plus récemment, sont arrivées des populations originaires du nord du Mali.

Désignés comme autochtones, les Sénoufo constituent le groupe ethnique le plus important. Le territoire sur lequel ils se répartissent est assez vaste. Il est limité au nord par les pays minyanka et ganadougou, à l'est par le Burkina Faso, au sud par la Côte d'Ivoire et à l'ouest par les territoires bambara de Bougouni et Kolondiéba. La population de Sikasso et ses environs est également composée de multiples autres groupes dont certains sont implantés de fort longue date : les Samogo, les Dioula, les Bambara, les Malinké, les Minyanka, les Bobo, les Peul, voire les Sonhaï, Touareg, Dogon ou Kassonké.

Ces groupes ont essaimé dans la région de Sikasso et à l'intérieur de la ville, constituant au départ un chapelet de micro-territoires culturellement homogènes. Néanmoins, si en milieu rural le référent ethnique garde encore une fonction de différenciation entre groupes sociaux, en ville le brassage des populations est manifeste.

Quant à Bobodioulasso et à son hinterland, l'histoire de son peuplement, révèle que les Bobo sont originaires du Mandé. Ils auraient rencontré les Bobo-Dioula (musulmans), les Bobo-Fing (animistes) et les Dioula de Kong en Côte d'Ivoire dans le cadre de leurs activités commerciales. A la faveur de la construction de la mosquée de la ville en 1892, une nouvelle vague de migrants arrive du Mali. Cette vague vient précisément de Sikasso où une importante sécheresse sévissait en cette fin de siècle (Labazée et Faure, 2002).

Les traits et éléments socioculturels qui constituent des caractères de différenciation perdent de leur consistance. Pourtant, c'est sur la base ethnique et religieuse, gage de la

confiance, que les puissants commerçants ont établi leur assise économique, dépassant le cadre du territoire malien, burkinabé, guinéen, ghanéen et ivoirien.

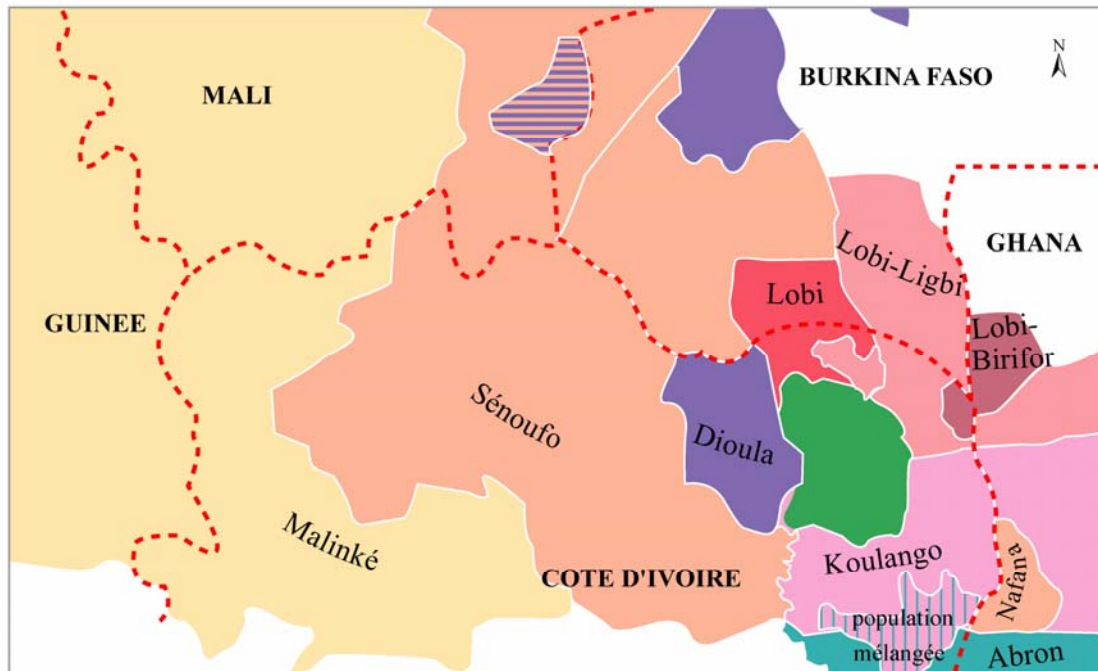
II. 3. Aires de peuplement et organisation socioculturelle des peuples vivant sur les marges territoriales

Le groupe voltaïque occupe presque tout le Burkina Faso, le nord du Ghana et du Togo et du Bénin, ainsi que la vaste zone du Mali. Ses principales branches en Côte-d'Ivoire sont les Sénoufo et les Lobi, que l'on retrouve en grand nombre au Mali et au Burkina Faso, ainsi que les Koulango dont certains vivent au Ghana. La Côte d'Ivoire possède le coin sud-ouest du vaste domaine occupé par les langues voltaïques.

L'une de leurs principales caractéristiques, qui les oppose totalement aux Mandé, est l'existence de classes nominales qui évoquent celles des langues bantou. Ces langues sont nombreuses, très différentes les unes des autres, et les peuples qui les parlent possèdent des cultures très variées. Il est donc difficile de généraliser.

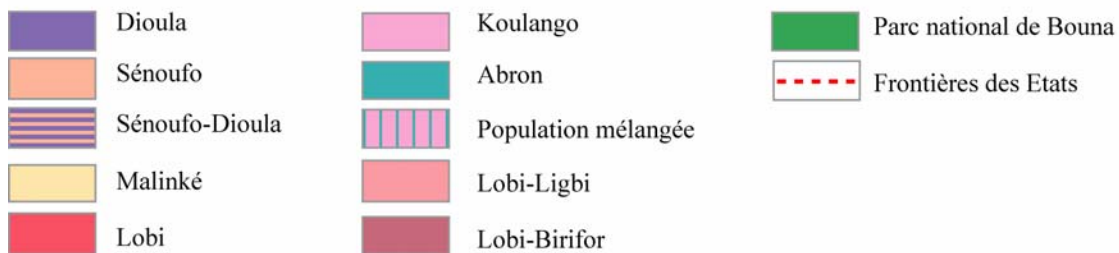
La réalité est pourtant simplifiée par la prépondérance de deux grands peuples, dont la majorité réside en Côte d'Ivoire, les Sénoufo et les Koulango, de part et d'autre de la Comoé. Les Lobi et leurs voisins constituent aussi un noyau important. Les Malinké sont également présents à l'ouest de notre espace étude. La connaissance de l'organisation socioculturelle de ces peuples est un atout quant à la compréhension des activités qu'ils mènent de part et d'autre des frontières (Figure 4. p 52).

Figure 4 AIRES D'OCCUPATION DES GROUPES CULTURELS VIVANT SUR LES MARGES TERRITORIALES



Source : Atlas de Côte d'Ivoire, 1979

Conception et réalisation : Désiré Nassa, Dymset, mars 2005



II.3.1. Les Sénoufo

La majorité des Sénoufo, les plus occidentaux des Voltaïques, demeurent en Côte d'Ivoire, l'autre partie se partage entre le Mali et le Burkina Faso.

Célèbres pour leurs admirables sculptures, les Sénoufo forment l'un des grands groupes de l'Afrique. Le nom de Sénoufo est d'origine mandingue, les intéressés s'appelant eux-mêmes *syenaon* (*syenambele* au pluriel), d'après leur langue, le *syenar*. Dans cette étude, nous généralisons cependant le nom Sénoufo à l'ensemble du peuple, le nom de *syenaon* n'étant en usage que dans le centre, de Boundiali à Korhogo et Ferkessédougou. Dans l'Est et le Sud, chaque ethnie a son nom propre, Pallaka, Tagwana entre les fleuves Bandama et Nzi, Djimini et Diammala entre les fleuves N'zi et Comoé qui innervent la région. Enfin dans l'est, près de Bondoukou, on trouve les Nafana, venus au 17^{ème} siècle prospecter les mines d'or. Bien qu'il convienne sans doute de chercher leur berceau vers Banfora, les Sénoufo sont établis en Côte d'Ivoire depuis de très nombreux siècles, mais ils ont perdu récemment du terrain au profit des

Malinké dans l'ouest et des Baoulé dans le sud. L'occupation de l'espace est très variable. Les Sénoufo vivent généralement en villages fortifiés, dans des cases rondes ou ovales, différentes des Malinké, ou dans des maisons à terrasse de type Bambara vers le nord (Tengréla) et à Sikasso (Coulibali, 1990).

Ces villages sont d'importance très inégale : très importants vers Boundiali où ils peuvent compter plusieurs milliers d'habitants, assez gros vers Korhogo ou chez les Tagwana et Nafana. Ils deviennent minuscules chez les Nafana, dans la zone de haute densité voisine de Sinématiali, où l'on aboutit finalement à un habitat dispersé.



Photo 1 : Village sénoufo près de Niofouin
A droite les greniers et à gauche les maisons d'habitation (Juin 2002) cliché de l'auteur

Les structures familiales sont remarquablement diverses. La majorité des Sénoufo est organisée en grands lignages matrilineaires, mais ceux de Boundiali, comme ceux du Mali, sont patrilinéaires, ce que l'on peut attribuer à l'influence mandingue. Ces lignages sont regroupés en villages (*kaha*) et ceux-ci en "cantons" (*tar*) (Coulibaly, 1995).

Le *tar* n'est qu'une alliance de villages, ceux-ci constituant l'unité politique de base. C'est dans leur cadre qu'existent des chefs religieux qui ont tendance à se transformer en rois sacrés à mesure qu'ils requièrent un pouvoir politique. Les Sénoufo, eux-mêmes, ne sont cependant pas allés très loin dans cette voie. Leur société n'a pas tout à fait atteint le niveau de l'État, même dans le cadre du village, et reste foncièrement démocratique et égalitaire.

C'est dans ce cadre que se réalise l'art admirable des Senoufo, sculpture sur bois ou fonte à la cire perdue. Les masques et toiles senoufo sont présents dans presque tous les musées du monde.



Photo 2 : L'art sénoufo magnifié à travers cette toile exposée à la vente à Korhogo (Juin 2002) cliché de l'auteur

Les Sénoufo sont des agriculteurs remarquables, cultivant surtout le mil dans le nord et l'igname dans le sud, ainsi que le riz et le coton. Ils possèdent un cheptel assez important qu'ils confient souvent aux Peuls. L'artisanat, considérable, est parfois le fait de groupes minoritaires, comme les Dioula, qui contrôlent une grande partie du tissage.



Photo 3 : Tisserand de vanagnéré près de Korhogo (Juin 2002, cliché de l'auteur)

Dans la religion des Sénoufo, le culte des ancêtres est éclipsé par les grandes sociétés secrètes, qui portent dans leur religion le nom de *poron*. Ce nom évoque d'anciens contacts oubliés avec les Mandé du Sud et leur *poron*, mais récemment des sociétés ont à leur tour influencé le *lo* des Malinké. Au niveau du village, toute la société Sénoufo est contrôlée par le *poron*, qui assure sa reproduction sous le contrôle des initiés âgés.

Le commerce, qui est intense depuis des siècles, est le monopole de la minorité Dioula, qui vit au contact des cultivateurs et participait jadis au *poron*. En revanche, elle exploitait assez rudement les paysans, et s'efforçait finalement de confisquer le pouvoir politique.

La présence des Dioula est particulièrement forte chez les Djimini et les Djammala, ceux-ci tendant même à abandonner leur langue pour la leur. Cependant, elle est très faible chez les Tagwana et les Pallaka. Ceux-ci, qui parlent un dialecte très particulier, sont des Sénoufo particulièrement conservateurs et réfractaires aux influences des Dioula qu'ils ont combattus par les armes plus d'un siècle avant la colonisation. Les Sénoufo sont demeurés agriculteurs et vendent quelquefois leurs produits aux commerçants Dioula.

II.3.2. Les Koulango

Entre la Comoé et le Burkina Faso, s'étend le domaine des Koulango. Ces derniers demeurent presque tous en Côte d'Ivoire, en dehors de quelques villages au Ghana. Il faut leur rattacher les Zazère et les Namboy du Comoé, ainsi que les Loron, qui représentent leur noyau originel, et même les Tegésie ou Loron-Lobi, dont la langue est très proche, bien que leur culture et leur civilisation soient du type lobi. D'autres Loron, que l'on trouve dans un village du pays Pallaka, où ils parlent une langue spéciale, et à l'état de caste dans le centre du pays Sénoufo, paraissent assez différents. Le domaine des Koulango est très hétérogène, s'étendant largement dans la savane au nord et pénétrant profondément en forêt vers le sud.

Leur culture et leur civilisation ne sont pas moins diverses, ce qui témoigne d'une histoire heurtée et complexe. *Koulango* (pluriel *Koulam*) signifie sujet, vassal, et paraît avoir été donné par les princes Dagomba qui organisèrent le royaume de Bouna vers 1600. Dans le passé, ces gens s'appelaient Loron et leur domaine s'étendait largement dans l'actuel territoire voltaïque.

Leur société sans État s'est trouvée profondément transformée par les nouveaux venus. Ils ont alors commencé à organiser des petites chefferies, comme Nassian et Barabo, et à pénétrer en forêt. Vers la fin du 17^{ème} siècle, ceux du Sud ont alors été conquis par des Akan, les Abron refluant devant la pression des Ashanti.

Dans le cadre du royaume abron, les Koulango ont été étroitement asservis, mais ils sont restés des paysans énergiques et prolifiques, qui forment la masse de la population et dont la langue a été adoptée par les vainqueurs. Dans le nord au contraire, les Koulango, liés aux princes de Bouna, ont perdu tout dynamisme et ont connu au 19^{ème} siècle une décadence démographique de plus en plus rapide. Celle-ci a été aggravée par la pression des Lobi et par les Birifor, qui ont littéralement submergé le pays et réduit les Koulango à l'état de minorité, même dans la ville de Bouna qui fut finalement détruite par Samory en 1896.

Le pays Koulango est faiblement peuplé. Les villages y sont partout très petits. Les résidences des chefs étaient fortifiées, comme la ville de Bouna. La case ronde domine dans le nord mais tout le sud a adopté la grande maison à impluvium de tradition Akan, importée par les Abron. Les Koulango sont organisés en lignages matrilineaires (*bin*), unis par des mariages patrilocaux. Ce trait paraît bien ancien et il est commun à beaucoup de peuples voltaïques, mais il a été masqué à Bouna par la dynastie d'origine Dagomba qui a importé un système de succession patrilinéaire.

Le caractère peu étendu des villages Koulango (*bango*) s'explique en partie par la volonté de chaque lignage de vivre replié sur lui-même.

Dans leur religion, le culte des ancêtres est nettement éclipsé par celui des esprits de la nature, qui s'exprime par des sociétés "secrètes", chargées de l'initiation et dont les masques sont la principale réalisation de l'art koulango. L'agriculture koulango est partagée entre la savane, où dominant le mil et le maïs, et la forêt, où tout repose sur l'igname et la banane. Le coton était cultivé partout. Aujourd'hui cette culture a fait place à celle de l'anacarde. L'élevage était médiocre ainsi que l'artisanat. Le tissage était souvent le fait des minorités dioula ou mossi. Les forgerons achetaient le fer surtout chez les Lobi. Traversé depuis le 14^{ème} siècle par les routes de l'or, le pays était le théâtre d'un commerce important, que les Koulango abandonnaient entièrement aux éléments Dioula.

II.3.3 Les Lobi et leurs voisins

Nous rencontrons sur la bande de savanes sèches qui s'étend du nord de Bouna au sud du Burkina Faso les Tégésier, les Lobi et les Birifor.

Les Tégésier ou Loron-Lobi posent un problème particulier, parce qu'ils parlent un dialecte koulango, bien que leur civilisation soit identique à celle des Lobi. Il doit s'agir d'un mélange de Loron ayant imposé leur langue aux nouveaux venus dont ils adoptaient la civilisation et d'immigrants ayant adopté la langue des autochtones sans changer de culture.

Les Lobi, ou plus exactement les Lowilisi, parlent une langue voltaïque originale, et leurs voisins de l'Est, les Birifor, à cheval sur la Volta Noire, pratiquent un parler mossi.

En Côte d'Ivoire, ils sont respectivement plus de 25 000 et 3 000, mais le gros de leurs effectifs se trouve au Burkina-Faso. Lobi et Birifor sont originaires de l'Est de la Volta Noire (Nord Ghana) d'où ils sont venus en vagues successives depuis le 18^{ème} siècle, submergeant un très léger peuplement koulango. Ces paysans absolument sans chefs, mais prolifiques, guerriers et excellents cultivateurs, ont poursuivi cette expansion irrésistible pendant l'ère coloniale. Les peuples du "hameau lobi" occupent leurs savanes sèches avec des densités relativement fortes. Le fait remarquable est l'absence totale de villages.

Leur habitat est dispersé, constitué de grandes maisons isolées qui couvrent tout le paysage. L'architecture à toits en terrasse est en contraste total avec la case ronde soudanaise. Ces peuples sont organisés en grands lignages matrilineaires, unis par des mariages patrilocaux et regroupés en quelques grands clans (*tyar, balo*).

Ces clans dispersés dans l'espace sont divisés en moitiés rituellement opposées. En l'absence de villages, l'unité politique est le lignage.

Le seul élément de paix sociale était la neutralité des marchés, toujours situés dans des lieux déserts. Dans cette société sans chefs, et égalitaire au niveau des lignages, il y avait cependant des esclaves, propriété des patriarches, mais en assez petit nombre. Les castes étaient inconnues.

Les Lobi et leurs voisins sont d'excellents agriculteurs qui se consacrent essentiellement à diverses cultures dont le mil et le maïs. Ils sont de bons forgerons et ont une grande tradition d'orpaillage. La recherche de l'or était même le seul élément qui entraînait le commerce à longue distance dont les Dioula étaient les acteurs. En revanche, le tissage était inconnu.

II.3.4. Les Mandingues

On emploie le nom conventionnel de *Mandingue* pour désigner l'ensemble malinké-bambara-dioula qui constitue le noyau du monde mandé. Il n'y a pas ici trois langues, ni trois peuples, mais une seule ethnie dont l'unité est remarquable, en dépit de différences régionales qui sont naturelles si l'on considère l'immense espace occupé de la Casamance à l'ouest voltaïque, et du Sahel aux rives du Bandama. Le développement de ce grand peuple est lié à l'empire médiéval du Mali, si bien que son berceau ne se trouve pas sur le seul territoire ivoirien, où certains de ses éléments se sont cependant installés très tôt.

La différence entre Malinké et Bambara est presque uniquement d'ordre dialectal et ceux-ci n'apparaissent en Côte d'Ivoire que dans quelques villages entre Odienné et Tengréla.

Les Dioula posent des problèmes bien plus complexes. Dans le monde mandingue proprement dit, c'est-à-dire à l'ouest de la frontière linguistique des Sénoufo, le terme désigne simplement, depuis des siècles, le groupe professionnel des commerçants. Plus à l'est, c'est-à-dire dans le monde voltaïque, il désigne la minorité commerçante, musulmane et parfois guerrière, que la langue et la culture mandingue isolent de la masse paysanne animiste. C'est aussi chez eux que l'on rencontre quelques îlots attestant l'existence d'une vague mandingue plus ancienne comme les Hwela, Ligbi et Noumou.

II.3.5. *Les Malinké*

Les Malinké et Bambara occupent l'extrémité nord-ouest de la Côte-d'Ivoire et aussi, plus au sud, une large bande s'étendant jusqu'au Bandama. Il faut leur rattacher les Foula. Ceux-ci sont des éléments d'origine peule, comme l'attestent leurs noms de clan et leur amour du bétail, mais ils se sont fondus depuis des siècles parmi les paysans bambara, dont ils parlent la langue et partagent la culture. Cette région a été initialement peuplée par des Sénoufo dans le Nord, des Kweni (*Gouro*) et des Dan dans le Sud. Elle a été traversée très tôt par des routes méridiennes allant des pays producteurs de kola, dans le Sud, vers le Niger où les noix sont consommées. Au 16^{ème} siècle des Dyomandé, ou Kamara, clan dominant du Konyan (Beyla, Guinée) occupent le Maou, actuel pays de Touba, où les Dan sont assimilés ou réduits à l'état d'îlots.

Le Toron, proche de Kankan, étend ses frontières jusqu'à la région d'Odienné, d'où les Sénoufo seront définitivement expulsés au 17^{ème} siècle par le royaume bambara du Nafana. Établissant un contrôle sur les marchés de kola frontaliers des Kweni, les Malinké traversent le Sassandra vers 1600, colonisant le Ouorodougou (*pays de kola*) de Séguéla et le Koyara de Mankono. Ils fondent alors le vieux centre de Boron et des lignages Dioula venus de l'Est absorbent des Sénoufo autochtones pour donner naissance au Koro.

Les nyamana (*kafu*) ou royaumes ainsi créés sont partout animistes, bien que l'élément dioula et musulman y joue un grand rôle. Cette situation change vers 1845 quand le Nafana cède la place au royaume musulman des Touré d'Odienné, le Kabadougou ou *Kabasarana*. Celui-ci annonce déjà la révolution dioula de Samory à laquelle il se ralliera en 1881.

Les Malinké se sont construits autour de la masse résistante des Sénoufo, tout en s'étendant au maximum le long de la frange forestière, dans la zone des marchés courtiers de kola. Malinké est la francisation du nom *Maninka*, qui a été réservé sur la carte aux habitants de la région d'Odienné. Dans cette région, la langue est presque identique à celle du *Konyan*,

et très proche de celle de Kankan (Guinée), diffusée depuis des siècles par les voyages des Dioula. Plus au sud, les Malinké du Maou, du Ouorodougou et du Koyara, parlent des dialectes très particuliers et moins faciles à comprendre. Le Koro emploie le parler des Dioula historiques, ceux de Kong. Tous ces Malinké occupent une zone de hauts plateaux parsemés d'inselbergs et même, d'Odienné à Touba, de vraies chaînes de montagnes.

Le peuplement est généralement faible (5 à 10 habitants/km²), un peu plus dense vers la frange de la forêt. Les Malinké vivent généralement concentrés en gros villages, jadis entourés d'une fortification de terre, le *dying*.

Leurs maisons sont des cases classiques rondes, les constructions à terrasse de type bambara. En revanche, les mosquées sont presque toujours des constructions en banco de type soudanais.



Photo 4 : Village malinké sur l'axe Odienné-Kankan, Juin 2002

Les Malinké, comme tous les Manding, sont organisés en gros lignages (*lu*) patrilinéaires, unis par des mariages patrilocaux et polygamiques. Ces lignages se regroupent en clans (*dynamou*) dispersés dans l'espace. Plusieurs lignages forment un village (*dougou*) et

plusieurs villages, un *nyamana* ou *kafou*, nom que les Français ont traduit par canton. C'est l'unité politique traditionnelle.

Les *nyamana* sont souvent regroupés en royaumes stables, ou en hégémonies éphémères, sous le commandement d'un "*faama*", tandis que le chef traditionnel d'un *nyamana* est un "*mansa*", titre que l'empereur du Mali portait au Moyen-Age. La société malinké n'est donc pas une société égalitaire et sans État. Une certaine démocratie règne au niveau du village et même du *nyamana*, mais nous avons affaire à une société de tradition monarchique, divisée en groupes sociaux hiérarchisés et en castes. Celles-ci définissent avant tout certains artisans comme les forgerons, les teinturiers et les griots, mais d'autres, comme les tisserands, ne sont pas castés. Les esclaves étaient très nombreux, formant souvent du tiers à la moitié de la population. Ajoutons à cela une organisation militaire forte, fondée sur la garde du *faama*.

La religion des Manding reposait sur le culte des ancêtres et surtout sur des grandes sociétés secrètes, régissant notamment l'initiation, et évoquant les esprits de la nature, qui prennent généralement le nom de *lo*. L'islam était réservé aux commerçants et aux marabouts, parfaitement intégrés à la société globale animiste.

Les Dioula participaient d'ailleurs souvent au *lo*, sans être gênés par cette dualité religieuse. Jusqu'au 19^{ème} siècle, les animistes détenaient le monopole de la vie politique et militaire. Le passage à l'islam de la majorité des Malinké est un phénomène récent, amorcé du temps de Samory, et généralisé seulement du fait des bouleversements que la colonisation a provoqués après la seconde guerre mondiale.

Les Malinké sont des agriculteurs de savane, cultivant avant tout le mil et le riz, et en second lieu le manioc, qui l'emporte nettement sur l'igname. Le coton nécessaire aux tisserands était très répandu. L'élevage était important, surtout chez les Foula. La pêche était secondaire, mais la chasse jouait un rôle majeur : elle était le fait des *donzo*, organisés en associations (*ton*), et dont l'importance militaire était capitale.

L'artisanat, en partie casté, était prospère et actif. Le fer était extrait partout où cela était possible et exporté vers les pays de la forêt. Tous ces produits ont servi d'échange entre les peuples.

Les pays malinké étaient le théâtre d'une activité commerciale intense, due aux Dioula, toujours en mouvement, particulièrement sur la frange forestière où se pressaient les marchés de kola, marchés hebdomadaires fréquentés et animés par les Dioula. L'activité de commerce marquait toute la vie sociale de ce peuple.

II.3.6 Les Dioula et leurs précurseurs

Considérons à présent le nom *dioula* dans le sens qu'il prend en terre voltaïque, celui d'une minorité culturelle de langue manding, opposée à la masse du paysanat animiste, et spécialisée dans le commerce et le maraboutage. Les vrais Dioula sont alors ceux de Kong, qui ont conquis au début du 18^{ème} siècle un vaste empire allant du Moyen-Niger à l'Ano, par Bobo-Dioulasso et Kong. Le parler du Kong a été longtemps considéré comme la seule vraie langue des Dioula. Ce nom prit un troisième sens à l'époque coloniale. Il sert alors à désigner les personnes, manding ou non, originaires du Nord, qui ont occupé en masse les villes et les plantations de la forêt. Ainsi est apparu un nouveau parler manding, plus proche de l'Odienné que de Kong, mais qu'on désigne sous le nom de Dioula.

Dans tout le domaine voltaïque où l'on trouve les Dioula, on rencontre quelques îlots de populations parlant des langues proches du manding, dont elles paraissent être une forme archaïque. Tels sont les Ligbi et Hwela, surtout vers Bondoukou, ou les Noumou (forgerons) et Dyeli à travers tout le domaine Sénoufo.



Photo 5 : *Un forgeron transforme le fer de la façon la plus artisanale, Juillet 2002*

Ces groupes résiduels témoignent de la première migration des commerçants du Niger en quête de mines d'or de l'Akan. Leur venue doit remonter au moins au 14^{ème} siècle, et leur

vieille métropole, Begho, actuellement au Ghana, n'a été remplacée par Bondoukou qu'au début du 18^{ème} siècle.

Les Dioula eux-mêmes se rencontrent partout en quartiers ou en villages isolés. Ils occupent en masse quelques villes comme Bondoukou, Bouna, ou Satama dans le Diammala. Il est difficile de dénombrer les Dioula de la zone voltaïque de la Côte d'Ivoire.

L'organisation sociale et culturelle des Dioula est presque identique à celle de Malinké musulmans, car ils sont tous ralliés à l'islam plus ou moins, quand bien même ils pratiquent simultanément les cultures animistes de leurs voisins. Médiocres agriculteurs, ce sont de grands commerçants et d'excellents artisans, maîtres du tissage.

Ils ont réussi à exclure les autochtones du commerce à moyenne et longue distance, qu'ils dirigent de main de maître à travers des réseaux bien constitués.

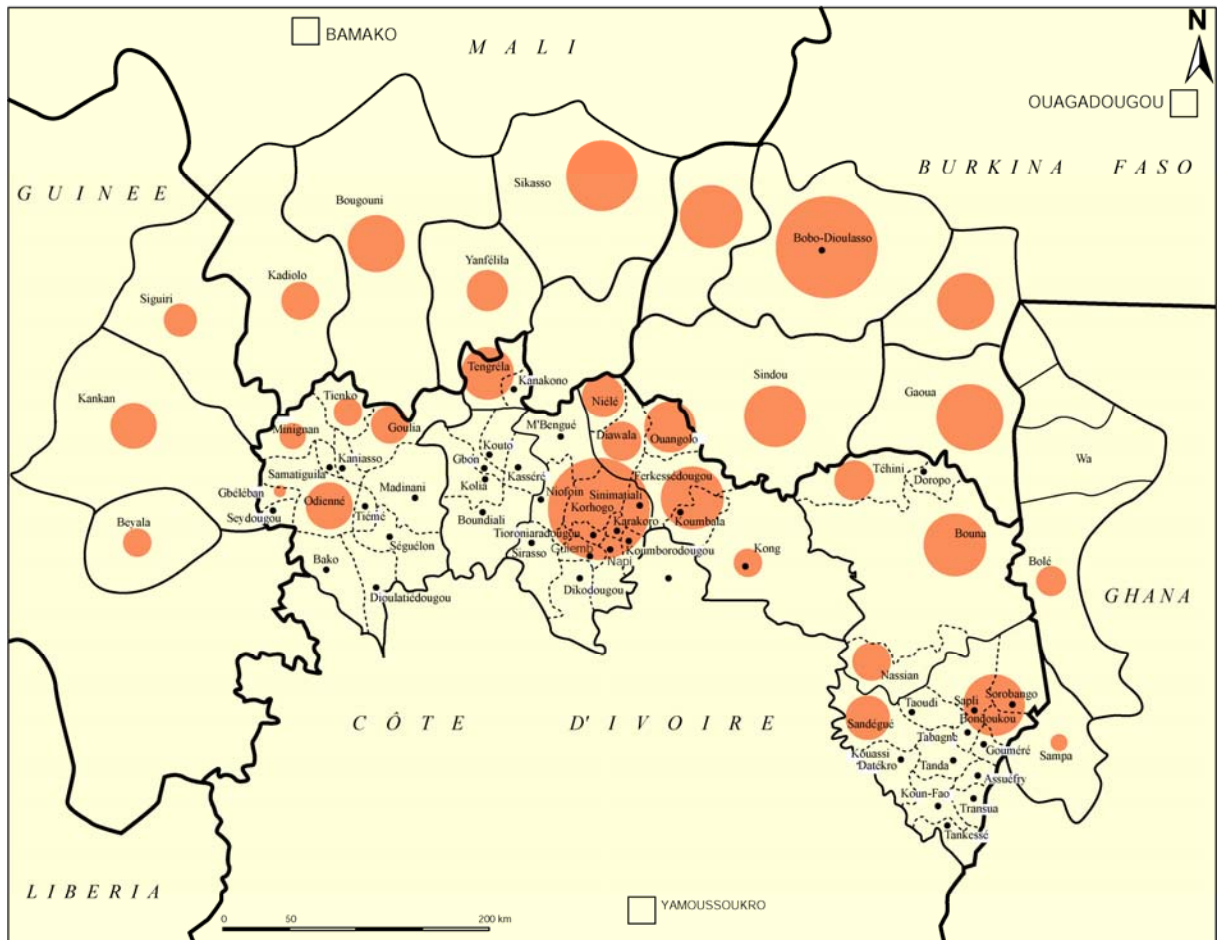
Ce rappel historique de l'implantation des peuples vivant sur les marges territoriales de notre espace multinational, nous aide à comprendre comment ces peuples ont tissé des relations entre eux. La frontière, même existante entre les nouveaux territoires, ne signifie pas pour eux confinement dans un espace donné, mais une ouverture pour des relations leur permettant aujourd'hui de vivre et de commercer en harmonie à travers les limites des Etats.

II. 4. Données démographiques des localités

Les résultats des différents recensements effectués dans les pays, permettent de présenter quelques traits démographiques des localités (Figure 5, p. 63).

Les régions de Bondoukou, Odienné, Korhogo couvrent respectivement 38 300 km², 20 600 km² et 40 323 km², soit 11,8%, 6% et 12,5 % du territoire national ivoirien. Celle de Sikasso a une superficie de 100.000 km². Bobo-Dioulasso et sa région hébergent, au dernier recensement de 1996 effectué au Burkina Faso, une population de 1.851.000 habitants qui représente 18% de la population totale du pays. Elle réunit à elle seule 36,3% des habitants de l'Ouest du Burkina et la ville a dans son périmètre 16,7% de la population de toute la région ouest.

Figure 5 : VOLUME DE POPULATION DANS LES ESPACES TRANSFRONTALIERS



Les populations des différentes régions ivoiriennes précitées sont estimées au dernier recensement de 1998 à 219.431 habitants pour Odienné soit 1,4% de la population totale du pays, 514.014 habitants pour Bondoukou soit 4,8% de la population de la Côte d'Ivoire et 949 798 habitants pour la région de Korhogo soit 4,8% de la population nationale.

En revanche, Sikasso représente 1,14% de la population malienne soit 1 538 000 habitants. La région de Bobo-Dioulasso présente une densité de 58,1 hab/km² pour une moyenne nationale de 37,5 hab/km². On note une inégale répartition de la population de ces régions sur l'ensemble des marges territoriales.

Les régions de Sikasso, Bobo-Dioulasso, Bondoukou et Korhogo constituent les zones les plus peuplées. La région d'Odienné s'affiche comme la moins peuplée. Les différentes

populations régionales sont disséminées dans de petits villages et leur évolution au cours des dernières décennies laisse apparaître d'une part la persistance d'une faible densité du monde rural, signe d'une émigration qui contribue à aligner le croît démographique régional sur la faible progression des richesses agricoles locales.

Les densités moyennes sont de 88 habitants au km² pour les régions de Sikasso ; de 18,3 hab/km² pour Bondoukou ; 10,65 habitants pour Odienné et 23,55 habitants pour la région de Korhogo. Ces différentes moyennes sont peu significatives car la population se trouve inégalement répartie sur l'ensemble territorial.

II.4.1 Dispersion spatiale de la population

Pour une meilleure appréciation des données démographiques de l'espace d'étude, nous allons analyser les données région par région. Nous procéderons d'abord à l'analyse de la population du Zanzan (Bondoukou), de Sikasso, de celles de Dinguélé (Odienné), de Bobo-Dioulasso et de la population de la région des savanes (Korhogo).

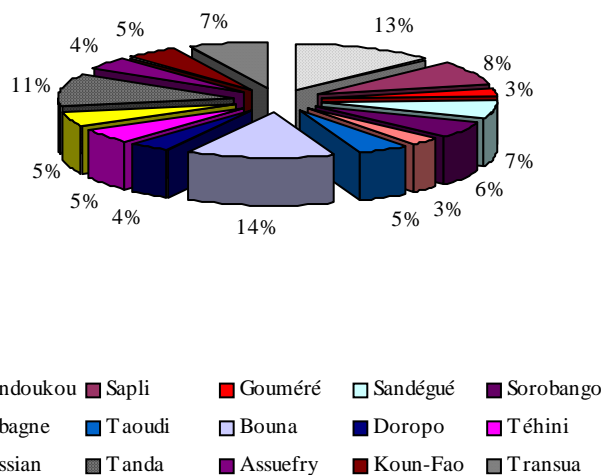
Dans son ensemble, la région de Bondoukou présente trois paysages démographiques contrastés.

Les zones relativement denses ne s'observent qu'au sud, dans les sous-préfectures du département de Tanda où les densités atteignent 30 hab/km².

Les zones moyennement peuplées sont « la nébuleuse » autour de Doropo et la partie sud de Nassian. Enfin, hors de ces aires citées, s'impose « *le no man's land* » régional dont les densités sont partout inférieures à 8 habitants au km². Ces zones concernent les vallées de la Volta Noire et de la Comoé qui sont aujourd'hui une zone de colonisation agricole et pastorale. Le parc National de la Comoé renforce aussi localement la faiblesse du peuplement car il couvre près de 31% de l'espace.

Mais aujourd'hui, avec le bitumage de l'axe Bondoukou-Bouna, ce *no man's land* semble presque disparu. De gros bourgs comme Flakiedougou, Tiéfredougou y ont fait leur apparition. De plus, la colonisation agricole y est devenue forte.

Graphique 1: Répartition de la population de la région de Bondoukou



Source : RGPH 1998

La répartition de la population par sous-préfectures indique que celles de Bondoukou, de Bouna et de Tanda sont les plus densément peuplées. Elles regroupent près du tiers des résidents de la région. Ce résultat tient à la progression démographique notée dans les communes. A l’opposé, les autres sous-préfectures qui ne sont que de gros bourgs enregistrent les plus faibles effectifs.

La région du Nord-Est et par delà celle du Zanzan compte trois villes : Bondoukou, Bouna et Tanda. Le taux d’urbanisation atteignait à peine 11% au dernier recensement de 1998. Cette région reste largement rurale avec plus de 70% et le département de Bondoukou détient la plus forte proportion de ruraux (77%), suivi de Bouna (73%) et de Tanda (64%).

Tableau 3 : Population du Zanzan selon le milieu de résidence

Départements	Milieu de résidence			% d’urbains
	Urbain	Rural	Ensemble	
Total	187 877	471 197	659 074	28,5%
Bondoukou	57 920	192 213	250 133	23%
Bouna	47 303	129 854	177 157	27%
Tanda	82 654	149 130	231 784	36%

Source : RGPH 1998

La région de Bondoukou (Zanzan) compte 187 877 citadins, dont 82 654 (44%) se répartissent dans les cinq communes du département de Tanda, 57 920 (31%) vivent dans les

deux communes du département de Bondoukou, 47 303 (25%) sur les quatre communes de Bouna. Bondoukou, principale ville de la région, concentre la quasi-totalité des urbains soit 57 920 habitants. Sur dix ans (1988 à 1998), Bondoukou s'est accrue de 10 000 habitants. Cette situation s'explique par la forte polarisation des activités administratives et de la production non agricole de la région sur la seule ville.

La forte proportion de citadins (Tableau 3, p.65), dans le département de Tanda est en réalité ventilée dans cinq communes, la plus importante étant Tanda avec 24 000 habitants.

La croissance urbaine de Tanda s'opère au rythme modéré de 3,5% l'an. La ville de Bouna quant à elle regroupe 20 000 habitants. Son taux annuel de croissance est de 3,3%. Ces différentes villes de la région constituent des marchés potentiels de consommateurs au regard du nombre d'habitants qu'elles abritent.

II.4.1.1 La région du Dinguélé (Odienné)

A ce jour, cette région frontalière de la Guinée et du Mali compte 13 sous-préfectures dont 6 font frontière avec les deux Etats. Les populations varient de 66 345 habitants (Odienné) à 23 368 habitants (Gbeléban). Le taux annuel d'accroissement démographique de l'ensemble de la région avoisine les 2,5%. Cette moyenne cache de fortes disparités.

Trois sous-préfectures connaissent des taux supérieurs à 3%, Goulia à la frontière malienne (3,7%), Odienné (3,4%) ville de transit des biens et des personnes soit en partance soit en provenance de la Guinée et du Mali et capitale régionale qui abrite des infrastructures administratives et commerciales de l'ensemble de la région. Bako enregistre 2,4 %. Les autres villes ont une croissance annuelle négative ou quasi-nulle, comme par exemple Seydougou (-3%), Minignan (-0,5%) situées respectivement à la fois aux frontières guinéenne et malienne. Ces deux dernières localités ne sont en réalité que des villes de transit sans équipement pour retenir leur population.

Tableau 4 : Evolution de la population par sous-préfecture 1988-1998

Sous-préfectures	Population en 1988	Population en 1998	Taux annuel %
Bako	17 676	21 949	2
Seydougou	5 302	3 808	-3
Gbeléban	-	2 368	-
Minignan	15 769	15 011	-0,5
Tienko	10 193	12 686	2,1
Goulia	18 653	27 446	3,7
Odienné	28 266	42 693	3,9

Sources : RGPH 1988, RGPH 1998

Il apparaît un déséquilibre démographique entre les sous- préfetures du Dinguelé. Le poids d'Odienné est manifeste, avec 30% de la population régionale.

Tableau 5 : Population urbaine et rurale du département d'Odienné

<i>Localités</i>	<i>Population 1988</i>	<i>Population 1998</i>	<i>Taux annuel %</i>
Commune d'Odienné	28 266	42 693	4, %
Sous-préfecture Odienné	46 712	64 697	3,3%
Monde Rural	140 988	176 734	2,3%
Ensemble du département	169 764	219 431	2,5%

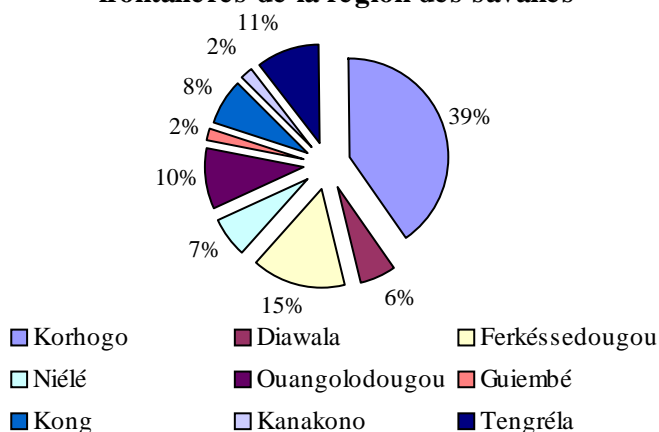
Sources : RGPH 1988, RGPH 1998

Le faible niveau global d'urbanisation de la région est manifeste. Les chefs lieux de sous-préfectures disposant des attributs de villes sont peu nombreux. On note que sur les 6 villes frontalières, en dehors d'Odienné considérée comme une ville, aucune autre localité du département ne remplit les critères d'un centre urbain. Ces critères sont le poids démographique, la prédominance des activités secondaires et tertiaires et les équipements socio-collectifs et administratifs. Le taux d'urbanisation dans le département se résumait en 1988 au poids démographique d'Odienné, soit 16,7%. Il est passé à 19,4 % en 1998. A cette date, seule la localité de Minignan a acquis le statut de centre « semi-urbain » réservé aux chefs lieux de sous-préfecture ayant une taille comprise entre 4 000 et 10 000 habitants et dont 25% à 50% des chefs de ménage exercent une activité non agricole.

II.4.1.2 La région des savanes (Korhogo)

Cette région ivoirienne dont Korhogo est le chef-lieu fait frontière avec le Burkina Faso et le Mali au Nord. Elle compte 24 sous-préfectures, dont 8 frontalières du Mali et du Burkina Faso. La population de ce vaste ensemble régional s'élève actuellement à 923 018 habitants, soit 23,56 habitants au km². Son taux de croissance annuel (4,8 %) est supérieur à la moyenne nationale (3,8 %). La zone la plus densément peuplée est celle de Korhogo avec les sous-préfectures Korhogo (46 hbts/km²), Karakoro (62 hbts/ km²). Certaines sous-préfectures sont pratiquement désertes. Dans le département de Ferkessédougou, les sous-préfectures Kong et Koumbala ont moins de 14 habitants au km² et dans le département de Boundiali celle de Kasséré 16 habitants au km². Les populations des localités frontalières représentent 549 583 habitants, soit 55,29% de la population totale de la région.

Graphique 2: Repartition de la population des localités frontalières de la région des savanes



Source : RGPH 1998

On note un déséquilibre entre les sous-préfectures. Le poids de la ville de Korhogo est prédominant, cette localité rassemble à elle seule 39% de la population globale des localités frontalières de son hinterland. Korhogo est suivie de Ferkessedougou (15%), Tengréla (11%) et Ouangolodougou (10%).

Ce déséquilibre démographique s'explique par le fait que Korhogo est la métropole du nord. C'est elle qui polarise cette région. Pour ce faire, la majeure partie des équipements de base, économiques et administratifs sont localisés à Korhogo. Les autres localités ne servent que de relais. Les sous-préfectures sont de petite taille à l'image de celles de la savane ivoirienne. Six d'entre elles comptabilisent moins de 10% de la population.

La région compte 4 villes : Korhogo, Boundiali, Ferkessedougou et Tengréla. Tengréla, localité à la frontière malienne, compte plus d'urbains que Korhogo, Boundiali et Ferkessedougou. Elle compte 48,76% des urbains de l'ensemble de la région suivie de Korhogo avec 34,40%, Boundiali 18,40% et Ferkessedougou 17,02%. Cette situation s'explique par le fait que cette ville est le principal point de transit et de commerce entre les peuples ivoiriens et maliens. C'est une « ville-contact ». Ici le profit motive l'activité des marchands ; leurs déplacements, qu'ils soient temporaires ou durables, sont guidés par la quête permanente de profit. Ils s'installent dans des lieux où ils estiment que leurs affaires peuvent prospérer. C'est pourquoi ils créent des pôles de commerce actifs et attractifs comme à Tengréla, première ville ivoirienne en provenance du Mali. Korhogo est la plus peuplée de la région, 153 951 habitants, car elle concentre la quasi-totalité des urbains des départements (Tableau 6, p.69).

Tableau 6 : Répartition de la population de Korhogo selon le lieu de résidence

Villes	Milieu de résidence			% d'urbains
	Urbain	Rural	Ensemble	
Korhogo	153 951	293 542	447 493	34,40
Boundiali	30 044	133 238	163 282	18,40
Ferkessédougou	42 335	206 331	248 666	17,02
Tengréla	31 005	32 572	63 577	48,76

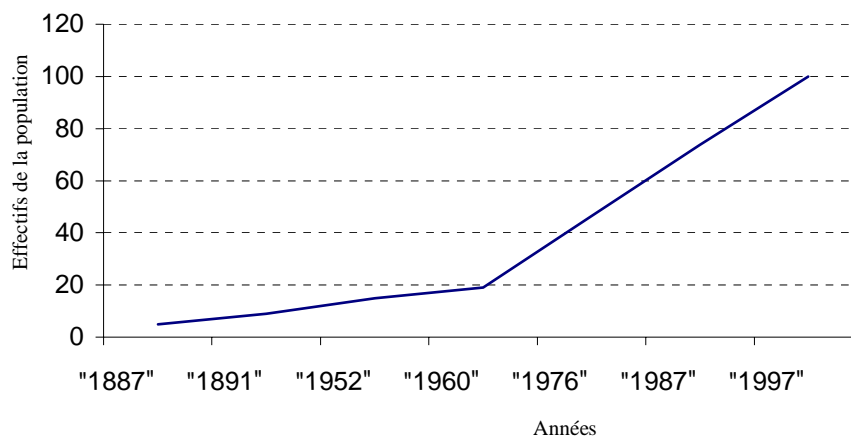
Source : RGPH 1998

II.4.1.3 Population de la région de Sikasso

La population de la région de Sikasso est fortement métissée. Elle est la résultante d'un brassage de populations d'origines très diverses comme nous l'avons évoqué plus haut. Plusieurs facteurs expliquent ce *melting pot*. En effet les conflits frontaliers avec le Burkina Faso, la rébellion touareg malienne et la sécheresse persistante poussent les populations vers Sikasso et sa région, avec une possible migration vers la Côte d'Ivoire.

Le graphique ci-dessous permet d'apprécier la dynamique démographique de Sikasso et de son hinterland.

Graphique 3 : Evolution démographique de Sikasso et de son hinterland en milliers de personnes



Source : Rapport de la mission de l'aménagement du territoire du Mali, 1997

Au regard de ce graphique, nous constatons que la population de Sikasso a connu une croissance en deux phases : une lente croissance de 1887, avec 5 000 habitants en 1887 au moment où le Soudan devient colonie française, et 19 000 habitants à l'indépendance.

La deuxième phase est plus significative : elle s'accélère de 1960 à 1997. Entre ces deux années la population est passée de 19 000 habitants, à 100 000 habitants. Lorsque nous comparons cette population à celle des régions ivoiriennes et burkinabé en 1997, avec lesquelles elle entretient des relations commerciales (Korhogo, Bobo-Dioulasso et Bondoukou), l'on se rend compte de la faible évolution de sa population. Les raisons ont été évoquées plus haut.

Tableau 7 : Répartition de la population selon le lieu de résidence

Ville	Milieu de résidence			% d'urbains
	Urbain	Rural	Ensemble	
Sikasso	92 000	18 000	110 000	83,63
Kadiolo	7 000	3 300	10 300	67,96
Niéna	5 000	2 700	7 700	64,93
Kignan	5 000	3 572	8 572	58,32

Source : RGPH 1997

Le niveau global de l'urbanisation de Sikasso est appréciable, comme le montrent les différents pourcentages d'urbains de Sikasso (92%), Katiolo (67,96%) et Niéna (64,93%).

Le taux d'urbanisation élevé de la région de Sikasso démontre son importance dans le sous-espace sud du Mali. En effet, cette localité qui est la deuxième ville du pays, est équipée de plusieurs structures étatiques et services décentralisés. Les activités de commerce y sont très nombreuses. En revanche, les deux autres localités ne sont que de gros bourgs, sans équipements d'importance. Ces différentes communes sont de grands centres commerciaux.

II.4.1.4 Population de la région de Bobo-Dioulasso

Les résultats du recensement démographique réalisé en 1998 au Burkina Faso donnent une population totale de 672 114 habitants à la province de Houët dont Bobo-Dioulasso est le chef-lieu. En 1975, elle comptait 308 670 habitants et 581 722 en 1985. Le taux d'accroissement moyen annuel de la population est de 2,95% selon l'INSD (Institut de Statistique et de Développement).

Au recensement de 1996, les arrondissements de Dô, Dafra et de Konsa de la commune de Bobo-Dioulasso ont été assimilés à des villes à part entière. Sur 672 114 habitants, 309 771 sont des urbains, soit 46,1%, et la population rurale est de 362 343 habitants, soit 53,9% de la population totale. La ville de Bobo-Dioulasso accueille à elle-seule 46,1% de la population. Grâce à ses diverses fonctions économique, sociale, administrative et à son fort niveau

d'équipement, elle représente un nœud d'échanges important et son influence dépasse largement les limites de son espace périphérique immédiat.

En résumé, sur ces villes reposent les échanges entre les différents Etats de cet espace supranational. Leur poids démographique les prédispose à ce rôle. Le commerce à travers ce territoire se trouve rythmé par Korhogo, Odiénné, Bondoukou, Sikasso et Bobo-Dioulasso, qui disposent de relais en certains gros bourgs comme Sampa au Ghana, Sirana de Beyla en Guinée, Minignan et Ouangolodougou, en Côte d'Ivoire, Niangoloko et Banfora au Burkina Faso.

Au regard des relations qui lient les peuples, le commerce est l'activité qui permet le brassage des populations, brassage opéré à l'époque précoloniale, par un commerce caravanier, et par un commerce maritime à partir de l'indépendance. L'appartenance à une même aire linguistique et religieuse favorise largement une confiance propice au commerce.

II.4.2 Comportement des populations face aux frontières

Les formations sociales et politiques africaines anciennes (royaumes et empires) n'étaient pas conçues comme des territoires d'un seul tenant. Elles n'étaient pas bornées par des frontières linéaires. Des espaces-tampons, zones de faible peuplement, formaient autant de marches de sécurité. Ces formations fonctionnaient par le biais de réseaux d'alliances, d'appartenance, d'allégeance de hameaux, de maisons et de villages, souvent séparés de leur maître par des espaces soumis à d'autres contrôles. Le tracé des frontières était étranger aux pratiques spatiales autochtones. Un nouveau mode d'organisation de territoire s'est imposé, selon lequel la frontière d'une société ne voulait plus dire extension ou implantation possible, mais limites figées à l'intérieur desquelles il fallait se maintenir (Harre, 1996). C'est la *frontière*, notion qui allait désormais réorganiser les mouvements des populations et faire partie de leur quotidien. Cette notion est devenue un enjeu de la domination coloniale, par la superposition des espaces d'échanges, des espaces monétaires à l'intérieur des espaces politiques nouvellement délimités. Toutefois, les populations que le partage colonial et parfois même des puissances coloniales rivales ont séparées, ne sont pas restées inactives face à cette nouvelle partition et ont franchi les frontières. Les commerçants ont continué à circuler dans ces espaces, dépassant les limites étroites des nouveaux territoires, devenues des opportunités d'échanges, dans la mesure où elles délimitent de nouveaux espaces différenciés par la politique monétaire

Sur la base de l'appartenance à une confrérie religieuse, à une communauté marchande et à un même peuple dans des espaces qui dépassent le cadre des Etats, inscrits à l'intérieur des *frontières-limites*, les acteurs économiques et sociaux ont alors mis en place d'importants réseaux. Proches des frontières ivoiro-guinéenne, ivoiro-malienne, ivoiro-burkinabé et ivoiro-ghanéenne, les villes de Korhogo, Odienné, Tingréla, Bondoukou, Sikasso et Bobodioulasso se sont très impliquées dans le commerce régional.

Cette imbrication des réseaux marchands ivoiriens, guinéens, maliens et ghanéens a des racines dans l'histoire. Elle obéit aussi à des raisons d'ordre culturel. Les gens du Dinguelé, de basse Gambie, de la Guinée forestière, du Mali, du Burkina Faso et du nord de la Côte d'Ivoire forment en effet un même sous-groupe, celui des Malinké. Celui-ci s'étend sur un très large espace au Mali, en Gambie, au Burkina-Faso et dans le nord de la Côte d'Ivoire. Ces marchands à la recherche de l'or, de la cola puis des produits européens, ont bâti tout un ensemble de réseaux à l'intérieur des régions frontalières. Les groupes marchands du vieux commerce ont, à toutes les époques, largement puisé dans les ensembles malinké, sénoufo et koulango.

Au début du 20^{ème} siècle, tant le Dinguelé (Odienné), que les régions des savanes (Korhogo) et celle du Zanzan (Bondoukou) sont traversées par des voies commerciales reliant les régions sahéennes aux villes forestières ivoiriennes. Bondoukou, Odienné et Korhogo étaient les plaques tournantes du commerce ouest-africain durant l'époque coloniale. Le commerce malinké y était florissant et prospère grâce à leur situation de « ville-carrefour », postée à l'intersection de diverses pistes caravanières ou s'échangeaient des noix de cola, des bandes de coton tissées, de la poudre d'or, du bétail du Mali, des couvertures, du sel, du poisson fumé, du fer et des cauris. De plus, les paysans venaient vendre dans les localités précitées des produits vivriers, approvisionnant ainsi les villes et les marchands de passage.

Aujourd'hui, la frontière reste un vecteur de dynamisme économique local. Elle crée des marchés qui servent de lieux d'approvisionnement. Les populations ivoiriennes, ghanéennes, maliennes et guinéennes continuent d'entretenir des échanges commerciaux par la fréquentation régulière des marchés frontaliers ; nombre de ménages résidant à Bondoukou, à Korhogo ou à Odienné s'approvisionnent directement au Ghana, au Mali, en Guinée et au Burkina-Faso en divers biens manufacturés.

Ces villes frontalières sont des espaces de transit pour divers produits provenant des régions forestières de la Côte d'Ivoire et partant vers les pays sahéens et le Ghana. Inversement, des biens d'importation ou fabriqués dans les pays précités et destinés au marché abidjanais, bouakéen et à celui de San-Pédro au sud-ouest traversent les villes, comme

le bétail par exemple. Cependant, la fonction commerciale et de transit de villes frontalières comme Odienné, Korhogo et Bondoukou est fortement affectée par l'état du réseau routier qui les relie aux pays limitrophes. Malgré d'importants investissements, ces voies de communication ne sont pas praticables en toutes saisons.

Conclusion

Les territoires transfrontaliers sont des espaces assez homogènes. Cette homogénéité se traduit par l'histoire, la sociologie et la culture auxquelles s'ajoute une dimension ethno-religieuse. Ainsi, malgré l'apparition des frontières politiques linéaires, la pratique de la langue véhiculaire *dioula* et de *l'islam* comme religion rapproche les populations, qu'elles soient ivoiriennes, guinéennes, maliennes, burkinabé ou ghanéennes. Les marges territoriales nord, espace de notre étude, évoluent dans ce contexte. Les frontières ne signifient ni rupture socioculturelle, ni éloignement commercial. Un peu partout, des relations familiales subsistent, entretenues par des fêtes communes. Le long des frontières, les échanges sont quotidiens. L'appartenance à la même famille linguistique et religieuse favorise les amitiés et les mariages transfrontaliers. Elle suscite des rencontres professionnelles, le commerce ambulancier et la contrebande.

CHAPITRE II

POLITIQUES MONETAIRES ET DOUANIERES DANS LES ECHANGES REGIONAUX

Les frontières ont inscrit les Etats dans de nouveaux espaces. Ces frontières, avec leurs différentiels, ont donné à chaque portion du territoire une identité, des lois et une approche économique, qui prédéfinissent les échanges entre les entités territoriales. Par le passé, le commerce entre les acteurs arabes venus du Sahara et malinké de la zone soudano-sahélienne était organisé entre de véritables zones économiques. Dans un premier temps, nous abordons à travers un rappel historique les fondements matériels et humains qui ont favorisé la naissance et l'émergence des échanges de longues distances entre les espaces, et dans un deuxième temps, l'organisation nouvelle du commerce avec la naissance des Etats modernes régis par des lois. Ce sont ces lois qui forment aujourd'hui le socle du commerce intérieur et inter-régional. Ce qui frappe c'est l'ingéniosité dont font preuve les différents acteurs commerciaux, pour réorganiser les échanges entre les nouveaux ensembles que sont les Etats.

I. FONDEMENTS HISTORIQUES DES ECHANGES

L'espace ouest-africain était au 16^{ème} siècle, une sorte *no man's land* où s'entremêlaient flux de longue distance et flux locaux (Harre, 1996). Cet espace favorisait les relations économiques avec les zones sahariennes et le grand Maghreb. Les caravanes marchandes acheminaient l'or du Soudan jusqu'aux villes arabes et, en retour, approvisionnaient les nombreuses métropoles en sel, en étoffes, en perles et en manuscrits. Ces différents échanges constituaient bien avant l'époque coloniale, des facteurs de structuration de l'espace. C'était également une forme de solidarité et complémentarité économique qui se créait entre les peuples du Sahel et ceux de la zone forestière (Igué, 1995).

Notre zone d'étude s'inscrit dans cette approche. C'est un espace vaste qui se situe à la confluence de deux zones économiques fortement complémentaires : au nord, la zone soudanienne et sahélienne correspondait à l'espace de commercialisation de l'or et de la cola, et la zone forestière au sud correspondait à celle de production de ces matières précieuses.

Cette situation a permis les échanges entre les espaces à travers la « frontière économique » créée par la nature et les hommes qui se définit comme une limite convenue

des transports et des chapelets de lieux d'échange. Cette frontière économique imprime une ligne de partage qui correspond au nord, en zone sahélienne et saharienne à un espace à haut pouvoir d'achat et au sud de cette en zone un espace de production. Cette frontière économique confère donc aux produits de part et d'autre des statuts différents.

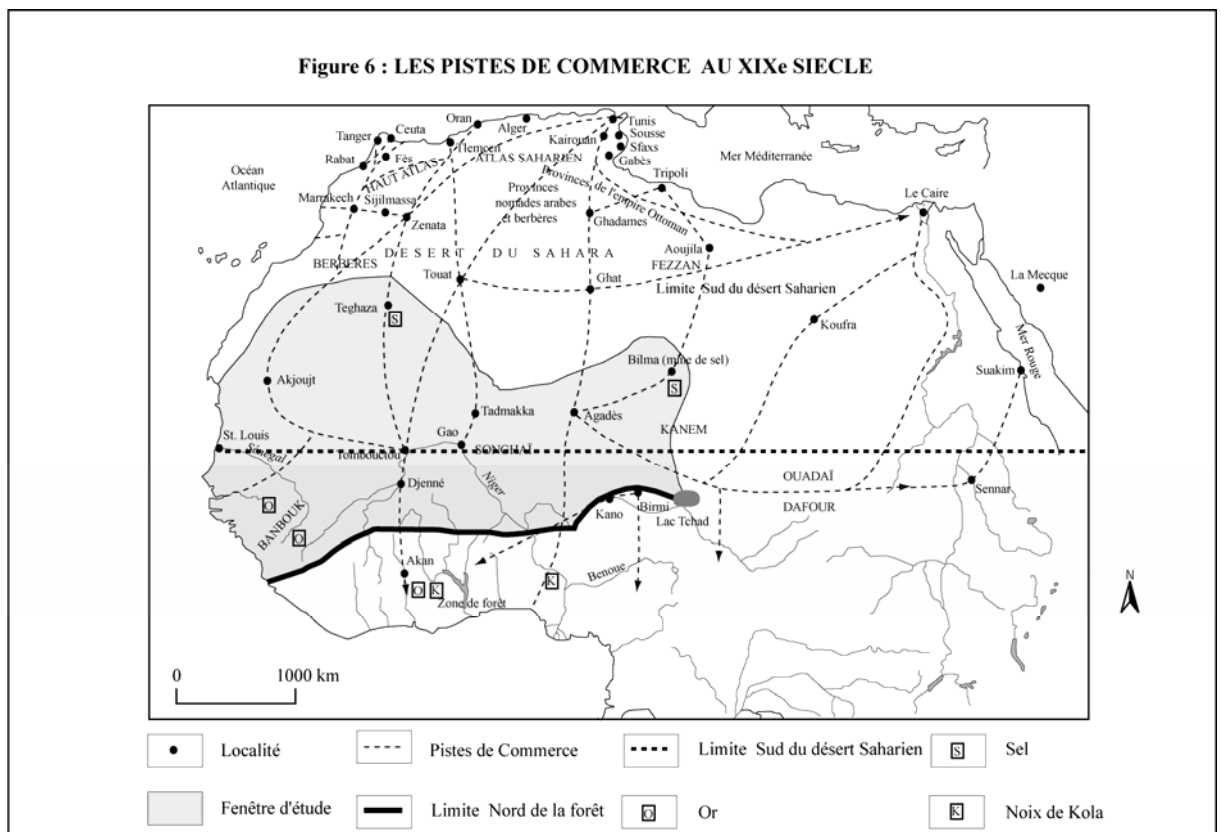
Le territoire où s'exercent le pouvoir et l'activité des commerçants est un espace très diversifié, il va du nord-ouest (Odienné) au nord-est (Bouna et Bondoukou) en passant par l'importante cité marchande de Kong, véritable plaque tournante du commerce de la boucle du Niger précolonial qui concerne Sikasso, Ségou voire Bamako et Bobo-Dioulasso, et Bégho dans l'actuel Ghana. Pour étayer notre réflexion sur les politiques monétaires et douanières du commerce inter zonal, nous orienterons notre réflexion sur les fondements des espaces d'échanges et monétaires et leur organisation nouvelle dans cet ensemble ouest africain.

I.1. Espaces d'échanges

Tout au long du 19^{ème} siècle, les pays d'Afrique de l'Ouest ont connu une forte activité marchande. Il y est fait mention d'échanges, de la circulation de caravanes marchandes et de commerce avec les Etats du Maghreb et du Sahara. Ces flux témoignent d'une différence de potentiel économique entre régions. On notait des îlots à haut pouvoir d'achat, comme les régions soudanaises, et des régions grandes productrices de produits convoités, comme celles des zones forestières. Ces relations d'échanges induisaient des migrations de populations en quête de produits comme la cola et l'or et en retour les populations forestières recevaient des produits de première nécessité comme le sel, le textile. Les grands centres commerciaux de l'époque, comme Bondoukou, Odienné, Sikasso, Bobo-Dioulasso, Djémé et Kankan ont tissé leurs relations commerciales grâce à ce commerce de longue distance (Gonin et Zunon, 1992). Ces villes furent les plaques tournantes du commerce ouest-africain. Le commerce dioula et haoussa y était prospère grâce à leur situation de cités carrefours, postées à l'intersection de diverses pistes caravanières.

Ainsi ces espaces d'échanges, plus étendus que les zones de production, correspondaient à des aires de marchés fréquentées par les producteurs ou par des peuples courtiers ou par des commerçants professionnels haoussa ou dioula. Ce commerce suivait un schéma classique. Au nord, les caravanes soudanaises en provenance de la boucle du Niger, du Sahel, du Ghana acheminaient essentiellement du sel, des étoffes d'importation, du bétail des tissus et des poissons fumés, du fer et des cauris qu'elles désiraient échanger contre la noix de cola et de l'or (Ouattara, 1987). Entre les acheteurs du nord et les producteurs de cola

et d'or au sud s'imposent alors deux intermédiaires : les courtiers malinké de la zone préforestière et au sud de ces derniers, les partenaires Gouro, Agny et Baoulé du contact forêt-savane. Les premiers se procuraient de petits lingots de fer appelés *Sompè* en Malinké et *bro* en gouro, en cauris et en manilles qui servaient de monnaie d'échange et qui permettaient d'obtenir la cola et l'or auprès des Gouro, des Agny et des Baoulé du centre (Figure 6). Il s'agissait d'un véritable commerce continental.



Source : Carte réalisée sur la base des informations contenues dans COQUERY - VIDROVITCH(C), *L'Afrique Noire et les Africains au XIXe siècle. Mutations, révolutions, crises*, Paris, Armand Colin, 1999, 304 P. P.49

Conception : NASSA Dabié Désiré Axel Mai 2002

Ces derniers s'approvisionnaient auparavant auprès des populations forestières, auxquelles ils remettaient soit le sel gemme, soit le textile.

Ce fonctionnement du commerce de la cola entre différents partenaires trouvait son expression dans un réseau de marchés articulé le long du contact forêt-savane. Les marchés se tenaient tous à un jour différent afin d'assurer la possibilité de rotation et avaient souvent pour nom, le nom du jour où ils se tenaient. C'est ainsi que grâce au commerce de la cola et d'or, de nombreuses transactions ont été rendues possible dans les grandes cités de Kong, Bondoukou, Odienné, Sikasso et Bobo-Dioulasso.

Les populations qui avaient une autre vision des échanges, basée sur une économie d'autosubsistance avant l'ouverture au grand commerce soudanais, vont voir apparaître dans leur quotidien un autre type d'échange basé cette fois sur une économie d'accumulation. Ces différents échanges se déroulaient dans un véritable espace économique, organisé autour de plusieurs zones monétaires.

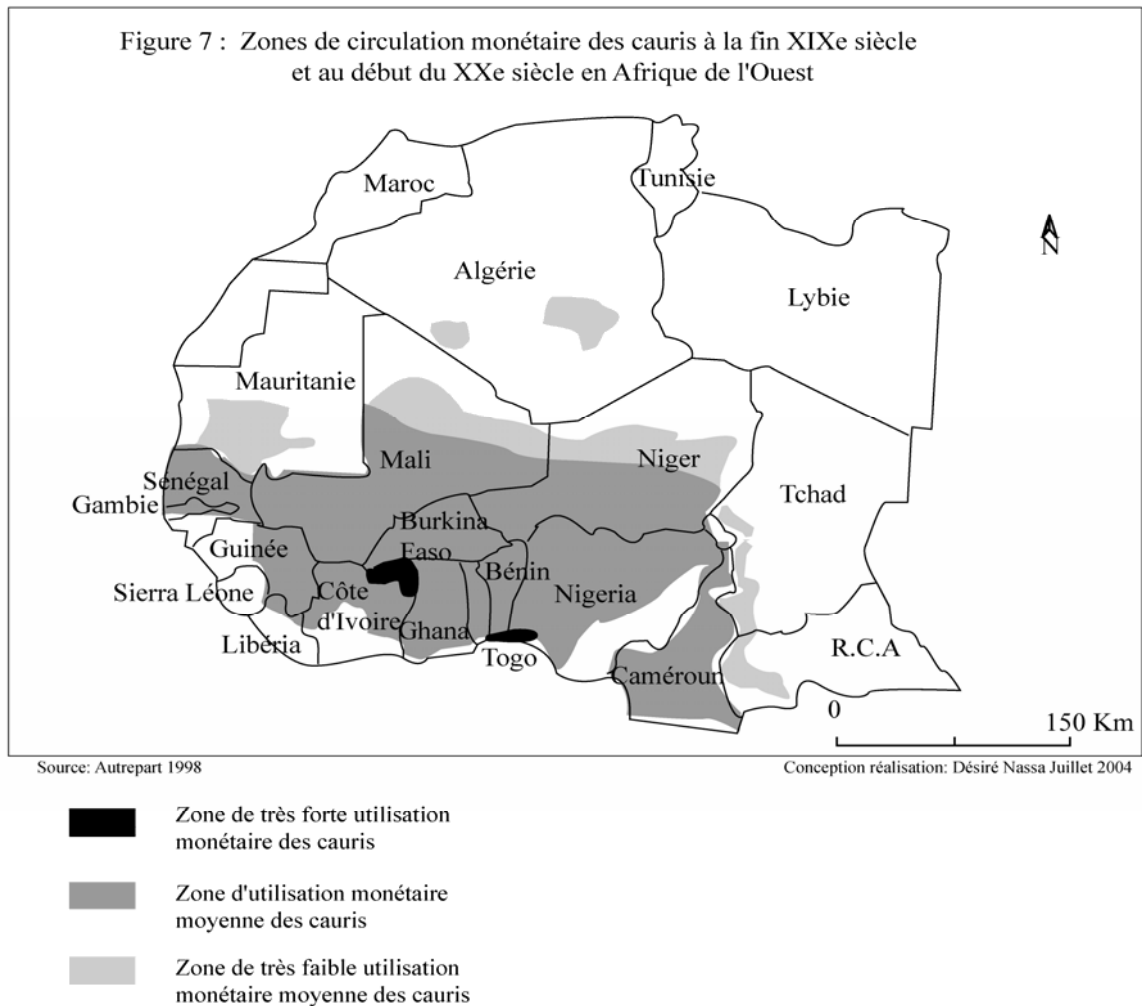
I.2. Espace monétaire

La circulation de monnaies, telles les bandes de coton, le *djara*, les barres de sel, les cauris, la poudre d'or, la monnaie métallique comme les *manilles*, les *sompé* et les *gwinzés* correspondait à l'existence de véritables zones monétaires. Les écrits arabes ont mentionné l'usage ancien de plusieurs modes de paiement comme les cauris dès le 9^{ème} siècle, les barres de sel et les pagens dans la boucle du Niger au 15^{ème} siècle, les bandes de coton, à l'intérieur du continent, dans le Karta au Soudan et dans le Kanem au 15^{ème} siècle, les pagens en bandes de coton tissé et teint à l'indigo plutôt dans les régions côtières comme en Sénégal (Lambert, 1998). Les manilles ont été longtemps la monnaie des populations côtières. C'était une monnaie de bronze, en forme de « U », d'environ 145 grammes et d'une valeur de 0,20 franc. L'usage des cauris comme monnaie était plus répandu. Ce moyen de paiement a été introduit en Afrique de l'ouest et particulièrement dans notre espace d'étude par les commerçants arabes, à travers le commerce transsaharien dès le 9^{ème} siècle. Bien que largement utilisés sur le continent, les cauris ont coexisté avec d'autres monnaies et parfois même ont été exclus de certaines zones de commerce (Figure 7, p.78).

En parcourant l'espace ouest-africain et en tenant compte des différents modes de paiement, il est possible d'apprécier l'importance de la circulation des cauris et la répartition géographique des autres formes de paiement. En Sénégal, les cauris étaient utilisés dès le 16^e siècle et avaient connu un développement au 18^e siècle. En Guinée, en Sierra Leone, au Libéria, en Côte d'Ivoire, les cauris étaient pratiquement absents au profit des *gwinzés*, *manille*, *Sompé* (Tiacoh, 1992).

C'est surtout le Nord-Ghana, le Burkina Faso, la Côte d'Ivoire, le Mali qui constituaient la véritable zone des cauris. L'occupation coloniale a interdit ces différents moyens de paiement et introduire d'autres monnaies. Ainsi dans les colonies françaises, on remplace ces monnaies par la monnaie française. Pour ce qui est de notre espace d'étude, c'est par l'arrêté local du 1^{er} janvier 1915 que les monnaies ont été remplacées par celle du colonisateur français.

Figure 7 : Zones de circulation monétaire des cauris à la fin XIXe siècle et au début du XXe siècle en Afrique de l'Ouest



Quant aux colonies britanniques, l'or restait encore le moyen de paiement. Ce fut le cas au Ghana où les autorités Ashanti se sont opposées à l'introduction de la monnaie britannique. Ils préféraient l'or dont ils contrôlaient la production. L'intervention coloniale apporta une nouvelle organisation des territoires, par le tracé des frontières linéaires et l'émergence de nouveaux axes de communications, qui fonctionnent désormais au détriment des anciens. L'administration coloniale mit en place des lois qui réglementèrent les échanges dans les différents espaces en relation.

C'est sur cette base que s'est développé de nouveaux modes de paiement, des nouvelles réglementations commerciales non seulement à l'intérieur de nouveaux Etats, mais également dans le sous continent ouest-africain. Les barrières fiscales, autrefois intérieures et entraves à

l'organisation d'un marché plus unifié, ont été déplacées sur l'enveloppe frontalière, permettant aux populations voisines séparées de continuer de développer des échanges.

II. ORGANISATION NOUVELLE DES ECHANGES

Depuis quatre siècles, le commerce caravanier qui lie le sud forestier au nord sahélien fait de la sous-région ouest africaine, un espace d'intense activité commerciale. L'avènement des frontières politiques et la naissance des Etats modernes le réorganisent. Sur la base de nouvelles politiques commerciales, fiscales et monétaires, les populations continuent de commercer entre elles. On assiste alors à la naissance d'un autre type de commerce, qui se développe sur les marges territoriales des Etats.

Ce qui distingue le commerce caravanier du « *commerce des marges territoriales* », ce sont les différentes échelles géographiques auxquelles ils se développent, en fonction des types d'acteurs et d'organisations qui les sous-tendent, des réseaux de communication qu'ils empruntent, des points de l'espace par lesquels ils passent, des fluctuations des politiques étatiques qui les concernent (politique tarifaire, insertion dans une zone monétaire).

II.1 Le cadre institutionnel des échanges

La circulation des personnes et des biens à l'intérieur de notre espace d'étude se déroule dans un espace partagé entre deux zones économiques (UEMOA et CEDEAO) et trois zones monétaires (zone Franc, zone Cédi et zone du franc guinéen). Ces espaces économiques sont régis par des lois tarifaires. Chaque Etat possède ses propres lois en matière d'échanges commerciaux. C'est l'imbrication de ces différentes réglementations que nous allons élucider pour une compréhension des activités économiques que les populations pratiquent à merveille.

La zone franc est composée aujourd'hui de la France et de quinze pays africains. A l'exception de la République islamique des Comores, les quatorze autres pays sont organisés en deux groupes distincts. Le premier groupe est constitué des membres de l'Union Economique et Monétaire de l'Afrique de l'Ouest (UEMOA) : le Bénin, le Burkina Faso, La Côte d'Ivoire, la Guinée-Bissau, le Mali, le Niger, le Sénégal et le Togo ; le second groupe, des membres de la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC) : le Cameroun, la République centrafricaine, le Congo, le Gabon, la Guinée Équatoriale et le Tchad.

La Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) regroupe tous les Etats membres de l'UEMOA en plus de la Guinée, du Ghana et du Nigeria. Notre réflexion porte sur trois pays de l'UEMOA (Burkina Faso, Côte d'Ivoire, Mali) et deux Etats hors de la zone franc (Ghana, Guinée)) qui entretiennent des relations commerciales et que notre espace d'étude prend en compte.

La genèse de l'existence de la zone franc montre que cet espace était un instrument de mise en œuvre du pacte colonial entre la France et ses colonies. Son but était d'assurer une organisation et une gestion de la domination rationnelle des colonies (N'Guessan, 2001). La dimension monétaire repose sur le principe de la séparation. La monnaie française ne devait pas circuler dans les colonies, tout comme celle des colonies ne pouvait pas être utilisée en France. Cette double interdiction découlait du fait que l'exportation de monnaies métalliques dans les colonies était considérée comme un appauvrissement de la métropole.

Survient la crise de 1929, qui affaiblit considérablement la France et ses colonies. Pour faire face à l'épreuve de la crise, le Ministère français des colonies soutient qu'il faut imiter l'Angleterre, qui a réussi à créer une solidarité économique avec ses dominions. La situation économique de la métropole et celle des colonies étaient devenues désastreuses. La zone franc fut créée par décrets du 28 août, 1^{er} et 9 septembre 1939, qui établissaient un espace économique à l'intérieur duquel les monnaies étaient convertibles et bénéficiaient des règles de protection commune (N'Guessan, 2001). Les règles de fonctionnement sont précisées dans les décisions du président de la communauté en date du 12 juin 1959. Il s'agit d'une parité fixe entre franc, considéré comme monnaie commune, et la monnaie des Etats membres de la communauté dont le franc des Colonies françaises d'Afrique (CFA) qui sera créé plus tard en 1948. Elles ajoutent une liberté illimitée de transfert des capitaux entre Etats, une mise en commun de toutes les ressources en devises, les réglementations douanières. Les changes doivent être communs aux Etats de la communauté (Neurisse, 1987).

Aujourd'hui la zone franc est devenue l'instrument de conclusion et de réalisation du pacte post-colonial qui sous-tend le développement des Etats africains membres de la zone, avec l'appui de la France. En dépit des moyens institutionnels utilisés, la nouvelle donne réintègre les mêmes clauses que celles de l'époque coloniale que sont la fixité des parités, les comptes d'opérations, la mise en commun des réserves extérieures, le libre transfert des capitaux, la garantie du franc CFA, l'harmonisation des règlements des changes.

Cette monnaie est rattachée au franc français à un taux absolument fixe puisqu'il n'est pas coté sur le marché des changes. Sa parité est restée stable pendant quarante-six ans, à partir de 1948 à 50 francs CFA pour 1 franc français et depuis le 12 janvier 1994, elle est de

100 francs CFA pour 1 franc français. Depuis le 1^{er} janvier 1999, date d'entrée en vigueur de la monnaie unique européenne, le franc CFA est relié à l'Euro (Chouchane-Verdier, 2001). Un Euro équivaut à 656,957 francs CFA.

L'appartenance à la zone franc engendre des flux commerciaux importants et la croissance du commerce international. Cette monnaie devient un atout dans les échanges entre les Etats membres mais également entre Etats hors de la zone franc. A côté du franc CFA coexistent d'autres monnaies nationales à l'intérieur de notre espace d'étude, comme le franc guinéen, le cédi et la monnaie ghanéenne.

Le 1^{er} mars 1960, la Guinée crée ses propres institutions monétaires et bancaires et décide de quitter la zone franc dont toutes les anciennes colonies françaises sont membres. Le franc guinéen a à parité avec le franc CFA. Cette monnaie sera remplacée par le *syli*, éléphant en langue soussou. Pour faciliter les importations des biens nécessaires aux entreprises publiques, il a été décidé de maintenir le taux de change de la monnaie presque inchangé. Ainsi de 1972 à 1984, le taux de change du *syli* contre le dollar américain est resté le même, soit 22 *syli* pour 1 dollar. Sur le marché parallèle le taux variait entre 250 et 300 *syli* pour 1 dollar, démontrant ainsi la nette surévaluation du cours de change officiel (Yansane, 2001).

Arrive la réforme monétaire de 1986, deux ans après la mort du président Sékou Touré. La première mesure prise est de procéder à la dévaluation très prononcée de la monnaie, qui permet de mettre en harmonie les coûts officiels avec les coûts réels du marché. La valeur du franc guinéen, qui se substitue au *syli* à partir du 6 janvier 1986, est désormais fixée par le jeu de l'offre et de la demande dans le cadre d'un marché des enchères hebdomadaires ouvert le 28 janvier 1986. Ainsi, le taux fixe de change du franc guinéen est de 300 GNF pour 1 dollar américain.

Avant son indépendance, le Ghana appartenait à un système de réserve monétaire, qui consistait essentiellement en un accord de mise en commun des réserves monétaires avec un taux fixe existant entre la livre britannique et la livre ouest-africaine. Après son accession à l'indépendance, il choisit d'avoir sa propre monnaie : la livre ghanéenne alignée sur la livre sterling britannique. Mais en juillet 1965, le Ghana a frappé une nouvelle monnaie appelée le *cédi*. Cette décision implique que le *cédi* doit être soutenu par les propres politiques nationales ghanéennes et par les réserves internationales, mais sans l'appui d'aucune réserve venant de l'extérieur. Durant toute la période de 1957-1982, le Ghana a maintenu un régime de taux de change fixe et n'a connu que trois dévaluations en 1967, 1971 et en 1978. Avant 1967, les termes de l'échange des exportations ghanéennes étaient en baisse et la monnaie surévaluée. C'est pourquoi la dévaluation a été décidée le 8 juillet 1967 à hauteur de 30%.

Ainsi la valeur de deux cedi s'établissait à 1 dollar Us (Abbey et Jebunu, 2001). Les deux dernières dévaluations intervenues ont fait baisser la valeur de la monnaie respectivement de 44% en 1971 soit $1,82c = 1$ dollar Us et à $2,75c = 1$ dollar en 1978. Aujourd'hui cette valeur monétaire n'est pas toujours fixe et connaît des fluctuations dues à la loi du marché du moment. Elle a considérablement baissé au cours de cette dernière décennie.

En résumé, l'instabilité internationale des taux de change et le risque de change aggravent l'incertitude et l'inefficacité économique des Etats hors zone franc. Cette instabilité des monnaies par des dévaluations à répétition entrave le développement de ces pays par un arrêt des importations des biens d'équipement. On note aussi que les banques nationales et celles de la zone franc ont des relations mitigées et compliquées qui donnent naissance à une nouvelle classe d'acteurs (monnayeurs).

La combinaison de ces facteurs entraîne le développement d'une économie souterraine très importante et donne lieu à des activités de contrebande intenses au niveau des frontières avec les pays voisins, notamment avec la Côte d'Ivoire.

II. 2 La réglementation tarifaire douanière

La réglementation tarifaire douanière varie selon les pays. En effet, en dépit des évolutions enregistrées, les lois sur le commerce extérieur des Etats dans notre espace d'étude comportent une assez forte dose de protectionnisme de leur marché intérieur, une fiscalité élevée pour certains produits importés. On note également une difficile cohabitation des règlements tarifaires propres aux Etats avec ceux ratifiés dans le cadre des politiques d'intégration.

La nouvelle tarification douanière dans le cadre de l'UEMOA coexiste avec celle du régime de droit commun propre à chaque Etat. Ainsi des droits de douanes appliqués au Burkina Faso, en Côte d'Ivoire, au Ghana, en Guinée et au Mali ne sont pas en adéquation avec ceux de l'UEMOA. Les droits de douanes sont plus élevés en Côte d'Ivoire que dans les deux autres pays de l'espace UEMOA (Burkina Faso, Mali). Ils sont de 20% en Côte d'Ivoire, alors qu'au Mali et au Burkina ils sont respectivement fixés à 15% et 16,6%. Pourtant ces pays sont tous membres de l'UEMOA. Cette différence entre les pays s'explique par l'inégal développement, par les charges de l'Etat central. Ces droits de douanes sont moins importants dans les deux pays hors de la zone franc et non membres de l'UEMOA. Ils sont de 15 à 10% en Guinée et au Ghana. Cette situation entraîne la pratique d'un commerce actif aux frontières

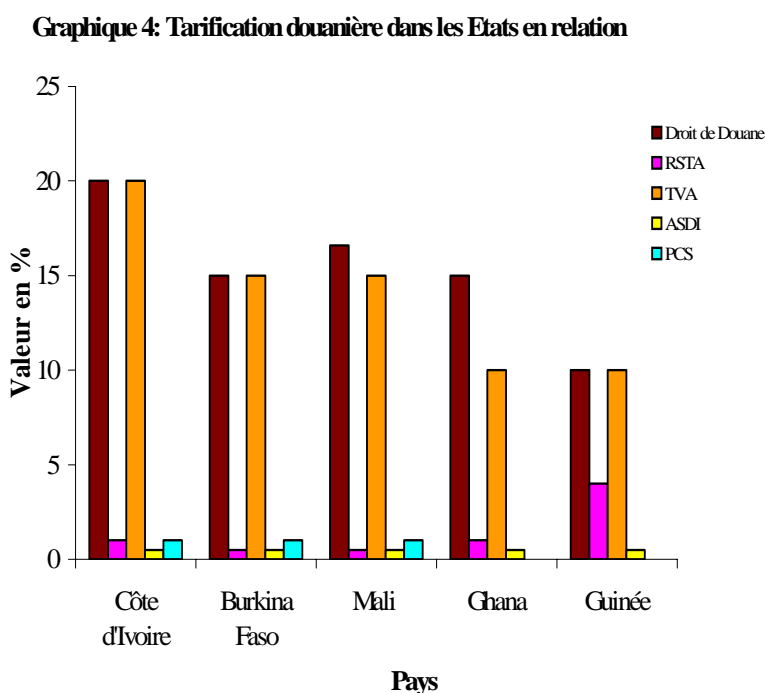
de ces Etats avec les pays membres de l'UEMOA. En effet, les populations frappées par la détérioration des termes de l'échange, par une crise économique aiguë et par les effets des différents plans d'ajustements structurels, avec pour corollaire les licenciements abusifs dans les administrations publiques et entreprises, trouvent dans ce commerce un exutoire pour la survie et pour la sortie de crise.

Le tableau suivant nous donne une idée de la valeur tarifaire douanière en franc Cfa dans chaque Etat et celle en cours dans l'espace UEMOA.

Tableau 8 : Tarifs douaniers appliqués dans les Etats

Rubriques en %	Côte d'Ivoire	Burkina Faso	Mali	Ghana	Guinée
Droit de Douane	20	15	16,6	15	10
RSTA	1	0,5	0,5	1	4
TVA	20	15	15	10	10
ASDI	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
PCS	1	0,5	0,5	0	0

Source : Direction des statistiques et des études économiques de Côte d'Ivoire



Source: Direction des statistiques et des études économiques de Côte d'ivoire

Abréviations : ASDI : Acompte sur divers impôts
TVA : Taxe à la valeur ajoutée
RSTA : Redevance statistique
PCS : Prélèvement communautaire de Solidarité

A cette tarification douanière, il faut ajouter celle de l'UEMOA. Cette tarification apporte des évolutions notables en matière d'intégration des mutations au fonctionnement du

commerce régional. Ainsi, note-t-on la mise œuvre du Tarif Extérieur Commun (TEC) de l'UEMOA. Entré officiellement en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2000, le tarif extérieur commun de l'Union Economique et Monétaire de l'Afrique de l'Ouest est une réforme dans le cadre de la facilitation des échanges commerciaux. Les taxes permanentes sont consignées dans le tableau suivant :

Tableau 9: Répartition des droits de douane dans l'espace UEMOA

Catégorie	Catégorie 0	Catégorie 1	catégorie 2	Catégorie 3
Taux%	0	5	10	20
Produits concernés	biens sociaux essentiels médicaments préservatifs, livres	biens de première nécessité matières premières de base, biens d'équipement intrants spécifiques	Intrants et produits Intermédiaires	biens de consommation finale et tout autre produit non repris ailleurs

Source : Commission douane et tarifaire de l'UEMOA, avril 2002

N.B : Les catégories représentent la classification des gammes de produits élaborée par l'ensembles des Etats de l'Union Economique et monétaire. A chaque catégorie de produits est associée une taxe bien précise dont la valeur est en pourcentage.

La redevance statistique (RSTA) de 1% est applicable à tous les produits y compris ceux exonérés de droit de douane. Le prélèvement communautaire de solidarité (PCS) est de 1% et les ressources sont affectées à la compensation des moins values de recettes douanières, à la dotation des fonds structurels et au financement du fonctionnement de l'union.

A ces taxes il faut ajouter des taxes temporaires : la taxe dégressive de protection, d'un taux compris entre 10 et 20%, conçue comme un mécanisme de protection complémentaire prévu pour compenser, de façon temporaire sur une période de 4 ans, une baisse importante de protection tarifaire liée à la mise en place du tarif extérieur commun est applicable aux produits industriels et agro-industriels dans de nombreuses branches d'activité ; la taxe conjoncturelle à l'importation, applicable aux produits agricoles, d'un taux fixe de 10%, est destinée à amortir les effets de variation des prix internationaux sur la production communautaire.

La mise en œuvre du TEC (tarif extérieur commun) en 1994, devrait entraîner une harmonisation des tarifs douaniers et de l'ensemble des taxes indirectes, ce qui ne semble pas être le cas dans certains pays comme la Côte d'Ivoire, le Burkina Faso et le Mali.

Conclusion

Nous retiendrons que dans l'espace ouest-africain, le commerce caravanier était organisé autour des produits comme le sel et la cola. Il partait du Sahel et avait pour point de chute les zones de contact forêt-savane où s'étaient établis d'importants marchés hebdomadaires. Il s'y opérait des échanges entre produits issus du commerce de longue distance et de la production locale. C'était un véritable commerce interrégional. Les transactions commerciales se faisaient sans la moindre difficulté. Ainsi, un réseau de distribution liait les pays producteurs aux pays soudanais et sahéliens consommateurs. Les activités commerciales étaient surtout l'affaire des Soudanais et des Dioula. Leur développement tient à l'existence d'une frontière économique qui confère aux produits de part et d'autre des statuts différents.

Les échanges changeaient et passaient d'un *commerce de don* ou de troc à un commerce d'accumulation avec l'introduction dans les mœurs de la monnaie comme moyen de paiement, à savoir les *cauris*, les *manilles*, les *sompés* et les *gwinzés*. Ces différentes monnaies étaient enracinées dans plusieurs espaces ouest-africains. Les moyens de paiement n'étaient pas partout les mêmes et ne faisaient l'objet d'aucune politique monétaire.

L'occupation coloniale désorganise les circuits traditionnels d'échanges par l'établissement des frontières linéaires. A travers la naissance de nouveaux territoires inscrits à l'intérieur de ces frontières, de nouvelles réglementations en matière d'échange et de nouvelles voies de communications voient le jour. Ainsi les anciennes zones monétaires sont remplacées par de nouvelles comme le pacte colonial et plus tard le pacte post-colonial. Ces deux pactes donnent naissance à la zone franc avec une monnaie stable et convertible (franc CFA) pour certains nouveaux territoires sous domination française et des monnaies nationales non stables pour d'autres (franc guinéen et cedi ghanéen). L'espace ouest-africain non fractionné au départ, se trouve ainsi partagé entre plusieurs espaces monétaires. Tous ces facteurs entraînent le développement d'une économie souterraine très importante qui s'établit fortement sur les marges frontalières. Ainsi, la frontière-limite devient source d'opportunité pour les échanges régionaux liés aux disparités des politiques économiques et monétaires.

Les intenses activités de contrebande qui s'y déroulent empruntent des réseaux de communication, des points bien précis de l'espace. Cette activité de contrebande est l'œuvre d'importants réseaux marchands trouvant leur enracinement dans l'histoire.

CHAPITRE III

LES USAGERS DE LA FRONTIERE ET RESEAUX DE MARCHES

Autrefois, les échanges en Afrique de l'Ouest se déroulaient dans un espace non cloisonné. Ils partaient du grand Maghreb à l'Afrique subsaharienne, en transitant par l'Afrique sahélienne. Ce commerce de longue distance était l'apanage des acteurs arabes qui avaient comme intermédiaires les marchands malinké qui avaient des stratégies pour pénétrer l'Afrique forestière. Ces principaux acteurs d'alors commerçaient sur des vastes aires traditionnelles de commerce. Ce commerce a donné naissance à des marchés importants Djémé, Kong et Bondoukou. Aujourd'hui avec la naissance des Etats modernes inscrits à l'intérieur des limites, aux acteurs d'alors s'est substituée une nouvelle classe d'acteurs qui utilisent la frontière à leur profit en créant des espaces nouveaux de commerce.

Dans ce chapitre, nous essayons d'identifier et de connaître les principaux acteurs des échanges frontaliers et les différents réseaux de marchés sur lesquels ils interviennent.

I. LES ACTEURS INTERVENANT DANS LES ECHANGES

Le commerce inter-régional est complexe car il met en jeu plusieurs partenaires sociaux sur un très vaste espace. Acteurs et praticiens de la frontière, individus ou entreprises, profitent directement ou indirectement des *zones-contacts* entre les Etats. En Afrique de l'ouest, les praticiens de la frontière se confondent avec ce qu'il est convenu d'appeler les *frontaliers*. Il faut voir, à travers ce terme, les personnes vivant des opportunités offertes par les *zones-contact* établies par la frontière, du fait d'une différence de potentiel économique entre les espaces en relations. Sous d'autres cieux, notamment en France, l'appellation de frontalier renvoie aux migrants pendulaires qui font quotidiennement la navette entre deux territoires d'Etat. Cette conception du praticien de la frontière, vue sous cet angle, est peu correcte dans le cas des échanges dans notre espace d'étude.

Elle est correcte tout de même pour un certain nombre d'acteurs (notamment intermédiaires des circuits commerciaux, passeurs et monnayeurs), car ces derniers vivent directement dans les localités proches des marges territoriales qu'ils connaissent aisément. En revanche, vue sous un deuxième degré, la conception de frontalier intègre une dimension réductrice de « proximité » à la frontière et de l'usage courant que l'on en fait. Les

commerçants spécialistes de l'import-export sont parfois installés loin des territoires frontières. Tenant compte de cette mise au point, on note une diversité et une multiplicité des exploitants de la frontière.

Notre étude des praticiens se focalise sur les commerçants, transporteurs (voir en ce terme personnes morales ou physiques propriétaires de camions) et chauffeurs dans un premier temps et, dans un deuxième temps, les passeurs, les forces de sécurité et de contrôle (policiers, gendarmes, douaniers et fonctionnaires des eaux et forêts). Les frontaliers ouest-africains qui sont répertoriés se répartissent en trois catégories d'acteurs.

La première catégorie est formée d' « acteurs malgré eux » : sociétés officielles et filiales de multinationales. La deuxième catégorie regroupe les commerçants, les transporteurs, les chauffeurs et les passeurs. La dernière se compose des forces de sécurité et de contrôle. Aussi, quand on prend comme point de départ les commerçants sur les marchés finaux et que l'on remonte les filières d'approvisionnement des produits en provenance ou en partance du Mali, du Burkina, du Ghana et de la Guinée, le commerce transfrontalier apparaît très structuré selon ces catégories d'acteurs.

I.1 « Acteurs malgré eux » : les sociétés parapubliques et filiales des multinationales

Ces « acteurs malgré eux » sont des filiales de multinationales implantées sur les territoires des Etats dont les produits circulent sur les marchés, sur les routes et très souvent sur les pistes des espaces frontaliers. Dans notre espace d'étude, la majeure partie des produits provient des entreprises ivoiriennes : BLOHORN, filiale du groupe UNILEVER ; SITAB, filiale du groupe BOLLORE, NESTLE, SOCIMAT et TOLES IVOIRE.

Ces sociétés participent indirectement aux échanges commerciaux à travers leurs produits respectifs en circulation. Ces produits sont le savon, les détergents, les huiles, les produits cosmétiques, les cigarettes, le ciment et les tôles. Il faut ajouter ceux des petites et moyennes entreprises ivoiriennes, maliennes, burkinabé, ghanéennes, guinéennes et même nigérianes qui inondent les différentes localités frontalières et qui livrent une vive concurrence aux grandes entreprises par leurs coûts moins élevés avec des produits de moindre qualité. Nous reviendrons sur la manière dont ces entreprises participent aux échanges. Mais tout en gardant une certaine autonomie, ces entreprises se positionnent comme des acteurs émergents qui tentent de contrôler le marché régional. Les plus actives travaillent dans le secteur des produits de grande consommation.

I.2 Commerçants, transporteurs et chauffeurs

Le commerce transfrontalier peut se diviser en trois types d'échanges, sur la base de l'échelle, de la portée des circuits commerciaux et du mode d'organisation des acteurs. Les commerçants impliqués dans les échanges de notre espace multinational sont également différenciés en fonction de leur place dans la filière, de leur spécialisation ou non dans un produit particulier et de leur origine nationale.

Au niveau du commerce de portée locale, où la présence féminine est importante, les produits échangés sont les denrées agricoles ou un savoir-faire particulier. Ce type de commerce est qualifié de *commerce capillaire* par Labazée car les produits sont proposés en petites quantités : maïs, sorgho, mil, igname, *soumbara* (arôme) et feuilles de manioc. Il s'apparente à un « *commerce de don* » ou de troc.

Un autre type de commerce concerne le « *trafic des fourmis* » (Herra, 1995). Il porte sur des produits manufacturés à petite et moyenne échelle. Les sources d'approvisionnement sont les marchés frontaliers. Les acteurs sont les commerçants occasionnels, qui agissent de manière individuelle ou qui débutent dans le métier, essentiellement des jeunes déscolarisés, certaines femmes de fonctionnaires et des licenciés des administrations ou des entreprises. Ils ont comme base de repli les villes étapes secondaires à proximité de la frontière. Ils sont à l'affût des opportunités de bénéfice qui se présentent avec tel ou tel produit et approvisionnent les petits commerces de quartier, les *maquis* (terme ivoirien pour désigner les bars) auxquels ils écoulent une bonne partie de leurs marchandises entrées en fraude. Leurs moyens de locomotion sont les transports en commun, les taxis brousse, les cars et les pirogues. Ils doivent affronter les risques d'exactions multiples de la part des forces de sécurité et de contrôle. Ils font l'objet de contrôle à chaque barrage routier dressé par les forces de l'ordre et les douaniers.

Cette situation leur est défavorable, dans la mesure où ils doivent trouver un arrangement avec les douaniers et les forces de sécurité pour pouvoir écouler leurs produits. Pour les commerçants qui ne peuvent pas déboursier d'argent pour faire passer leurs articles aux différents barrages routiers, il reste une possibilité : effectuer des voyages de nuit soit par les nombreuses pistes praticables entretenues par certaines sociétés cotonnières et sucrières, soit avoir recours à des passeurs à moto, à pied, en pirogue, ou à des cyclistes. Ces acteurs sont les plus nombreux aux différents barrages routiers lors des contrôles.

Il existe également un commerce effectué à travers les réseaux de grands commerçants. Il se distingue par un très gros volume de transactions, par son fonctionnement sur de longs circuits pour relier les villes importantes de part et d'autre des frontières. Il se caractérise aussi par le type de produits échangés, pour la plupart des produits manufacturés de fabrication ou de réexportation ivoirienne et nigériane vers les grands centres urbains des Etats en relation. Ce commerce est fortement structuré, ce qui nous éloigne de l'idée du commerce dit informel prédominant dans les travaux sur les échanges frontaliers. Les réseaux sont organisés de façon hiérarchisée.

Les acteurs individuels ou représentés par des petites et moyennes entreprises, sont de loin les plus nombreux. On peut distinguer quatre catégories importantes :

a) Les réseaux d'origine nigériane avec trois composantes essentielles. Ils tirent leur force de l'importance non seulement de la population du pays, mais aussi de sa diaspora en Afrique de l'ouest (près de huit millions de Nigériens vivent dans les autres pays de l'Afrique de l'ouest) (Soule, 2003).

b) Les Yoruba, très fortement présents à cheval sur tous les pays du Golfe du Bénin (Nigeria, Bénin, Togo et Ghana) et en Côte-d'Ivoire (plus de 2.000.000 dont 70% de Yoruba par rapport à l'ensemble de population nigériane vivant en Côte d'Ivoire). Outre le commerce de micro-détail dont ils sont demeurés les spécialistes, ils proposent certains produits de luxe comme les tissus et les cosmétiques. C'est un des réseaux les mieux structurés, avec le fonctionnement en son sein de dispositifs d'information (association de ressortissants de différentes localités) qui jouent un rôle de coordination, voire de régulation des transactions. De nos jours, cette structure sert de levier pour la création d'une chambre de commerce ivoiro-nigériane.

c) Le groupe haoussa-kanouri a un champ d'intervention limité prioritairement à quatre Etats : Nigeria, Niger, Tchad et Nord Cameroun. Les connections avec les autres réseaux ouest-africains, dioulas notamment, autour des transactions du bétail et de la cola ont énormément évolué, pour se faire de nos jours autour des modes de financement informel du commerce régional. Les Haoussa constituent en effet le pivot d'animation du marché parallèle des changes qui, comme on le verra plus loin, constitue non seulement la forme maximale de coordination de tous les acteurs, mais aussi la source première de financement du commerce régional.

d) Le réseau Ibo, dont la présence dans la région date de la fin des années soixante, branché sur le commerce import-export international, fonctionne comme un relais du trafic de produits usagés ou de contrefaçon (fripe, véhicules et pneumatiques d'occasion et pièces détachées d'engins de toute nature). A ce réseau nigérian qui domine le commerce inter-Etats en Afrique de l'Ouest, il faut ajouter le cas des réseaux Dioula islamisés et des Libano-Syriens également présents dans le transport. Ils contrôlent les échanges de

longue distance depuis l'acquisition du produit jusqu'à son transfert à destination, puis sa distribution via des boutiques situées dans les villes et même d'autres agglomérations très peuplées.

Pour effectuer le transport routier international de marchandises, les véhicules doivent être construits ou aménagés de la façon suivante. Un scellement douanier doit y être apposé de manière simple et efficace. Aucune marchandise ne doit être extraite de la partie scellée des véhicules ou y être introduite sans effraction laissant des traces visibles ou sans rupture de scellement et aucun espace ne doit permettre de dissimuler des marchandises. Les camions sont le plus souvent des véhicules de particuliers et de grosses firmes multinationales (SAGA et MAERSK) loués par les commerçants pour acheminer des biens vers les pays limitrophes et les localités urbaines. La vétusté du parc auto des transporteurs privés les met en marge des échanges, laissant aux multinationales le marché du transport des marchandises.



***Photo 6** : Camions privés assurant le transport des marchandises à destination du Mali en stationnement au poste frontalier de Pogo, juillet 2002, cliché de l'auteur*

Pour se faire entendre, ils se sont regroupés en syndicats avec la répartition suivante :

-Au Mali : le Syndicat des Entreprises de Transport (SET), Union Nationale des Coopératives de Transporteurs routiers (UNCTR) (120 membres), le Syndicat pour l'Intégration des Transporteurs Routiers d'Afrique (SINTRA) (65 membres).

-Au Burkina Faso : le Syndicat des transporteurs de marchandises du Burkina (STMB) et l'Organisation des Transporteurs Routiers du Faso (OTRAF) (3 000 membres).

-En Côte d'Ivoire, les plus actifs sont : le Syndicat des Transporteurs de Marchandises et Voyageurs de Côte d'Ivoire (STMVCI) et le Syndicat des Transporteurs Terrestres de Côte d'Ivoire (STTCI) (6 000 à 7 000 membres chacun). Leur activité principale est le transport des marchandises vers les ports des pays côtiers. Pour effectuer le transport inter-Etats, un certain nombre de pièces est exigé : une visite technique dans le pays d'origine du camion, l'assurance CEDEAO, la vignette touristique, la patente du camion, la carte de transport international pour les routiers et la carte grise.

La corporation des chauffeurs est également structurée. Les chauffeurs inter-Etats se sont regroupés en divers syndicats dont les plus en vue restent la Fédération des Syndicats Autonomes des Chauffeurs Professionnels et Employés de Côte d'Ivoire (FESACPECI) et le Syndicat National des Transporteurs Solidaires de Côte d'Ivoire (SNTSCI).

I.3 Les changeurs (monnayeurs)

Notre espace d'étude, comme nous l'avons relaté plus haut, est partagé entre trois zones monétaires : la zone franc avec pour monnaie le franc CFA, la zone cédi et la zone du franc guinéen. Ces trois monnaies circulent dans cet espace. Compte tenu de la parité variante des monnaies ghanéenne et guinéenne sur les marchés locaux et de leur non convertibilité par rapport au CFA, un certain nombre d'individus se chargent de faire les changes. Ces derniers ont une emprise sur ce secteur depuis l'époque précoloniale.

Ces individus issus du groupe zerma (Djerma) d'origine nigérienne et une minorité de Dioula du Mali et de Côte d'Ivoire se sont parfaitement adaptés aux différents changements économiques apparus dans le cadre colonial puis à l'indépendance et sont très structurés. Ils fixent les parités des monnaies, selon les cours officiels. Ils ont des représentants dans les structures bancaires qui leur donnent les taux de change officiels des monnaies du moment. Ils dévaluent et surévaluent les monnaies selon les informations reçues.

Les monnayeurs de notre espace d'étude se localisent aux abords des marchés frontaliers et des gares routières. Sur des tableaux de fortunes et sous des hangars, ils mentionnent les parités des monnaies. Lors de notre passage à Gbéléban (frontière guinéenne) aux dates du 26 au 28 mars 2002, une somme de 500 francs CFA s'échangeait contre 1000 francs guinéens. En revanche, cette même somme s'échangeait contre 1750 Cédis à Sampa au Ghana. Sur ces deux frontières, le nombre de monnayeurs est évalué à 50 personnes, dont 6 femmes et 12 enfants venus prendre le relais de leurs parents qui sont allés convoier des CFA dans les banques. Le marché parallèle se positionne en effet comme un palliatif à deux

phénomènes engendrés par les difficultés économiques et les disparités de politiques monétaires : l'insuffisance des allocations de devises par les structures financières officielles et la difficulté de passage d'une monnaie à une autre, si ce n'est dans le seul cadre des banques centrales.

La coexistence de régimes, de zones monétaires et de tarifs douaniers différents est considérée comme l'une des principales motivations déterminant les échanges transfrontaliers dits informels entre la Côte d'Ivoire et ses voisins du croissant nord. L'inconvertibilité du franc guinéen et du cedi et la tarification douanière élevée en Côte d'Ivoire, l'importation et la distribution frauduleuse des produits manufacturés de première nécessité ont contribué à pérenniser les activités de monnayeurs et les échanges commerciaux transfrontaliers.

I.4 Les agents de sécurités et de contrôle

La composition des forces de sécurité aux postes frontaliers est la résultante des missions dévolues aux différents corps. Ces missions confèrent une présence simultanée et régulière de la police des frontières chargée du contrôle de l'immigration transfrontalière. La mission de la douane est triple : fiscale, économique et d'ordre social.

A ces deux corps, il faut ajouter dix agents phytosanitaires qui procèdent au contrôle de l'état de santé des animaux et des produits alimentaires de première nécessité destinés à la consommation sur le territoire.

Les missions économiques et fiscales sont les missions régaliennes connues et dévolues à la douane. On assigne à cet effet aux bureaux-frontières l'obligation de recettes. Pour les échanges avec les pays sans littoral comme le Mali, le Burkina et le Niger, une convention de transit est signée entre ces pays et la Côte d'Ivoire. Cette convention fait suite aux principes de la convention relative au commerce de transit des pays sans littoral, adoptée par la Conférence des Nations-Unies sur le commerce et le développement (8 juillet 1965). Il a été institué un régime de transit routier inter-Etats afin de faciliter le transport des marchandises entre les territoires des Etats côtiers membres de la CEDEAO et des pays sahéliens.

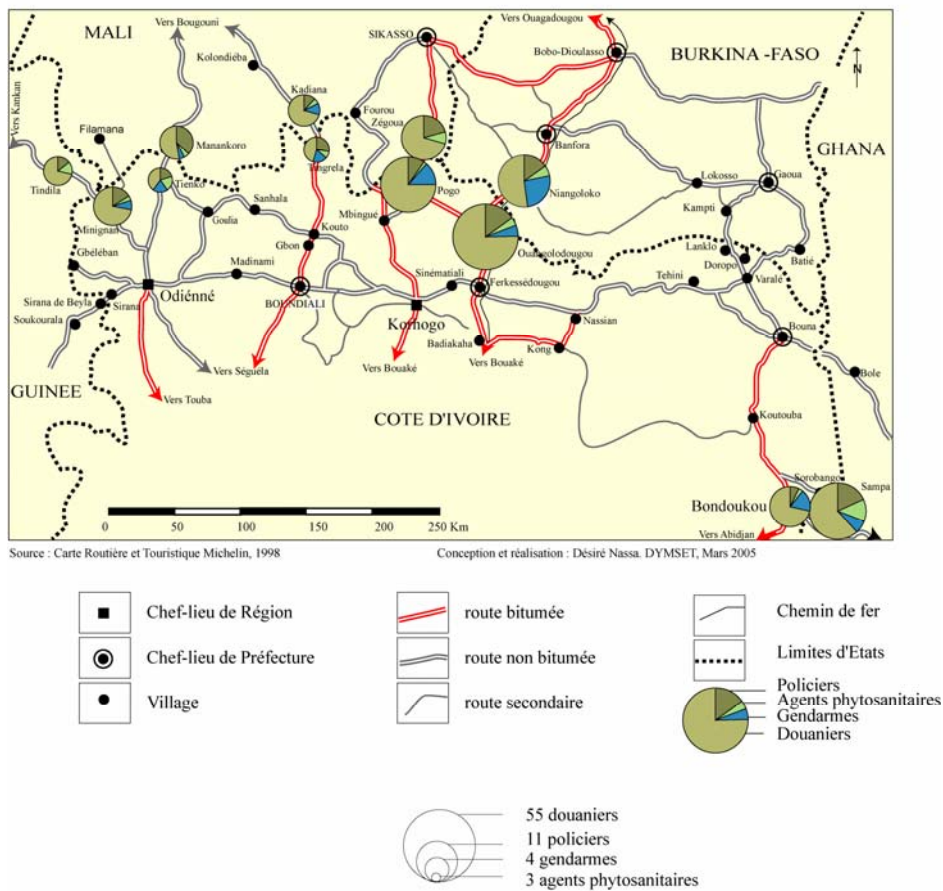
Ce régime de Transit Routier Inter-Etats (TRIE) permet le transport par route d'un bureau de douane d'un Etat membre donné, à un bureau de douane d'un autre Etat membre, de marchandises en suspension des droits, taxes et prohibitions. Il s'effectue sous la couverture d'un document douanier unique et permet à ces pays la facilité de commercer avec non seulement la Côte d'Ivoire mais aussi avec le reste du monde à travers leur accès à la façade océanique (**annexe 1**). Les bureaux de douane de Ouangolo, Nigouni et Pogo sont

ouverts en permanence. Trent-neuf agents de douane sont aux postes frontières de Pogo, 45 à Ouangolo terrestre, 10 à Ouangolo ferroviaire et 5 à Nigouni. A ces effectifs, il faut ajouter 13 agents pour chacune des deux brigades mobiles, Ferkessedougou et Korhogo. Leur mission est de traquer les marchandises ayant échappé aux contrôles de la douane frontière. Ces agents assurent la protection des hommes et des biens dans leurs rayons d'activité.

Les agents des Eaux et forêts et de la Gendarmerie contribuent au maintien de la sécurité, à la préservation de la faune, au contrôle des produits forestiers et halieutiques.

La police des frontières n'est pas présente à tous les postes frontières où son rôle serait nécessaire pour le contrôle de l'immigration transfrontalière. C'est le cas du poste frontière de Nigouni à Tingréla à la frontière du Mali. En revanche, 11 (agents) sont présents aux postes frontière de Ouangolo, 2 à Soko à la frontière ghanéenne, 18 à Minignan gros bourg à l'intersection des frontières maliennes et guinéennes, 11 à Pogo et 2 à Tiéfinzo. C'est à travers l'action conjuguée de tous ces agents que la fréquentation régulière des marchés urbains et des foires traditionnelles est assurée. La Figure 8 donne l'état des effectifs et la répartition géographique des agents enregistrés au cours de notre passage dans ces zones frontières.

Figure 8 : Effectif des agents exerçant aux postes frontières



I.5 Les transitaires

Les transitaires ou sociétés de transit sont les seuls à déclarer en détail les marchandises importées ou exportées. Ces déclarations doivent comporter le nom et l'adresse du déclarant et, s'il s'agit d'un commissionnaire en douane, sa qualité et le numéro sous lequel il est agréé ; le nom et l'adresse de la caution s'il en est exigé une, pour les transports routiers ou aériens, la nationalité et l'immatriculation du véhicule ou de l'aéronef ; le numéro d'enregistrement de la déclaration sommaire, le nom, la profession et l'adresse du destinataire réel ou de l'expéditeur réel des marchandises, selon qu'il s'agit d'importation ou d'exportation.

A l'exportation, les marchandises passibles de droits à la sortie doivent être déclarées selon les termes du tarif des droits de sortie. Les autres doivent être déclarées suivant les termes du tarif des droits d'entrée. Aux postes frontières plusieurs filiales des sociétés multinationales exercent. Les postes frontières les plus dynamiques enregistrent les représentations des filiales des Sociétés comme SDV, SAGA, BOLLORE et plusieurs autres petits transitaires intervenant dans le cadre des échanges. Si les postes frontières de Pogo, Tiefinzo, Soko et Ouangolo sont pourvus en agences de transit, il n'en est pas de même pour certains autres comme Minignan et Nigouni. A ces transitaires il faut ajouter les auxiliaires ou commissionnaires en douane, comme l'OIC (Office Ivoirien des Chargeurs) et la COTECNA. Leur rôle est de contrôler, enregistrer les conteneurs, permettre la fluidité routière et la sécurité des véhicules face aux tracasseries des agents de sécurité sur les routes.

II. RESEAUX DE MARCHES

Comme nous l'avons vu, l'une des portes d'entrée et de sortie des produits manufacturés et agricoles est le marché. Il demeure le lieu de convergence des personnes et des commerçants pour acheter et pour vendre. C'est là que les échanges commerciaux entre les différentes localités s'établissent tout au long de l'année. Dans notre espace d'étude nous trouvons des marchés urbains et des marchés de brousse ou foires traditionnelles.

Ces marchés entretiennent des relations entre eux. Trois catégories de sites marchands se distinguent par leur fonction, leur ampleur et le nombre d'acteurs : les marchés départementaux de Korhogo, Bondoukou, Odienné, Bobo-Dioulasso et Sikasso à vocation régionale, les marchés de regroupement à Tingréla, Ouangolo, Minignan et quelques petits marchés satellites frontaliers de Sampa, Tiéfinzo, Débété, Nigouni, Gbéléban et Manakoro

qui sont parcourus par des petits commerçants et colporteurs. Ces derniers inondent les marchés par des produits issus majoritairement du « marché mondial ».

II.1 Marchés départementaux à caractères régionaux

Ils se caractérisent par leur aire d'influence qui dépasse les limites du département dont ils sont issus, par leur approvisionnement des commerçants intervenant sur les marchés des villes secondaires, par le regroupement final des produits collectés sur les marchés ruraux. A vocation régionale, ils ont ainsi un rôle de connexion avec les capitales des Etats par leur arrimage à ces grands centres urbains, par des routes de bonne qualité qui en font les points de passage obligés des produits manufacturés destinés à l'arrière pays. Ces marchés se caractérisent également par la quotidienneté de leur activité, car ils sont accessibles en toutes saisons. Ils sont couverts, avec une capacité d'accueil qui varie de 4000 à 6000 places. Ce type de marché rythme les échanges commerciaux régionaux et départementaux et sert de support à la création d'un important réseau de marchés frontaliers.

Cependant, certains parmi eux connaissent des fortunes diverses, comme les marchés d'Odienné et de Sikasso dont l'accessibilité n'est pas de bonne qualité. En effet, bien que situés en plein centre ville, l'état de dégradation des axes qui les entourent provoque des engorgements fréquents et l'absence d'un réseau routier départemental de qualité perturbe les flux commerciaux avec les marchés satellites.

II.2 Marchés de regroupement des villes secondaires

Ces marchés sont nés à cheval entre deux Etats et font naître, par leurs activités, des villes jumelles à fort dynamisme (Igué, 1995). Ils sont animés par les activités commerciales d'une population ethnique homogène. Une dizaine se trouve dans des chefs-lieux ou encore dans de grosses aires marchandes situées à l'intersection d'axes routiers importants (*lieux-carrefours*) tels que Tingréla, Ouangolodougou, Niangoloko. Leur activité est quotidienne mais propose des animations particulières selon un cycle de six jours pour certains d'entre eux et un cycle de quatre jours pour d'autres. Cette rotation permet une desserte des populations via des colporteurs et des commerçants ambulants. Ces derniers se procurent d'abord les produits avec les commerçants grossistes et demi-grossistes basés dans les marchés départementaux avec lesquels ils partagent les mêmes croyances religieuses, « *l'islam* », et une même langue, le « *Dioula* ». Sur la base de la confiance religieuse et ethnique, les

grossistes et demi-grossistes leur font des avances en produits qu'ils se chargent de vendre sur les marchés de regroupement.

En général, à la fin de chaque semaine marchande, les commerçants ambulants et les colporteurs reviennent voir leur livreur pour faire les comptes. Les marchés de regroupement couvrent des aires moins importantes que les marchés départementaux. Leur superficie varie de 1 à 3 hectares, avec une capacité d'accueil ne dépassant guère 1000 places, et une fréquentation moyenne de 500 à 600 personnes. Parmi ces marchés, seul celui de Tingréla est à deux niveaux, les autres sont plutôt composés de plusieurs hangars. A Tingréla, le niveau supérieur est exempt de vendeurs, qui avancent comme raison ne pas être habitués à ce type de vente. En réalité ce type d'emplacement ne leur permet pas d'aborder en premier les clients. Les commerçants s'installent sur le pourtour du marché sous de petits hangars construits en matériaux de récupération tels que les tôles, les bois. Autour de ces marchés, dans un rayon de 100 mètres se trouvent des entrepôts de stockage des détaillants qui sont d'anciennes concessions aménagées pour stocker principalement les produits vivriers. Leur capacité moyenne est d'une dizaine de tonnes. Ces marchés assurent l'interface entre la ville et les populations rurales.

II.3 Marchés satellites frontaliers

Une dizaine seulement de ces marchés sont très actifs. Ils sont de trois types principaux structurés : les marchés périodiques, les villes proches des frontières et les entrepôts frontaliers. Ils ont vu le jour pour échapper aux tracasseries des politiques économiques, tarifaires et sécuritaires mises en place par les Etats. C'est un protectionnisme accru de leur marché intérieur, en vue de protéger les produits des entreprises installées sur leurs territoires.

Ils connaissent une fréquentation et une communication régulières des populations vivant sur les marges territoriales. Ce type de marché s'est forgé par souci de solidarité, de complémentarité et surtout d'opportunité qu'il offre aux populations.

Les plus importants de ces centres commerciaux, d'une part entre la Côte d'Ivoire et la Guinée, d'autre part entre la Côte d'Ivoire, le Burkina Faso, le Mali et le Ghana, sont les marchés homologues, c'est-à-dire qu'ils se font face de part et d'autre des frontières et sont distants pour la plupart d'au moins une dizaine de kilomètres.

Tableau10 : Les plus importants marchés frontaliers

Frontière		Frontière		Frontière	
Côte d'Ivoire	Ghana	Côte d'Ivoire	Mali	Côte d'Ivoire	Guinée
Soko	Sampa	Pogo	Zégoua	Minignan	Bougoula
Bondoukou	Sampa	Nigouni	Gonkoro	-	-
-	-	Tiéfinzo	Manakoro	-	-

Source : Notre enquête mai 2002

Entre la Côte d'Ivoire et le Burkina Faso, il existe des marchés qui sont éloignés les uns des autres et fonctionnent de façon périodique avec, comme support, une base urbaine. C'est le cas de Bondoukou qui participe au fonctionnement permanent du marché de Sampa. En effet, Bondoukou, par ses fonctions de ville administrative régionale, est un marché important pour les produits qui viennent du Ghana via Sampa. Les fonctionnaires de la ville y vont tous les lundis pour faire des achats de certains articles dont les prix défient toute concurrence. Ce marché attire même une clientèle qui vient de très loin, de Bouaké, de San-Pédro, et même de Gagnoa en Côte d'Ivoire, d'Accra, de Koumassi au Ghana et du Nigeria. Jadis petit village, Sampa compte aujourd'hui une population de 5000 habitants grâce à ces échanges. En revanche, entre la Côte d'Ivoire et la Guinée, l'éloignement des pôles urbains, la faible densité de population qui commande les différents flux d'échanges ne permettent pas la naissance et l'éclosion de marchés frontaliers dynamiques. Cette situation rend la frontière peu attractive. Néanmoins quelques marchés émergent. C'est le cas de ceux de Gbéléban et de Minignan situés à la confluence de deux axes routiers reliant la Côte d'Ivoire au Mali et à la Guinée. L'attrait et le fonctionnement des marchés frontaliers sont fonction de leur accessibilité. Il est donc indispensable de porter un regard sur le réseau routier.

II.4 Les voies de communication

L'ensemble des marchés est relié par diverses catégories de voies de communications. Selon l'importance du marché dans l'orientation et l'organisation du commerce inter-régional, il est desservi soit par une route principale de catégorie « A », soit par une route de catégorie « B » ou « C » selon la terminologie adoptée en Côte d'Ivoire. Les marchés départementaux à vocation régionale sont interconnectés à un réseau de routes praticables en toutes saisons (routes de type A). En général, les routes principales sont bitumées et en très bon état, et permettent de relier ces marchés à ceux des capitales, ainsi que les pays voisins. Ces voies asphaltées traversent la zone du Nord au Sud et favorisent les relations avec le Mali et le

Burkina d'une part et avec Abidjan d'autre part. Le réseau bitumé représente environ 660 kilomètres.

Le Burkina Faso dispose d'une autre voie construite en 1934 sous la colonisation, la voie ferrée. Depuis la privatisation, un effort considérable est fait pour sa réhabilitation. L'arrimage de la zone contact aux deux autres pays, le Ghana et la Guinée, est fait par des pistes en plus ou moins bon état et très discontinues. Ces routes de catégories « B » relient également les marchés départementaux à ceux des villes secondaires ou marchés de regroupement. Il en est de même entre les villes d'Odienné et de Bougouni. Le long de ces routes inégalement praticables selon les saisons, se déroule le commerce avec la Guinée, le Mali dans la zone d'Odienné et avec le Burkina Faso, le Ghana dans la zone de Bondoukou. (Voir photo 7)



Photo 7 : *Une vue d'une route internationale reliant Bondoukou (C.I) à Sampa (Ghana), août 2002 cliché de l'auteur.*

Les routes de type « C » couvrent la majeure partie de notre espace d'étude. Elles relient les marchés ruraux aux marchés des villes secondaires et aux marchés frontaliers satellites. Non bitumées, elles sont praticables seulement par les véhicules tout terrain et certains camions. Les colporteurs les empruntent pour fournir les populations rurales en produits de consommations courants. C'est le lieu de prédilection des contrebandiers et des passeurs pour échapper aux contrôles des douaniers et autres forces de sécurité.

Conclusion

L'espace frontalier nord de la Côte d'Ivoire est un espace assez homogène que les frontières ont tenté de diviser en créant des territoires à part entière, faisant fi des relations qui existaient entre les peuples. Dans notre zone d'étude, des relations basées sur la religion, gage de la confiance, se sont établies. Sur cette base se développe un commerce frontalier très actif entretenu par les peuples eux-mêmes.

Ce commerce reste largement complexe dans la mesure où il met en relation sur un très vaste espace transcendant les frontières, plusieurs acteurs sociaux et économiques, qui contribuent à pérenniser les échanges entre les populations que les frontières ont séparées. Ils agissent dans un espace dit autonome qui échappe aux lois économiques dans les Etats qui les abritent. Ainsi par la création de plusieurs marchés homologues, pilotés à partir du marché mondial ou des capitales des Etats, ils orientent et organisent plusieurs types de commerces. Ces différents échanges se pratiquent à la fois sur une variété de marchés et sur des routes de plusieurs catégories.

Les échanges frontaliers restent également très structurés. Ils partent du commerce capillaire, basé sur les produits locaux agricoles, à un commerce de longue distance qui se caractérise par l'importance de son volume et par le nombre de personnes qui y participent. Ces échanges concernent une variété importante de produits à la fois agricoles, industriels, d'élevage avec de très fortes nuances d'un espace à un autre.

*« Le voisin potentiel a dans sa poche une partie de ta fortune.
Plus tu as des voisins plus tu es riche.
Moins tu en as moins tu es riche »
Proverbe Sénoufo de la caste des forgerons*

DEUXIEME PARTIE

NATURE ET MODALITES DES FLUX

Les flux transfrontaliers sont influencés par les courants économiques traditionnels d'échange sur de vastes aires de commerce. Plusieurs marchés les rythment et les drainent. Dans cette partie de notre travail, nous mettons en exergue le fonctionnement des échanges autour des marchés.

S'il est vrai que les marchés, quels que soient leurs caractères, constituent des lieux d'échanges, leur rôle dans la spécialisation des flux n'est pas clairement connu. A travers notre étude, nous proposerons de mettre au grand jour leur influence dans l'organisation des échanges par leur fonctionnement et par leur rôle économique. Nous aborderons également les relations qu'ils entretiennent avec leur environnement immédiat et lointain. A cet effet, nous avons jugé utile d'apprécier les différents types de flux et les prix de certains produits sur les marchés frontaliers qui les orientent à divers degrés. Nous étudierons les grandes orientations et les destinations des flux sur les espaces en relation.

Dans un deuxième temps, nous savons que la notion d'échange inclut celle de rapport et de mouvement de biens, ce qui donne un sens aux échanges. Les flux, de proximité ou non, de courte ou de longue distance, se déroulent entre des marchés ruraux et des marchés urbains et sont spécialisés par produits bien spécifiques. Ainsi le commerce des produits périssables se fait sur une courte distance ; en revanche celui des produits pouvant résister aux intempéries peut se faire sur de longues distances. Cela nous permet de dire que le caractère des flux est fonction de la distance mais également (fonction) du type et de la valeur du produit qui alimente les échanges.

Il est important d'identifier les produits échangés, de connaître leurs volumes suivant les types de flux et les itinéraires. Cette réflexion nous amène à répondre à un certain nombre d'interrogations sur la nature et les volumes des produits qui dominent les échanges dans notre espace d'étude.

Nous orientons notre analyse dans cette direction, car, historiquement, le commerce dans la zone était dominé par le poisson séché et fumé puis le bétail dans le sens nord-sud et en sens inverse par celui de la cola, auxquels certains produits européens se sont ajoutés. Aujourd'hui, ce commerce s'est enrichi de bien d'autres produits qui ont augmenté les volumes des transactions et diversifié la nature des marchandises. Il importe alors d'identifier et de mesurer les volumes de ces différents produits dans le cadre des échanges régionaux.

Aussi qualifions-nous un espace frontalier, de dynamique, d'alternatif et de périphérie nationale suivant l'intensité des échanges qui s'y déroulent. Intensité que nous pouvons mesurer par le volume des produits échangés, par des transactions commerciales (recettes douanières et fiscales) et par la fréquentation régulière et importante des marchés par les acteurs intervenant sur les marges frontalières, dans les gares routières et entrepôts de stockage. Nous proposons alors de faire une typologie des espaces frontaliers du croissant nord de la Côte d'Ivoire suivant le degré de dynamisme des échanges.

En dernier ressort, nous évoquons l'organisation des échanges dans le sous-espace ouest-africain autour de la Côte d'Ivoire en général et en particulier dans notre espace d'étude. Les échanges dits officiels et non officiels se déroulent simultanément, pour ce faire nous nous proposons de montrer les spécificités de chaque terme. Nous nous appuyons sur les réseaux de commerçants, des acteurs socio-économiques et sur les financements des filières de commercialisation des produits à travers les marchés. Dans cette même logique, nous suivons les circuits de commercialisation d'un certain nombre de produits selon leur importance dans les échanges.

Nous évoquons les contrôles et problèmes que les opérateurs économiques rencontrent aux différents postes frontières et barrages routiers des forces de sécurité sur les axes de transports. Nous constatons les obstacles liés aux échanges tout le long des couloirs de transport régionaux qui relient la Côte d'Ivoire aux autres Etats de la sous-région.

La crise ivoirienne a des répercussions sur l'organisation des échanges dans notre espace d'étude et dans l'ensemble des pays en relation. Il est important pour nous de ne pas occulter l'impact de cette crise sur le déroulement des échanges.

LE RÔLE DES MARCHES DANS LES ECHANGES

Les échanges qu'ils soient de proximité, de courte ou de longue distance, sont organisés autour d'un ensemble de marchés qui constitue la pierre angulaire du commerce au nord de la Côte d'Ivoire, voire dans toute la sous région.

Selon leur importance, ils donnent un sens aux flux qui les rythment et les diffusent suivant leurs aires d'attraction. Rassemblements périodiques ou permanents de vendeurs et d'acheteurs, les marchés sont des espaces de rencontre. Il en existe plusieurs sortes selon leur taille, leur statut et leur zone d'influence. Ainsi, ces marchés peuvent être regroupés en trois types, suivant l'importance des flux qu'ils polarisent. Nous avons des marchés liés aux échanges de proximité, de courte ou de longue distance.

L'importance des flux est souvent fonction de la taille des marchés et de la densité des populations, mais elle ne peut expliquer leur importance dans tel ou tel sens. Il faut y ajouter les opportunités qu'offrent certains marchés relatifs aux prix des produits, à leur accessibilité et à leur capacité à capter les flux en leur faveur. Alors expliquer le rôle des marchés dans les échanges revient à montrer leur utilité dans le déroulement du commerce à différentes échelles.

Pour notre analyse, nous commencerons par identifier les différents types de flux tout en les associant aux marchés qui les drainent pour apprécier les relations qui peuvent coexister entre ces deux entités. Comme les flux sont caractérisés par plusieurs facteurs énumérés plus haut, nous mettrons également en relation les prix de certains produits de consommation régulière sur les marchés, l'intensité et le sens des flux.

I. LES DIFFERENTS TYPES D'ECHANGES ET LES MARCHES ASSOCIES

Les échanges entre les différents espaces se font autour des marchés. Ce sont eux qui donnent un sens aux flux. Nous étudierons leurs caractères, leur fonctionnement, leur structure et leurs aires d'attraction, en observant les relations existant entre les divers marchés et leur capacité à influencer les divers flux. Ainsi, selon les spécificités de ces différents flux, nous associerons les marchés qui les caractérisent.

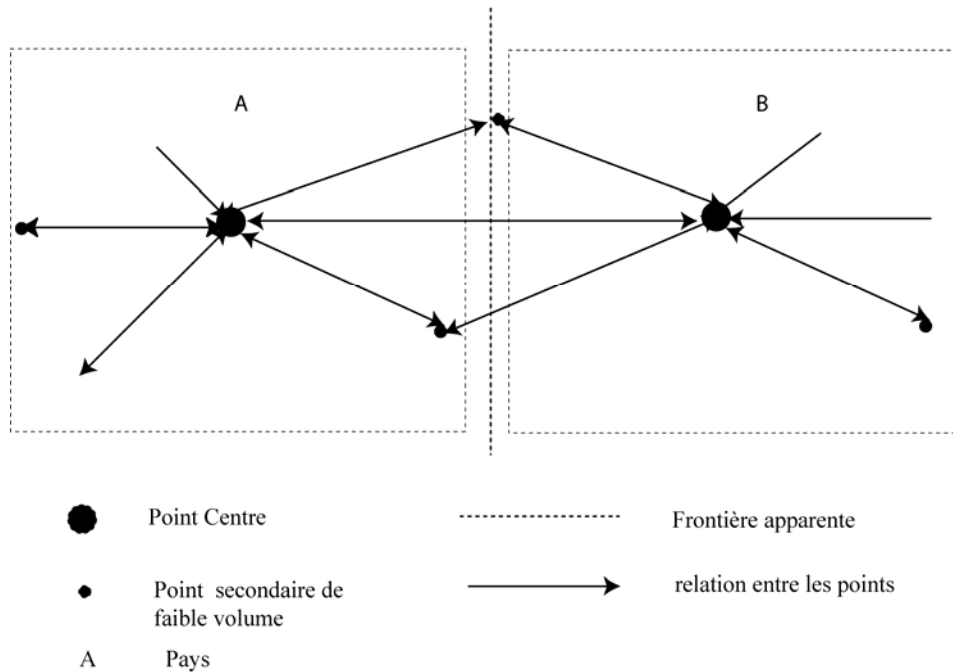
Pour comprendre le déroulement des échanges, il faut noter les flux à trois niveaux : les flux de proximité qui découlent des échanges entre marchés des localités villageoises proches, des flux de courte distance qui sont organisés autour des marchés de villes proches des frontières et des flux de longue distance qui ont comme point de départ les marchés des grandes villes (généralement les capitales d'Etats ou les ports côtiers) vers les pays limitrophes, mais transitant par les villes régionales.

Pour la compréhension de l'analyse faite autour de ces flux, commençons par les modéliser à chaque échelle de notre observation. Cette démarche contribue à faire percevoir les différents niveaux de déroulement des échanges.

I.1 Les marchés liés aux échanges de proximité

Nous pouvons maintenant, tenter de proposer un modèle très général lié aux échanges de proximité en nous référant aux trois niveaux d'observation évoquée plus haut. Pour ce faire, nous utilisons un schéma. Le premier niveau d'observation des flux concerne les relations de proximité. Considérons deux pays, l'un **A**, l'autre **B** séparés par une ligne linéaire ou frontière. Dans ces deux pays ou espaces, les zones proches de la ligne frontière entretiennent des relations d'échange ou communiquent entre elles à partir des localités ou des point d'égale valeur ou d'égal volume. Dans ce cas de figure les échanges ou les relations se font de proche en proche dans un espace où les lois qui réglementent les échanges dans chaque espace montrent leurs limites. Les relations entre les points sont de solidarité et se font dans un espace sans équipements majeurs. Pour les localités concernées par ce type d'échange ou de communication, la frontière n'existe pas. Elle n'est qu'apparente (*graphe 2, p. 104*).

Graphe 2: Modèle des flux de proximité



Les marchés liés à petite échelle aux flux de proximités sont des marchés ruraux frontaliers, dont la caractéristique est leur périodicité. Suivant la tradition de chaque espace, les marchés sont à jour fixe (par rapport au calendrier grégorien) ou à jour variable. L'une des caractéristiques de ces marchés est leur localisation tout le long des frontières et leur appartenance à un circuit intégré. Interrogés sur l'origine de la périodicité des marchés frontaliers, les chefs traditionnels et les commerçants ont donné diverses réponses :

- A Manakoro (frontière Mali-Côte d'Ivoire, zone d'Odiénné), les gens pensent que la périodicité observée entre les marchés ivoiriens et maliens dans cet espace découle de la volonté des chefs traditionnels des localités de permettre aux populations d'avoir des gammes variées de produits sur les marchés. Toujours selon la même source, avant la périodicité, lorsque des marchés se tenaient le même jour, la clientèle allait vers celui qui offrait plus d'opportunités et plus d'accessibilité. La clientèle se tournait vers le plus puissant. Cette situation désavantageait l'autre marché, comme par exemple à Sampa (au Ghana) qui drainait les vendeurs et visiteurs de Bondoukou quand les jours de marché coïncidaient avec ce dernier.
- A Soko, en mai 2002 (frontière Côte d'Ivoire-Ghana, zone de Bondoukou), le calendrier des marchés a été fixé grâce à un accord entre les anciens chefs traditionnels des villages, ce qui explique l'harmonie constatée sur la périodicité de la tenue des marchés dans cet espace.
- A Lalébra (frontière Côte d'Ivoire-Burkina Faso, zone de Korhogo), selon les informations, il semble que la périodicité constatée dans la région est l'œuvre des commerçants eux-mêmes, car elle leur permet de visiter un grand nombre de marchés dans la semaine pour écouler les produits manufacturés et faire également des stocks de produits agricoles qui pourront être vendus en retour sur les marchés urbains.

Nous pensons que cette dernière information est la plus plausible car la circularité permet aux commerçants de visiter tous les marchés de la zone suivant chaque jour de la semaine. A travers cette forme d'organisation, toutes les localités, même les plus reculées, sont fournies en produits de consommation courante.

Ces marchés jouent également un rôle social très important : lieux de rencontre et d'échanges de nouvelles entre ceux qui les fréquentent, mais aussi entre les villes et les campagnes environnantes. C'est à l'occasion de la tenue des marchés que les personnes rapportent les nouvelles de leurs parents habitant dans les villes.

Ces marchés se localisent généralement sur les places centrales des villages et le long de la voie principale qui traverse les localités. Ce sont en quelque sorte des « marchés-rues ». Spécialisés dans la vente des produits locaux agricoles, ils proposent également quelques produits manufacturés provenant soit du marché mondial soit des villes environnantes. Ils ont comme zone d'influence non seulement les villages proches des frontières, mais aussi les villages homologues qui se situent de l'autre côté de la frontière apparente. Les transactions à ce niveau portent essentiellement sur les produits vivriers et d'élevage (Photo 8).



Photo 8 : Etal de quelques produits vivriers exposés à la vente à Sokoro en mai 2002, cliché de l'auteur.

Quelques colporteurs dioula, haoussa, présentent un éventail de produits manufacturés portant sur une gamme très variée de produits manufacturés fabriqués localement ou importés des pays asiatiques et d'Europe (Italie, Taiwan et Turquie pour l'essentiel des contrefaçons).

Trois exemples de marchés frontaliers permettent de mieux juger de leur structure et de leur aire d'influence : Sokoro, Soko et Débété. Ces aires de commerce ont été retenues pour leur spécificité liée à leur localisation, l'importance du nombre de vendeurs qu'ils drainent, la variété de produits qui y sont écoulés.

1.1.1 Structure du marché frontalier de Sokoro

Le marché de Sokoro est très particulier. A 1 km à la fois de la frontière malienne et guinéenne sur l'axe Minignan-Guinée et Minignan-Mali, il est propice aux échanges triangulaires. Il se tient tous les jours et connaît une animation importante le vendredi entre 10 heures et 16 heures. Sa superficie est d'environ 1000 m², au sein de laquelle se dresse un bâtiment central de forme rectangulaire, utilisé pour étaler les produits agricoles et pour stocker les produits vivriers de consommation courante. Ce bâtiment central est entouré de dix autres hangars construits en matériaux locaux. Ils sont utilisés par des commerçants de produits manufacturés et textiles.

Le nombre de vendeurs qui fréquentent ce marché permet d'apprécier sa taille. Nous avons privilégié ce critère et non celui des acheteurs car ceux-ci sont très mobiles. Ainsi le jour de la tenue de ce marché, nous avons dénombré environ 230 vendeurs. Nous appelons vendeurs, personnes ayant apporté au moins un article à la vente sur ce marché. Ces articles peuvent être des produits manufacturés ou des produits agricoles vivriers. Nous avons constaté que la majorité des vendeurs venait d'autres villages, autre que celui où se tient le marché. Ainsi sur 156 vendeurs que nous avons pu dénombrer, 74 d'entre eux étaient du village où a lieu le marché. Ce sont ces apports extérieurs qui nous permettront plus loin de voir les rapports entre les différents marchés et de mesurer le degré de polarisation de chaque marché frontalier dans sa zone. Nous avons pu établir ce rapport à travers l'aire d'influence de chaque marché de notre espace d'étude. Ainsi, selon le lieu de provenance des vendeurs, nous avons mesuré l'aire d'attraction et le dynamisme de chaque marché. Sokoro draine des commerçants qui viennent des localités situées à une dizaine de kilomètres avec plusieurs variétés de produits : côté ivoirien, des céréales (mil, riz, sorgho), des tubercules (maniocs, ignames, patate douce et taro) et des produits manufacturés (sandales, objets en plastique, cubes maggi provenant des usines ivoiriennes implantées à Bouaké et à Abidjan) ; côté

guinéen, des arômes (Soumbara), des produits manufacturés issus du marché mondial (cigarettes, chaîne hi-fi, pièces détachées pour motocyclette). Les Maliens apportent du textile sur ce marché (*bazins* et friperie).

La particularité du marché de Sokoro est également dans le drainage d'une clientèle ivoirienne, malienne et guinéenne qui parcourt parfois des distances de plus de 30 à 50 kilomètres pour effectuer des transactions. Ce marché a ses homologues respectivement du côté guinéen (Tieniny et Noumougouila) situés à 12 et 3 kilomètres de frontière sur l'axe Minignan-Guinée et du côté malien (Sadougoula et Farhala).

1. 1. 2 Structure du marché de Soko

Soko est un village peuplé de Nafana, de Koulango, d'Abron et de Zerma auxquels se sont adjoints quelques fonctionnaires de la douane (18) et enseignants du primaire (14). L'ensemble de la population du village est de 3065 habitants au dernier recensement de la population de 1998. C'est l'un des plus importants villages de la commune de Bondoukou.

Le marché de cette localité située à 5 km de la frontière ghanéenne sur l'axe Bondoukou-Sampa, a été construit en 1993 sur une superficie de 800 m². Il se situe au centre du village, à proximité de la voie Soko-Sampa. Son accessibilité n'est pas permanente en raison de la saison des pluies car la route qui le relie aux localités de Bondoukou et de Sampa demeure impraticable en cette période de l'année. Cette situation réduit donc sa clientèle et son nombre de vendeurs. Ainsi, le 13 mai 2002, l'activité commerciale du marché a été réduite. La tenue du marché a été clôturée à 14 heures au lieu de 16 heures par manque d'acheteurs et par manque de produits. Après vérification, nous avons dénombré un total de 56 vendeurs dont 26 femmes. La plupart venait du village même. Ainsi, sur les 26 vendeuses, 15 étaient de Soko. Il y avait également 17 colporteurs dioula et haoussa. Sur ce même espace, quelques monnayeurs au nombre de 5 offrent leurs services pour échanger le cédé et le franc CFA en vue de faciliter les transactions entre commerçants et acheteurs ivoiriens et ghanéens. En saison sèche, entre les mois de février et avril, l'activité commerciale du marché connaît une grande intensité et le nombre de commerçants et d'acheteurs augmente, pouvant atteindre une centaine de vendeurs selon la coopérative de la gestion du marché.

Le marché de Soko est composé d'un bâtiment central moitié-hangar dont la superficie est de 100 m² et de cinq abris composés d'un toit monté sur piquet en feuilles de palmiers à huile. Ces abris ont été édifiés pour assurer une protection contre l'ardeur du soleil aux commerçants n'ayant pas trouvé de place dans le bâtiment central, ce qui augmente la

capacité du marché. Il peut alors accueillir entre 100 à 200 vendeurs pendant les jours de grande affluence, comme le vendredi. C'est un marché hebdomadaire (photo 9).



Photo 9 : Marché de Soko pendant un jour non ouvrable, mai 2002
Cliché de l'auteur

Sa zone d'influence s'étend à l'ensemble du « pays rural » dont il est le marché principal, mais il attire aussi vendeurs et acheteurs des pays ruraux voisins, en particulier ceux des villages les plus proches (Pinda, Boroko). Nous appelons pays rural, l'ensemble des villages rattachés à un village-centre, qui a acquis un certain nombre d'équipement par le fait de son dynamisme. Cette zone d'influence va au-delà de 10 à 15 km. Elle a été délimitée en prenant comme critère le lieu de provenance des personnes transportant un produit sur le marché, selon le mode de transport (à pied, à vélo et par voiture). Selon ce critère, les comptages des personnes ont donné les résultats suivants :

Tableau 11 : Aire d'influence du marché de Soko

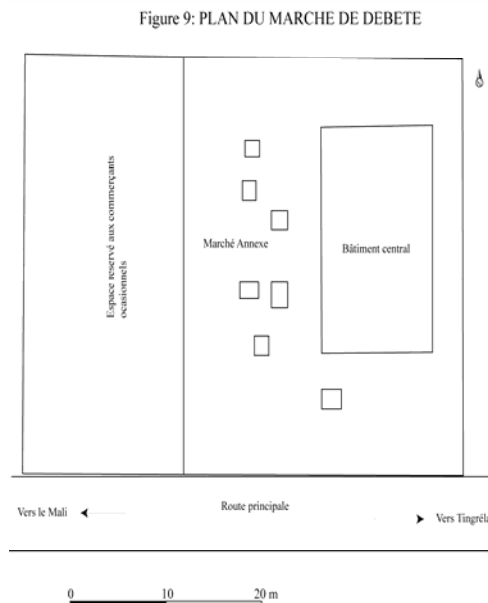
Lieu de provenance	Personnes transportant un produit	Distances
Bondoukou (Côte d'Ivoire)	10	7
Sampa (Ghana)	7	2
Pinda (Côte d'Ivoire)	12	15
Motiamo (Côte d'Ivoire)	4	15
Zanzan (Côte d'Ivoire)	2	20
Soko (Côte d'Ivoire)	30	-

Source : Notre enquête Mai 2002

Nous observons que l'aire d'attraction du marché se situe entre la ville de Bondoukou et le bourg frontalier ghanéen de Sampa. Ces deux localités influent sur le déroulement du marché de Soko, car elles ont des marchés quotidiens qui offrent une gamme variée de produits manufacturés et agricoles. Ces deux localités sont les principaux acheteurs des produits vivriers commercialisés dans la zone. Cette situation entraîne une faible fréquentation régulière de celui de Soko qui se trouve coincé entre deux grandes localités au pouvoir d'achat appréciable.

1.1.3 Structure du marché de Débété

Débété est une localité située à la frontière ivoiro-malienne dans la zone de Tingréla. Ce village, situé à 2 km de la frontière, a une population estimée à 3372 habitants. La superficie du marché est d'environ 1000 m². Il se localise en plein centre du village, sur l'axe Tingréla-Mali. Il a été construit avec des matériaux modernes, similaires à celui de Soko, qui a une forme rectangulaire et est couvert (Figure 9).



Source : Plan de lotissement du village BNETD 1994

Tout autour du hangar principal se trouvent une dizaine de petits hangars en matériaux locaux, construits par les commerçants eux-mêmes pour éviter la taxe que leur demande le *logotigui* (chef de marché) quand ils sont installés sous le hangar principal. La taxe s'élève à 50 francs CFA par jour. Elle est aussi fonction de la valeur du produit exposé à la vente. En effet, les colporteurs et les commerçants de friperie payent une taxe de 100 francs Cfa alors

que ceux des produits locaux vivriers payent 50 francs Cfa car le *logotigui* considère que les commerçants de produits manufacturés ont plus de possibilité de faire des bénéfices que ceux des produits vivriers. Cette situation permet surtout d'attirer les vendeurs de produits vivriers pour résoudre les problèmes de tension alimentaires qui pourraient survenir.

Pendant les jours de grande affluence, les activités du marché s'étirent le long de la voie principale, ce qui augmente sa capacité d'accueil autour de 250 vendeurs au lieu d'une soixantaine. C'est un marché quotidien bien qu'il connaisse une animation maximale les vendredis entre 10 heures et 14 heures. Il est régulièrement fréquenté par les Maliens qui y arrivent la veille pour se ravitailler en produits du cru comme la banane plantain, le manioc doux et vendent en retour de la volaille, de la friperie, des cigarettes, des chaînes hi-fi issues de la contrebande et de la pomme de terre. Ils y arrivent à pied ou à vélo ou en camions. Nous en avons dénombré 5 ayant eu comme moyen de locomotion le vélo et une dizaine utilisant les camions. Le reste des vendeurs maliens (20) est arrivé à Débété à pied. De la quantité et de la qualité du produit acheminé sur le marché dépend le moyen de locomotion. Lorsque le produit est périssable et en quantité importante, le commerçant affrète soit individuellement soit par groupe un véhicule pour joindre le marché. Les produits de petite quantité sont acheminés à pied ou à vélo. C'est le cas de cette productrice-vendeuse (dame Kouyaté) venue d'une petite localité malienne frontalière pour la vente d'une cuvette de produits maraîchers et qui nous relate les péripéties pour acheminer sa production sur le marché de Débété :

« Je viens vendre ma production sur ce marché depuis longtemps. Avant, j'accompagnais ma mère sur ce marché pour la vente de nos produits issus de nos champs. Il s'agissait du maïs, du mil et quelques légumes des foies. Après le décès de ma mère, j'ai continué l'œuvre et aujourd'hui je ne vends plus les produits que j'ai cités auparavant, mais je vends maintenant du maraîcher que moi-même je cultive et que j'achète également à d'autres producteurs.

Je viens sur ce marché, car ici les produits sont achetés à meilleur prix que chez moi au village. Je peux avoir 12 000 francs Cfa pour une cuvette de tomates fraîches ici à Débété, alors que chez moi (Foutièré) je ne peux même pas avoir la moitié de cette somme.

Pour venir à Débété, quand j'ai beaucoup de marchandises, je viens en camion la veille et je dors près de mes articles au marché. Mais quand la quantité de mes marchandises est faible, je me lève à 5 h 30 du matin de mon village et j'effectue le trajet à pied pour arriver au marché à 9H30. Quand j'ai beaucoup de marchandises, je les vends en gros et si c'est peu je les vends au détail.

Pour vendre ici maintenant ce n'est plus comme avant. Maintenant il y a beaucoup de contrôles sur la route. Les « corps habillés » (terme ivoirien pour désigner les forces de l'ordre et de sécurité) nous prennent de l'argent à chaque barrage, des fois ils nous laissent passer aussi. Nous payons également nos places sur ce marché au responsable. C'est très difficile pour nous de nous en sortir. Si tu as fini de payer toutes les taxes, il ne te reste plus rien comme bénéfice. Des fois je perds de l'argent. Mais faire le commerce n'est pas chose aisée, on ne peut pas faire des bénéfices à chaque fois, c'est une question de chance. Aujourd'hui, je peux faire des bénéfices et demain faire des pertes. L'argent que je gagne par ce petit commerce est utilisé en retour pour les besoins de ma famille et pour accroître mon commerce ».

Débété le 15 mai 02

Ce témoignage montre les problèmes que les acteurs du commerce de proximité rencontrent pour s'insérer dans les secteurs d'activité rentables.

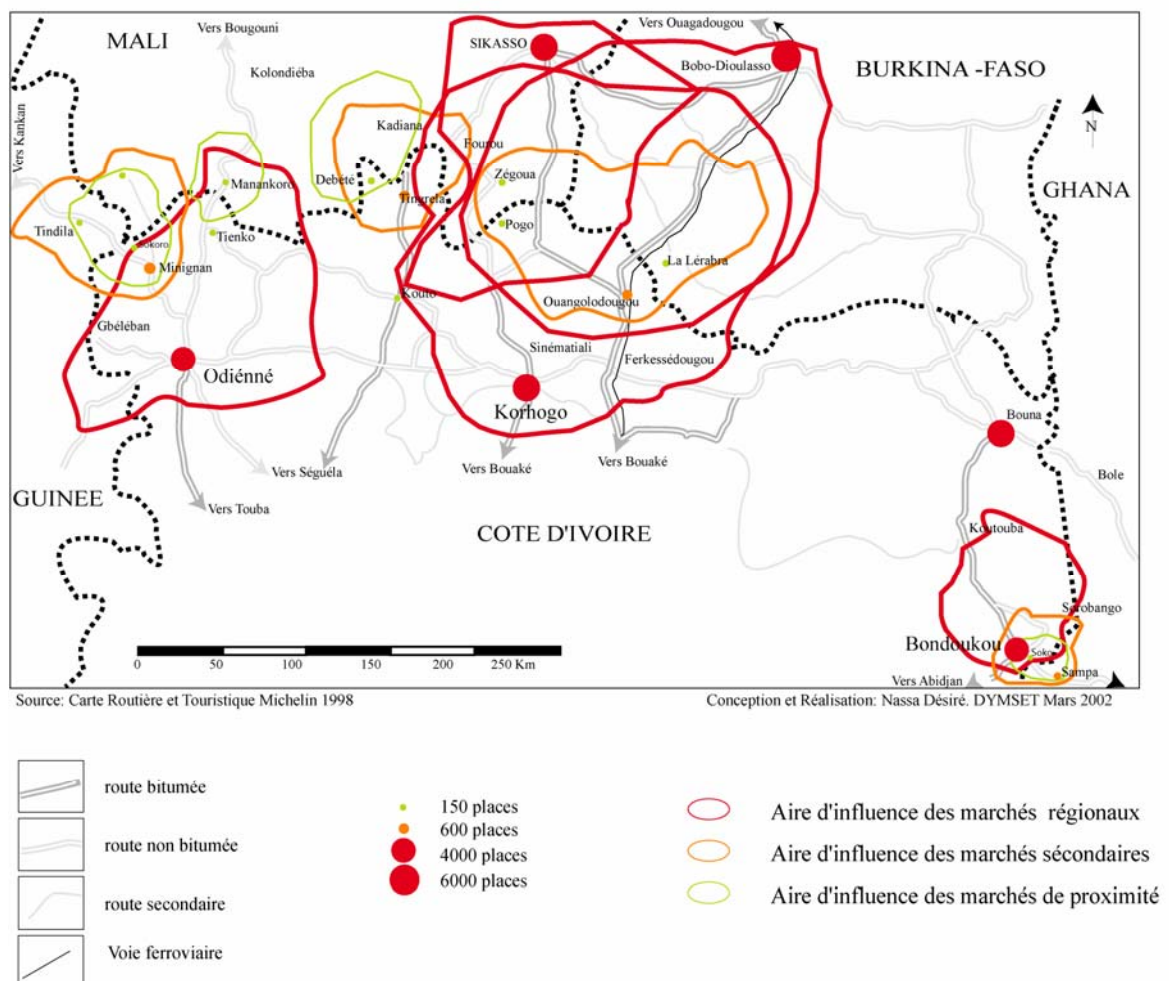
La zone d'influence de ce marché est limitée pour les vendeurs et vendeuses à l'ensemble des localités frontalières homologues. Elle est comprise entre 15 et 20 kms et part des localités frontalières de Foutièré au Mali à celle de Diamakani en Côte d'Ivoire.

Retenons que les flux de proximité se font autour d'un semis de marchés ruraux frontaliers qui se caractérisent par une forte fréquentation en période de pleine récolte du vivrier par les *basculeurs* et collecteurs de produits pour le compte des grossistes restés dans les villes. Ces marchés sont le lieu de regroupements en général de produits agricoles vivriers et d'élevage. Ces flux se font à travers des espaces situés dans un rayon de 10 à 20 km de part et d'autre des frontières. Ils s'apparentent à un commerce de troc et à des échanges qui sont très informels car tolérés par la douane qui représente l'Etat central.

Ce type de flux symbolise une forme de solidarité entre les peuples pour marquer leur volonté de complémentarité en matière de sécurité alimentaire. La frontière n'est qu'apparente et loin de les diviser, elle leur permet de consolider leurs rapports.

Les échanges à ce niveau d'échelle se déroulent autour des marchés ruraux et marquent le début et la fin d'un territoire à part entière que nous pouvons qualifier de véritable *pays frontière*. Un *pays frontière* peut être défini comme un espace géographique situé à cheval sur les lignes de partage apparentes (frontières) de deux ou plusieurs souverainetés limitrophes où vivent des populations liées par des rapports socio-économiques et culturels. Les acteurs qui interviennent dans le processus de diffusion des flux de proximité ne sont que les habitants des localités frontalières d'une manière générale, auxquels s'ajoutent des petits commerçants colporteurs qui ne sont que les envoyés des grands grossistes libano-syriens et Dioula installés dans les villes proches.

Figure 10 : Taille et aire d'attraction des types de marchés frontaliers



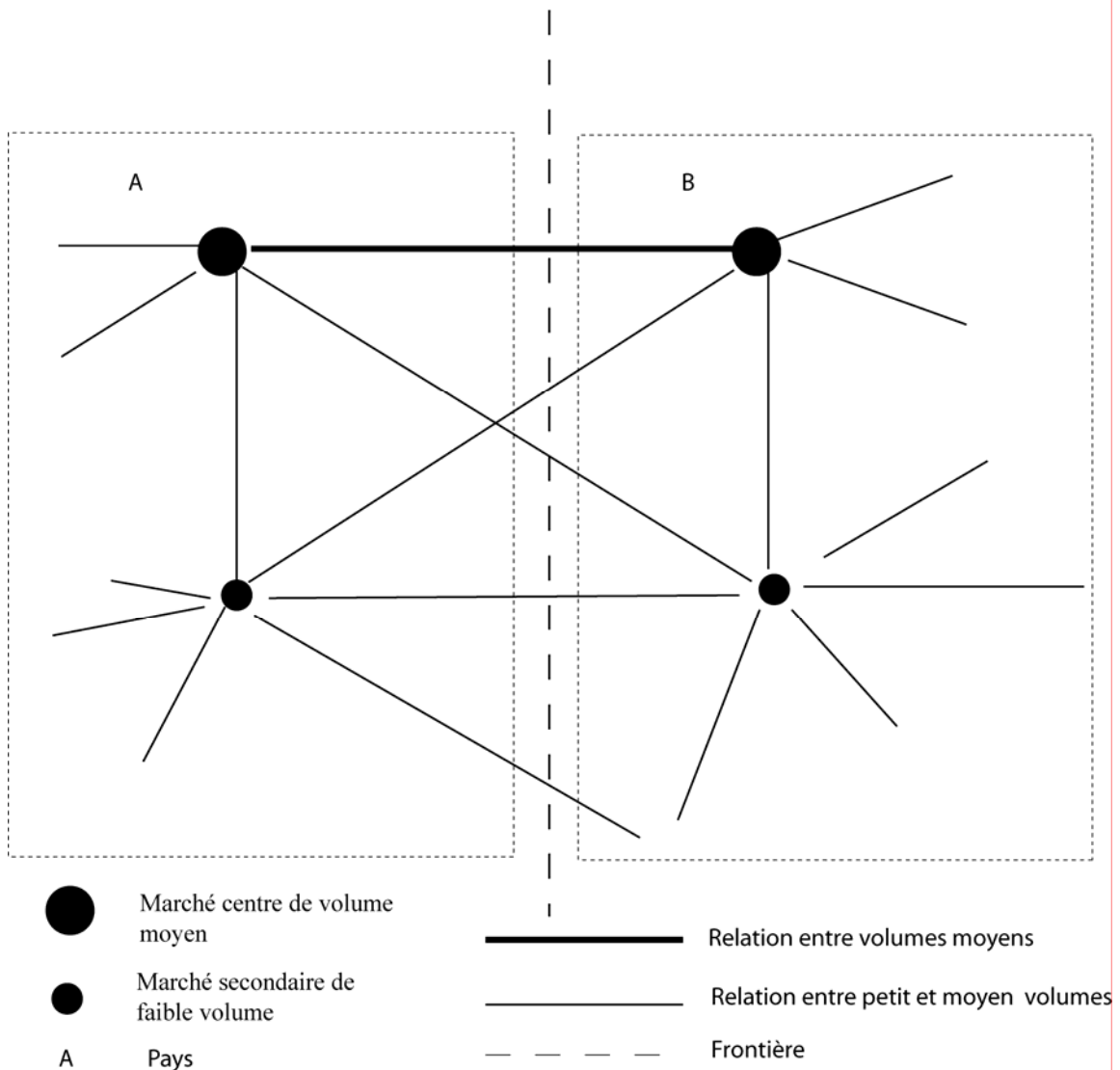
I.2 Les marchés liés aux échanges de courte distance

Essayons de construire un deuxième graphe de relations multilatérales, après celui de premier niveau d'observation relatif aux échanges de proximité. A ce deuxième niveau d'observation des flux, nous avons toujours deux pays **A** et **B** en situation relationnelle à partir de leur zone frontière. Admettons par convention que les flèches indiquent le degré ou l'intensité des relations qui ont lieu entre les points ou les localités. Les relations peuvent être symétriques ou dissymétriques. Dans les espaces A et B, nous avons des points de valeurs ou de volumes différents. Ces points représentent des marchés frontaliers de chaque espace ou pays (**A et B**). En situation relationnelle, les marchés aux transactions importants) peuvent échanger entre eux mais également communiquer avec des lieux de volumes sans grandes transactions majeures de part et d'autre de la ligne frontière. L'intensité des relations entre les lieux-marchés suit la même logique. Elle est importante entre points ou localités de volume moyen et moins importante entre points de faible volume. Cette dernière situation concerne aussi les relations entre points de faible volume et de volume moyen. Appliquons ce schéma à notre étude.

Les marchés liés aux échanges de courte distance se situent au deuxième niveau d'observation des flux (Graphe 3, p. 114). Nous notons l'apparition d'importants points peu éloignés les uns des autres et séparés par la ligne de discontinuité spatiale. L'apparition de points de volumes différents et les relations qui en découlent, permet d'influencer la nature des flux.

La frontière prend tout son sens en se fonctionnalisant entre le passage à chaque point du territoire des espaces en relation sous la forme des lois. Ces lois réglementent les liaisons et les flux entre les points. Les points de volume important offrent des possibilités d'échanges à deux niveaux. Les échanges se font entre les points de volumes importants et ceux de petits volumes.

Grphe 3: Modèle de flux de courtes distances



Les marchés qui engendrent les relations de courte distance sont en général situés dans les villes secondaires frontalières. Ces villes sont nées de l'animation des échanges commerciaux par les populations qui vivent sur les marges territoriales. Cette situation favorise la croissance de ces centres urbains frontaliers ayant comme activité principale le commerce de courte distance, né en aval du commerce de proximité qui s'est établi entre les villages frontaliers. Généralement, ces centres urbains secondaires servent aussi de support à la création d'un important réseau de marchés frontaliers qui se greffent autour d'elles à travers leur appartenance à des circuits intégrés. Ce sont des marchés relais entre marchés ruraux frontaliers et marchés départementaux à vocation régionale.

Leur caractéristique est la capacité à regrouper tous les produits agricoles et manufacturés provenant respectivement des marchés frontaliers satellites ruraux et ceux des

agglomérations plus importantes qui jouent le rôle de marchés régionaux. C'est de là que proviennent les colporteurs pour les marchés ruraux, qu'ils inondent soit avec les produits manufacturés que la Côte d'Ivoire produit abondamment, soit avec des produits issus du marché mondial en provenance du Nigeria, ayant auparavant transité par le Bénin. Nous reviendrons dans le prochain chapitre sur ce dernier point de notre démonstration.

En sens inverse, les marchés frontaliers des centres urbains reçoivent des produits agricoles vivriers et d'élevage qui sont stockés dans les entrepôts et les magasins des coopératives, des commerçants grossistes et demi-grossistes dioula, avant leur acheminement sur les marchés qui offrent plus d'opportunités en matière de redistribution des ressources sur des aires plus importantes.

Ces premiers centres d'entreposage des produits sont généralement accessibles à partir des grandes agglomérations régionales, ce qui n'est pas le cas entre les marchés ruraux et les marchés des centres urbains secondaires. Cet atout leur permet d'avoir une aire d'attraction comprise entre 20 et 50 km et de polariser les échanges dans leurs zones respectives. Les échanges se font entre marchés homologues situés de l'autre côté des frontières mais aussi entre marchés ruraux frontaliers.

Lorsque les échanges se déroulent entre aires de commerces des villes secondaires homologues situées de part et d'autre des frontières, ils sont frappés par les différentes réglementations douanières et tarifaires de chaque espace. Ce type d'échange « informel » n'est pas toléré par la douane. A ce niveau, la frontière prend tout son sens : un sens fiscal et un rôle de filtre. Elle favorise la naissance de plusieurs chemins de contrebande qui relient les centres secondaires et par lesquels transite un important trafic non formalisé qui concerne une gamme de produits manufacturés provenant de l'un des marchés relais du pays, où les lois en matière de politique économique sont souples, vers celui qui a un pouvoir d'achat plus élevé.

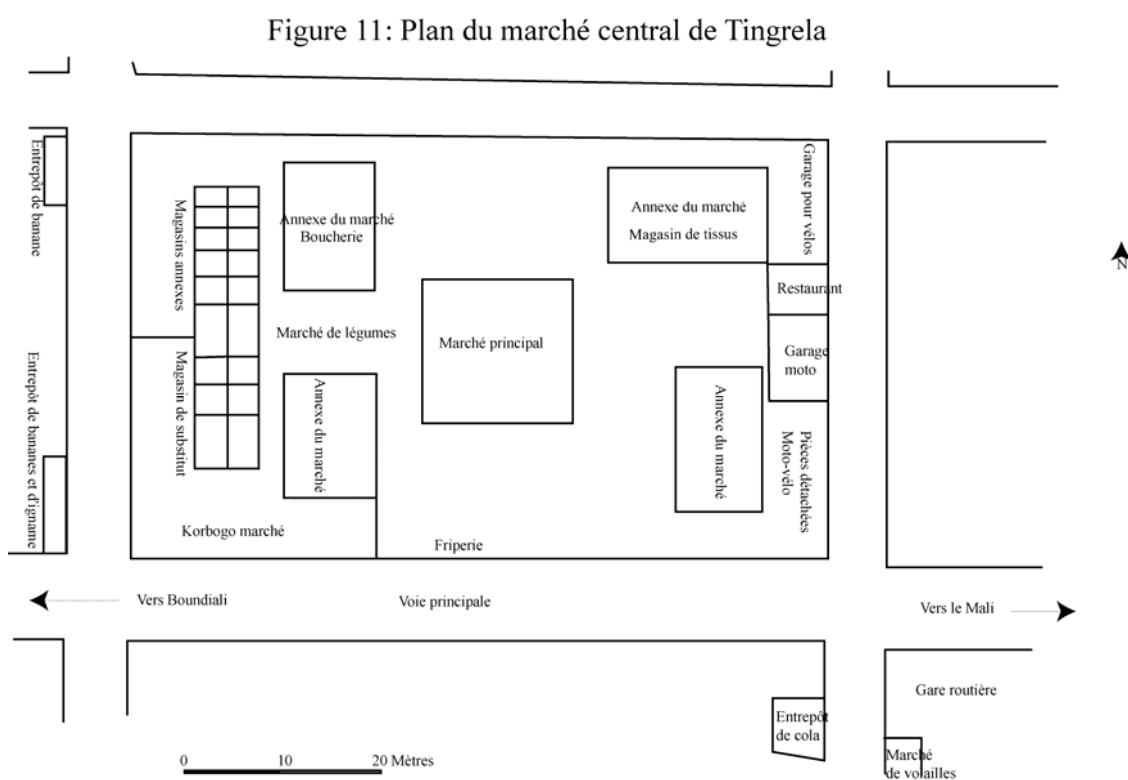
Pour une meilleure compréhension du rôle de ce type de marché, nous en retenons deux : Tingréla et Ouangolodougou.

1.2.1 Structure, taille, périodicité et aire d'influence du marché de Tingréla

Ce marché a été construit en 1977 sur une superficie d'environ 1,2 ha en remplacement de l'ancien marché, devenu vétuste et obsolète par rapport à l'évolution de la ville. Il a une capacité de 600 places réparties dans six bâtiments séparés. Le bâtiment central est de deux niveaux : le rez-de-chaussée réservé au commerce de produits locaux de consommation courante et aux textiles ; le niveau supérieur réservé au commerce de l'habillement. Pourtant,

il est vide de tout vendeur. La raison avancée par les commerçants pour ne pas vendre leurs articles en ce lieu qui leur est réservé a été déjà relatée dans le Chapitre 3.

Les cinq autres bâtiments sont plus ou moins spécialisés dans la vente de produits comme la viande de boucherie, de poissons, de condiments, de bijoux, d'objets artisanaux, de tissus et d'étoffes. Un autre bâtiment abrite les magasins et ateliers de tailleurs. La partie non couverte est bitumée et parsemée de petits hangars construits par les vendeurs. Elle couvre tout le pourtour du marché couvert (Figure 11)



Source : CCT/BNETD 1994

Son accessibilité laisse néanmoins à désirer ; bien que situé en plein centre ville l'état avancé de dégradation des axes qui l'entourent provoque des engorgements fréquents et l'absence d'un réseau routier de qualité qui le relie aux autres marchés ruraux perturbe les flux commerciaux.

Le marché de Tingrela se tient tous les jours, mais avec une fréquentation de pointe les vendredis dits « jours de grand marché ». La fréquentation intense du marché se déroule sur trois jours : jeudi, vendredi, samedi. Ce marché se présente comme un centre de regroupement et de ravitaillement des marchés satellites qu'il polarise et ravitaille en produits manufacturés et en produits alimentaires de consommation courante non cultivés dans la zone.

Il redistribue ces produits à l'ensemble des populations rurales frontalières ivoiriennes mais également à la population malienne voisine. L'afflux vers ce marché est fonction des saisons. L'affluence est grande pendant la saison sèche qui correspond à la période des fêtes de fin d'année, c'est-à-dire les mois de décembre à mars. C'est également la période d'après la récolte des produits locaux agricoles. En revanche, pendant les saisons de pluies, l'affluence est faible car c'est la période des semences dans des localités rurales frontalières auxquelles s'ajoute l'impraticabilité des pistes. Les produits agricoles se raréfient alors *de facto*.

Pour la taille des marchés que nous étudions nous nous sommes référés aux vendeurs et non les acheteurs à cause de leur mobilité permanente. Ainsi sur les 684 vendeurs recensés, 453 sont des femmes qui s'occupent surtout de la vente de condiments et fruits alors que les hommes se chargent de la vente de la volaille, de la viande, du poisson frais provenant des nombreux lacs, des barrages hydro-agricoles de la zone et de quelques produits manufacturés.

A côté de ce commerce, il existe celui de la cola et du bétail qui fait appel à une autre forme d'organisation dont nous parlerons un peu plus loin. Mais il est important de savoir qu'il existe des entrepôts et un espace réservé pour ce type de commerce. Nous en avons dénombré 10 pour le stockage de la cola et un marché de bétail inclus dans l'ensemble des infrastructures mises sur pied par la Côte d'Ivoire pour maîtriser et développer l'importation et la commercialisation du bétail (SODEPRA : Société de Développement de la Production Animale).

La zone d'influence du marché de Tingréla dépasse la frontière. Elle englobe non seulement le pays rural de Tingréla mais également des localités maliennes situées à une trentaine de kilomètre comme Kadiana et Kankela.

Les moyens de locomotion utilisés par les populations de la zone pour se rendre sur ce marché sont variés : le vélo, la moto et autres véhicules. Parfois, les vendeurs peu éloignés du marché y accèdent à pied. Les habitants des localités éloignées du centre urbain peuvent utiliser les taxis brousses de 17 places, mais cette capacité de chargement atteint plutôt 25 places pendant les jours de grand marché. Durant ces jours, ces véhicules peuvent effectuer trois voyages selon les distances, selon le nombre de prétendants au voyage dans les villages et selon les périodes de l'année. Plusieurs voyages peuvent être ainsi effectués pendant les périodes des fêtes de fin d'année et les périodes de fin de récoltes.

Pour l'année 2002, selon le Syndicat des transporteurs, voyageurs et marchandises de Côte d'Ivoire, section de Tingréla, 15 véhicules de transport en commun ont assuré la desserte des localités. Parmi ces véhicules, 5 étaient immatriculés au Mali et 10 en Côte d'Ivoire. Ils

ont transporté en moyenne quotidiennement 2 000 personnes, clients et vendeurs confondus, pour le marché urbain de Tingréla. De par sa zone d'influence, ce marché se présente comme un marché d'approvisionnement des marchés ruraux en produits manufacturés. Il sert également de marché-relais entre les localités rurales frontalières et les marchés départementaux à vocation régionale.

1.2.2 Structure, taille, périodicité et aire d'influence du marché de Ouangolodougou

La ville de Ouangolodougou en Côte d'Ivoire est située à l'interconnexion des corridors burkinabé et malien en direction de Bouaké et d'Abidjan. Elle bénéficie du passage du chemin de fer en direction du Burkina Faso. Ces deux voies importantes et sa proximité des frontières malienne et burkinabé lui ont conféré un rôle de plaque tournante des échanges entre la Côte d'Ivoire et les pays septentrionaux. Ainsi cette ville a été dotée de deux postes de douane : Ouangolo ferroviaire et Ouangolo terrestre. Autour de ces deux postes frontières s'est constitué un important réseau de marchés qui bénéficie de la proximité du Mali et du Burkina Faso, dont celui de Ouangolodougou demeure le pôle. Ce marché se situe en plein centre ville non loin de la gare routière et ferroviaire. Son bâtiment central, construit avec des matériaux modernes, est entouré d'une dizaine de hangars, sur une superficie d'environ 1 ha.

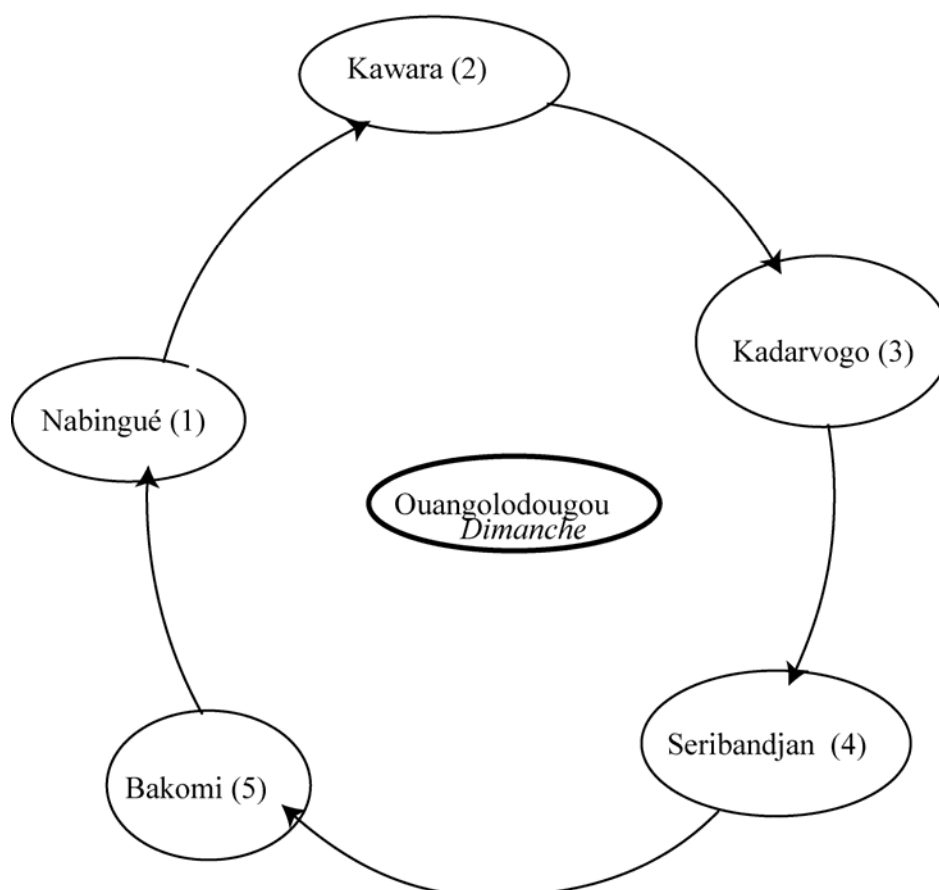
Le marché est quotidien, mais connaît une animation particulière les dimanches. Cette position permet aux autres marchés de graviter autour de lui. Cette structuration répond à un objectif : pérenniser la tenue des foires traditionnelles et permettre aux commerçants de visiter tous les autres marchés de la région dont le fonctionnement est cyclique. L'ensemble de la région comprend neuf marchés frontaliers dont deux permanents : Ouangolodougou et Niagoloko en territoire burkinabé. Les autres sont hebdomadaires ou bihebdomadaires (Tableau 12 p 119).

Tableau 12: marchés frontaliers autour de Ouangolodougou

Localités	Jours de marchés	Distance par rapport à la frontière	Pays d'appartenance
Ouangolo	Dimanche	55	Côte d'Ivoire
Pogo	Vendredi	4	"
Zégoua	Samedi	2	Mali
Kadarvogo	Mercredi	5	Burkina Faso
Bakomi	Vendredi	23	"
Seribadjan	Jeudi	10	Côte d'Ivoire
Kawara	Mardi	18	"
Niangoloko	Samedi	12	Burkina Faso
Nabingué	Lundi	45	Côte d'Ivoire

Source : Enquête personnelle, mai 2002

Graphe 4 : Exemple d'organisation des marchés autour de Ouangolodougou



N.B : (7) correspond aux sept jours de la semaine grégorienne
J (1) date de la tenue du marché dans le cycle

Le marché de Ouangolodougou a une capacité d'accueil de 500 à 600 places. Son aire d'attraction va parfois au-delà de 50 km pour atteindre celui de Korhogo dont il est le marché-relais.

Les activités commerciales de ce centre urbain dépendent pour une bonne part d'un important réseau de marchands qui s'est constitué autour du marché de la ville. Ce réseau est constitué de Dioula, de Zerma et de Peul auxquels se sont ajoutés depuis quelque temps ceux des Haoussa, Ibo et Yorouba, connus sous le dénominateur de « Anagos » en Côte d'Ivoire. Ces derniers se sont implantés dans la ville, en installant d'importantes sociétés qui interviennent dans le domaine de la distribution, du textile, du sucre et surtout dans la contrebande de cigarettes, de liqueurs, de pièces détachées et de produits pharmaceutiques en provenance de Chine, de Taiwan, du Brésil et de Turquie, mais aussi de la Côte d'Ivoire.

Le rôle de ville-étape que joue Ouangolodougou lui a permis également de voir s'implanter sur son territoire des filiales des grands groupes de transit européens, comme BOLLORE, SAGA, MAERSK et SDV et la SITARAIL, qui y gèrent des entrepôts.

En fait, les marchés urbains des villes secondaires frontalières servent de relais pour la diffusion des produits manufacturés sur de courtes distances avec, comme acteurs principaux, des colporteurs qui ne sont que les envoyés des grands commerçants implantés dans les grandes agglomérations. Dans cet espace, ces commerçants sont en général les Libano-Syriens, les Dioula et bien d'autres grands groupes qui ont fait leur apparition dans le paysage comme les Ibo et Yorouba venant du Nigeria.

Les flux de courte distance s'établissent entre les localités rurales frontalières et les villes secondaires. En aval de ces deux types de flux existe un autre type de flux qui s'établit entre les agglomérations importantes et les villes secondaires.

I.3 Les marchés liés aux échanges de longue distance

Les marchés liés aux échanges de longue distance se situent au dernier niveau d'observation des flux (Graphe 5, p.122). Ce troisième type du niveau d'observation des flux fait apparaître des liens qui gagnent en intensité. A cette échelle nous retrouvons les corrélations entre volumes différents des espaces transfrontaliers des pays **A** et **B**. Les flèches correspondent aux relations entre des marchés de différents volumes. Les flux de proximité se font entre petits volumes, les flux de courte distance sont marqués par des volumes moyens et en dernier ressort les flux de longue distance concernent des marchés aux transactions importants.

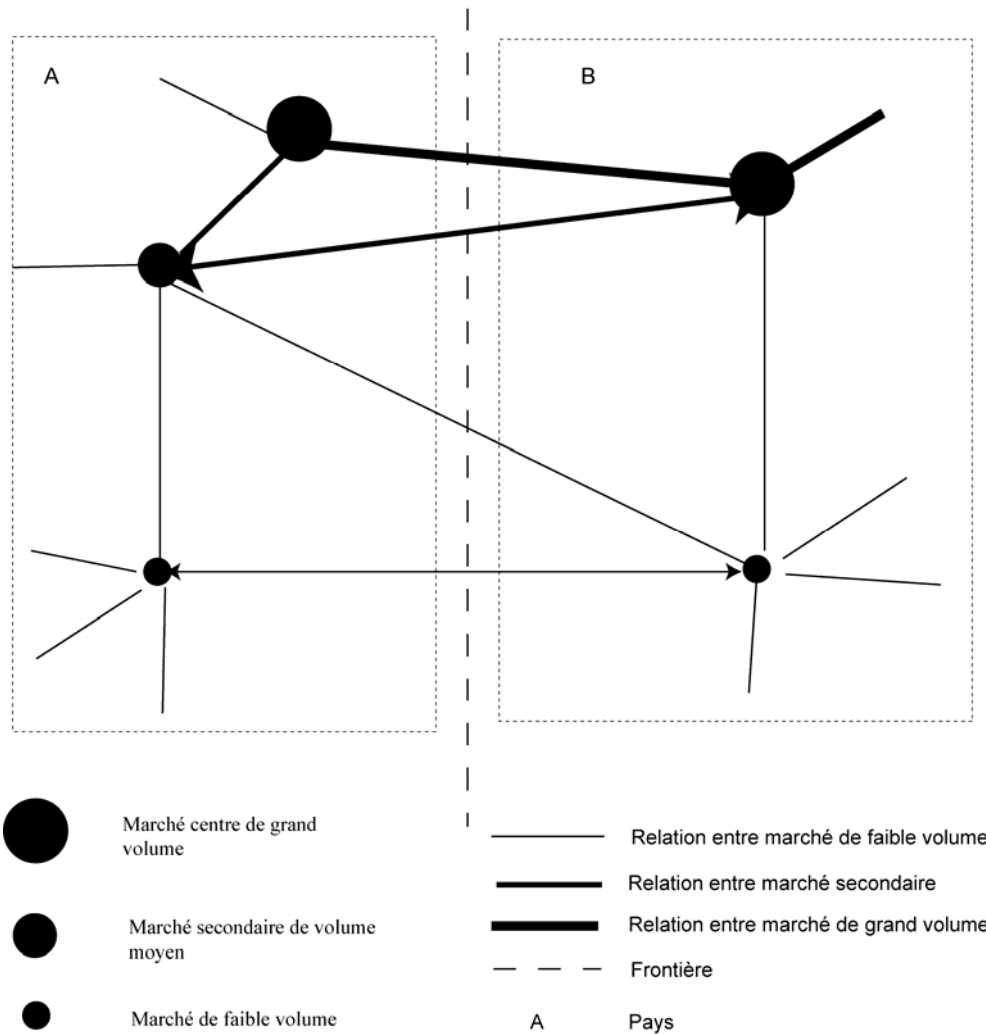
Ces différents points entretiennent entre eux des rapports suivant les échelles évoquées et suivant le respect d'une réglementation en vigueur dans chaque espace. Ainsi, ce réseau de relations fait appel à une réglementation à chaque étape de son exécution. Ce type de relation est très structurant.

Ce modèle des flux de longue distance résume l'ensemble des relations d'échanges à travers l'espace du pays frontière. A travers ce modèle les différents niveaux d'échelles auxquelles se déroulent les échanges s'entrecroisent en certains points de l'espace ainsi que la multitude de relations qu'autorise l'accès à ces points. Des marchés de volumes importants ouvrent des possibilités de relations à différentes échelles avec les différents points des espaces en relation.

Les échanges frontaliers de longue distance s'insèrent dans une compréhension globale des flux qui différencient les marchés et les relations de l'espace selon l'échelle à laquelle ils se déroulent. Les échanges transfrontaliers, locaux de part et d'autre de la frontière, ne sont pas de même échelle que ceux caractérisant les relations lointaines entre deux villes. Il en est ainsi, non pas en raison de la distance séparant les points en question, mais parce que les échelles, les points accessibles sont infiniment différents selon l'endroit de départ. Ainsi pour un village donné, s'il est difficile d'aller ailleurs que dans le village voisin, l'échelle d'activité restera locale. C'est ce que nous appelons flux de proximité dont nous avons parlé un peu plus haut. En revanche, si de ce village, il est possible d'accéder à une ville, l'échelle change et le niveau d'échange avec elle. C'est le cas des flux de courte distance.

S'il est possible d'aller de cette ville vers une capitale d'Etat ou un port, les flux s'internationalisent. Ces flux de longue distance sont analysés à travers le modèle suivant :

Grphe 5: Modèle des flux de longue distance



Dans notre espace d'étude, cinq marchés sont concernés par les échanges de longue distance : Korhogo, Sikasso, Bobo-Dioulasso, Bondoukou, Odienné, et dans une large mesure celui de Kankan en Guinée. Ces marchés polarisent d'importants flux et jouent un rôle de connexion avec les marchés des villes secondaires mais aussi avec les capitales d'Etats et les ports côtiers. Indispensables interfaces entre les capitales et les villes, ils sont les points de passages obligés des produits manufacturés destinés à l'arrière pays.

Les échanges de longue distance se font sur de longs parcours. Ils partent des marchés des villes secondaires via les marchés départementaux vers les capitales ou les ports côtiers. Leurs aires d'influences dépassent largement celles des départements. Les flux s'organisent le long des axes reliant des pôles majeurs d'activités. Ces marchés, le plus souvent quotidiens, regroupent 4000 à 5000 vendeurs.

Pour illustrer nos propos, nous prenons à titre d'exemple la structure, la taille, l'aire d'attraction et le fonctionnement des marchés de Bondoukou et de Korhogo. Nous les avons retenus pour leurs spécificités : leur localisation, leur rôle ancien dans les échanges caravaniers et leur rôle actuel dans les échanges transfrontaliers. Ils ont été et demeurent les plaques tournantes du commerce inter-zone traditionnel qui s'est consolidé avec l'apparition des frontières, pour leur donner un contenu nouveau. Actuellement, ces aires de commerce polarisent plusieurs marchés locaux et internationaux.

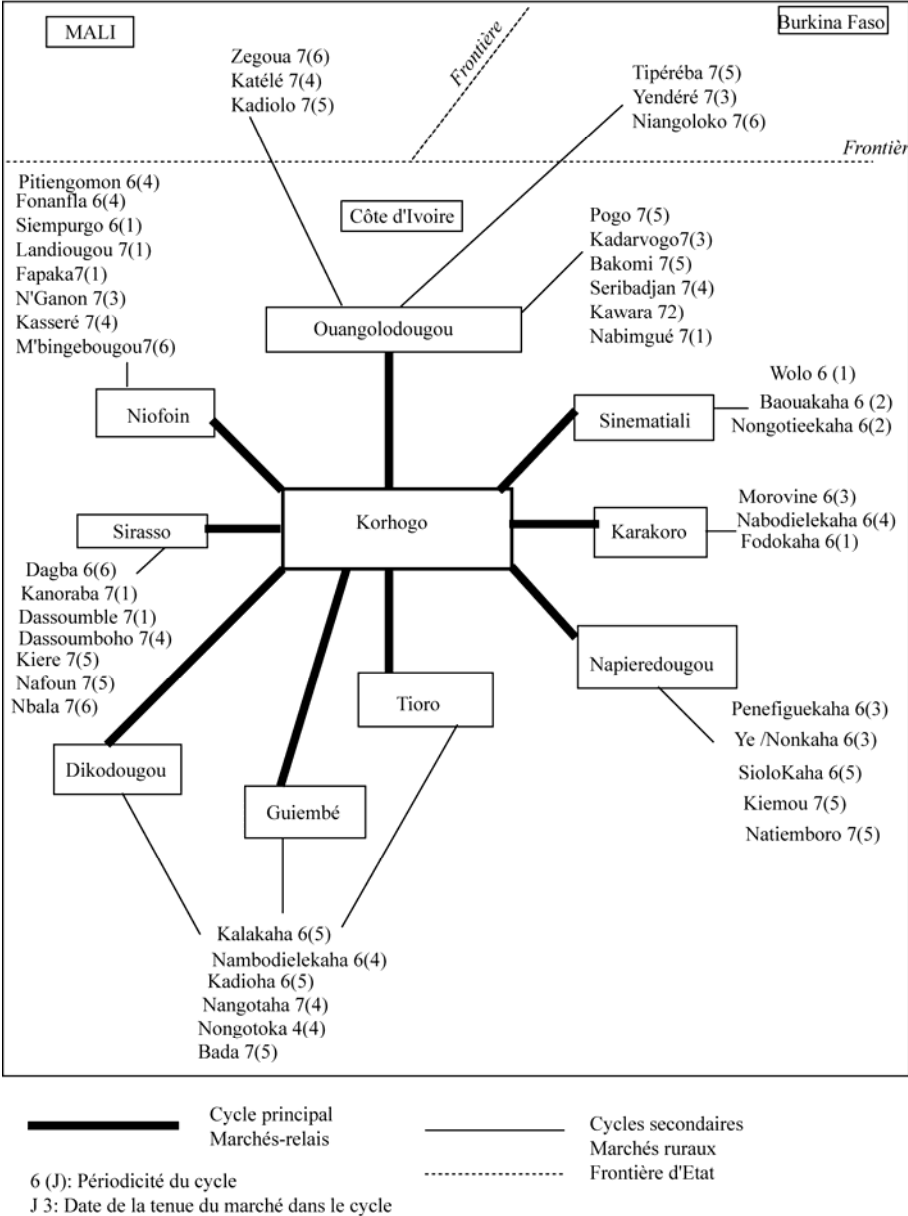
1.3.1 Caractéristiques du marché de Korhogo et son rôle dans le fonctionnement du commerce transfrontalier

Le marché de Korhogo a été construit à la faveur de la célébration des fêtes tournantes de l'indépendance en 1971. Sa taille est comprise entre 4000 à 5000 places. Il a été construit sur une superficie de 4 ha, en plein centre ville non loin de la gare routière de Ouangolodougou et d'Abidjan. Le bâtiment central de deux niveaux est entouré de quelques hangars qui lui donnent fière allure. Dans un rayon de 100 mètres, se localise l'essentiel du grand commerce de la ville à partir duquel les micro et petits détaillants du grand marché s'approvisionnent. Les demi-grossistes disposent de réseaux de colporteurs et de revendeurs qui travaillent à l'échelle du département et même de la sous-région. Les grossistes du vivrier occupent le rez-de-chaussée du bâtiment central du grand marché et disposent, pour certains, d'entrepôts tout le long des trottoirs menant vers ce marché et dans bien des quartiers de la ville (Ahoussabougou et Delafosse). Cela donne naissance à une autre forme de vente, « le marché trottoir ». Il reste le principal lieu d'approvisionnement des commerçants intervenant sur les marchés des villes secondaires, de regroupement final des produits collectés sur les marchés ruraux frontaliers. Son aire d'influence dépasse le cadre de la région car il est en relation avec les marchés d'Abidjan et de Bouaké et même avec les villes homologues du Mali (Sikasso) et du Burkina Faso (Bobo-Dioulasso).

Des opérateurs économiques le fréquentent pour permettre la distribution et l'acquisition respectif des produits manufacturés et agricoles en direction des plus gros marchés des villes secondaires, Napié, Dikodougou et Ouangolodougou, mais également M'bengué, un des lieux stratégiques des échanges avec le Mali. Le marché quotidien de Korhogo est un pôle dans la distribution et la collecte des produits divers en direction des autres agglomérations de la Côte d'Ivoire, du Burkina Faso et du Mali, mais la dizaine de marchés secondaires qu'il polarise se tiennent selon un cycle de six jours et permettent le ravitaillement des populations de ces localités par l'entremise de commerçants ambulants et des colporteurs. Une soixantaine de

marchés ruraux qui dépendent de ceux des villes secondaires sont approvisionnés en biens manufacturés par des petits commerçants visités par les colporteurs professionnels qui agissent pour le compte des grossistes. Le cycle commercial qui part de Korhogo est résumé dans le graphe suivant :

Graphe 6: Relation entre les types de marchés: exemples de relations de marchés autour de Korhogo



Source: enquête personnelle

Le marché de Korhogo se compose de 20 établissements de commerce général (chiffre d’affaire cumulé de 45 milliards de francs CFA selon la direction départementale des impôts) et 53 de commerce spécialisé. Douze vendent des produits alimentaires d’importation en gros

(riz, poisson congelé, farine) ; huit des pièces détachées de vélo, véhicules, moto ; cinq des matériaux de construction et de la quincaillerie. Cette dernière structure est le domaine de prédilection des Libano-Syriens, toutes les autres sont aux mains des commerçants dioula. Six maisons distribuent des produits phytosanitaires, cinq sont des pharmacies et douze des stations de distributions d'hydrocarbures (5 stations ELF, 3 stations MOBIL, 4 stations SHELL).

Selon la direction régionale du commerce et l'office pour la commercialisation des produits vivriers, à Korhogo, on dénombre 67 grossistes de produits vivriers et de rente par lesquels passent l'essentiel de la collecte et de l'évacuation des produits du cru. A ceux-ci s'ajoute un nombre important de demi-grossistes qui ravitaillent à leur tour les détaillants. Ainsi, Korhogo se signale comme un pôle d'entretien de réseaux de distributeurs, dans tout le nord ivoirien et en particulier à proximité des zones frontalières malienne et burkinabé. En retour, il bénéficie des retombées de la proximité avec les frontières ivoiro-malienne et ivoiro-burkinabé, avec un important trafic non enregistré portant sur des produits venant du Mali et du Burkina Faso : des pièces détachées, des biens d'équipement ménager, des cigarettes, des pagnes (Wax et Fancy), des liqueurs, des produits alimentaires, de la volaille et du bétail.

Le prochain chapitre portera sur les produits échangés, le rôle de cette localité de Korhogo dans le commerce non enregistré.

1.3.2 Caractéristiques du marché de Bondoukou et son rôle dans le déroulement du commerce transfrontalier

Le marché de Bondoukou a les mêmes caractéristiques que celui de Korhogo à quelques nuances près. Bondoukou historiquement était la plaque tournante du commerce régional à l'image de Kong qui s'est vu effacé du paysage marchand par Korhogo au nord de la Côte d'Ivoire. Le rôle de ce marché s'est renforcé avec l'apparition de la frontière ivoiro-ghanéenne dont nous avons déjà parlé : frontière qui crée deux espaces distincts, par les lois tarifaires, douanières et monétaires entre la Côte d'Ivoire et le Ghana. La situation frontalière de la ville fut anciennement un élément majeur de la prospérité économique locale. Principale capitale du royaume du Gyaman, Bondoukou en était aussi la capitale économique. Le commerce dioula y était prospère grâce à la situation de ville-carrefour, postée à l'intersection de diverses pistes caravanières où s'échangeaient des noix de cola, des bandes de coton tissées par les Koulango, de la poudre d'or de l'Indenié et de Bondoukou même, du bétail du Mali, des couvertures de Massina, du sel et du poisson fumé du Ghana, du fer et des cauris. Les paysans des villages agricoles Dioula, Gbin et Nafana venaient y vendre des produits

vivriers pour l'approvisionnement permanent de la ville et des marchands de passage. De 1912 à 1919, un ralentissement progressif des flux commerciaux apparut. Bondoukou perdit peu à peu son rôle de ville-étape, suite à l'émergence de nouveaux axes marchands et à la constitution, plus à l'Ouest, de pôles nouveaux de Dimbokro et de Bouaké avec la construction du chemin de fer Abidjan-Ouagadougou.

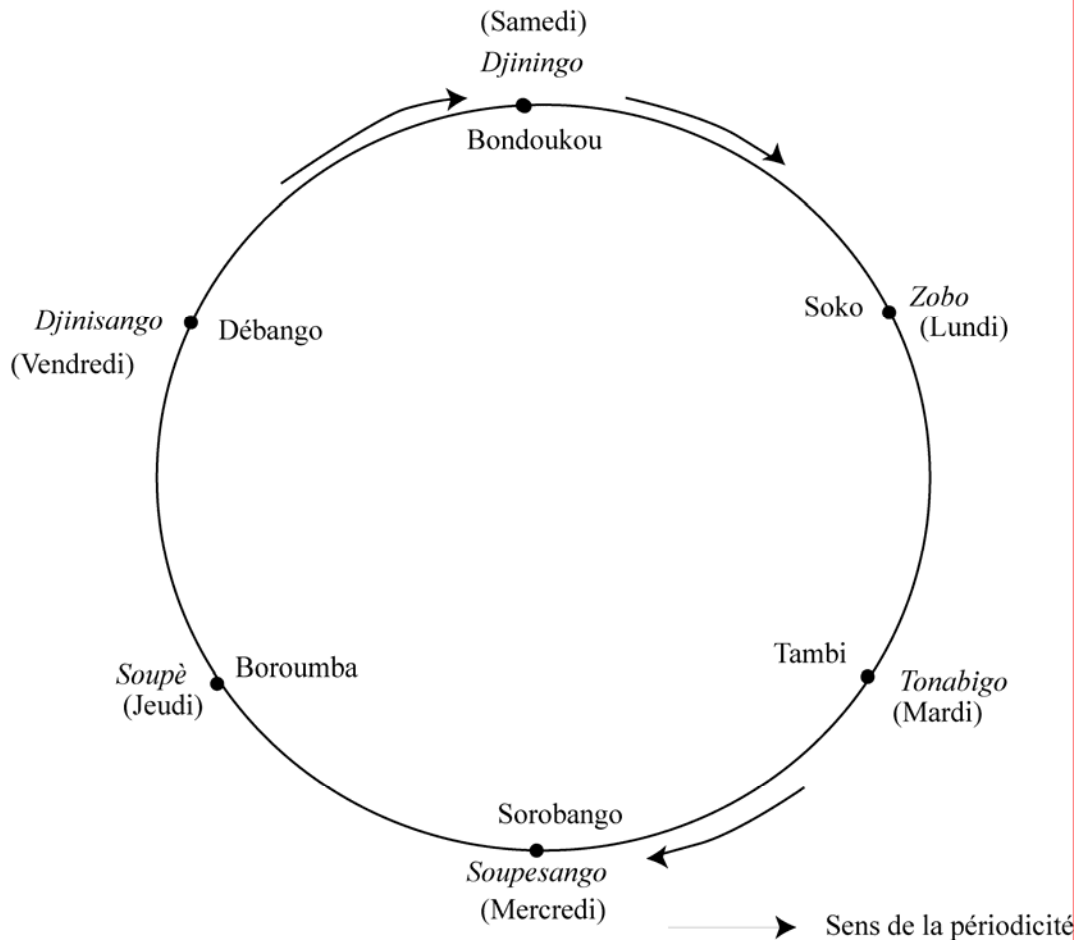
De nos jours, la frontière reste un vecteur de dynamisme économique de la localité, même si ses avantages ne sont que partiellement exploités. Les populations ghanéennes et ivoiriennes continuent d'entretenir des échanges commerciaux par la fréquentation régulière des marchés frontaliers, dont ceux de Bondoukou et de Sampa sont les plus en vue. La zone frontalière est aussi un espace de transit important de produits provenant du Sud de la Côte d'Ivoire vers le Ghana et, inversement, des biens d'importation fabriqués au Ghana et destinés à Abidjan traverse la ville. Bondoukou est également une étape pour un important commerce de bétail provenant du Burkina Faso à destination d'Abidjan, d'Abengourou et de Bouaké.

Le marché de Bondoukou a été reconstruit à son emplacement actuel à la faveur de la célébration des fêtes tournantes de l'indépendance en 1972. Cette politique de fêtes tournantes permettait d'équiper et de réduire les disparités régionales entre les régions du sud et du nord de la Côte d'Ivoire. Ce marché est d'une capacité d'accueil de 4000 places et à deux niveaux. Il est bâti sur une superficie de 4 ha et situé en plein centre ville, non loin des gares routières pour Abidjan, Nassian et Bouna. Il est alors accessible pour l'écoulement et la réception des produits vivriers locaux en provenance des ses marchés satellites des villes secondaires et des localités rurales. Le département compte 21 marchés importants dont six frontaliers avec le Ghana, comme Soko, Tambi, Boroumba, Débango, Sorobango et Bondoukou même. Mais pour notre étude, nous avons privilégié ceux de Bondoukou, de Soko et de Sampa, car ce sont des localités équipées de postes frontières douaniers et de marchés par lesquels transite un important trafic.

Bondoukou reste le principal lieu d'approvisionnement des commerçants intervenant dans des villes secondaires et demeure également le lieu de regroupement final des produits collectés sur les marchés ruraux. C'est aussi l'un des points de passage des produits manufacturés en provenance et en partance vers le Ghana dans le Nord-Est.

La dizaine de marchés-relais autour de Bondoukou se tiennent selon un cycle calqué sur le calendrier grégorien. Ils sont hebdomadaires. Mais avant le passage du fonctionnement de ces marchés au calendrier grégorien, leur fonctionnement était calqué sur le calendrier koulango qui comprend six jours au lieu de sept (Graphe 7, p.127)

Graphe 7: Cycle de fonctionnement des marchés relais



Source: *Marginalité du Nord-Est ivoirien et problématique du développement de la région 1998*

N.B. Le fonctionnement périodique des marchés selon le calendrier koulango a été remplacé par le calendrier grégorien par arrêté préfectoral 1978 pour permettre d'intégrer d'autres marchés dans le circuit.

Ainsi, à Débango le jour de marché était *djinisongo* (vendredi), à Boroumba *soupé* (jeudi), à Tambi *tanbigio* (mardi), à Bondoukou *djimmingo* (samedi). Ce fonctionnement périodique est perceptible à travers le schéma selon le calendrier Koulango.

La situation frontalière de la zone avec le Ghana a fait d'elle une zone active d'échanges internationaux à travers le semis de marchés frontaliers qui s'est organisé autour de celui de Bondoukou. Soko, Débango, Sorobango, Pinda et Sampa, marchés de contacts, drainent depuis bien longtemps de nombreux paysans et commerçants et sont particulièrement animés suivant un cycle de 7 jours (Tableau 13, p.128)

Tableau 13 : Périodicité des marchés autour de Bondoukou

Localités	Jours de marchés	Pays d'appartenance
Tiéfrodougou	Lundi	Côte d'Ivoire
Tambi	Mardi	Côte d'Ivoire
Sorobango	Mercredi	Côte d'Ivoire
Boroumba	Jeudi	Côte d'Ivoire
Sampa	Lundi	Ghana
Flakiédougou	Jeudi	Côte d'Ivoire
Goumé	Vendredi	Côte d'Ivoire
Tabagne	Vendredi	Côte d'Ivoire
Débango	Samedi	Côte d'Ivoire
Soko	Vendredi	Côte d'Ivoire
Bondoukou	Dimanche	Côte d'Ivoire

Source : Direction régionale de l'OCPV 2002

Durant la période de récolte des produits vivriers, de septembre à décembre, ces marchés sont fréquentés par les collecteurs travaillant pour le compte de marchands dioula, koulango et ghanéens le plus souvent basés à Bondoukou. Dans cette zone du nord-est, à la frontière ivoiro-ghanéenne, les marchés de Bondoukou, de Sampa sont plus importants en taille et très influents sur les autres aires de commerce de la région, influence qui va au-delà de 50km.

Ils servent à la fois de lieux d'achat pour les consommateurs finaux, de points de collecte secondaire et de regroupement pour les biens agricoles mis en marché à l'échelon régional et enfin de centres d'approvisionnement pour les colporteurs et commerçants fournissant les villages et petits marchés de la région.

A Bondoukou, les grossistes préfinancent la quasi-totalité des collecteurs basés dans le département et une partie de ceux implantés à Bouna, avant de revendre les produits aux détaillants de la ville ou de les exporter vers les grandes agglomérations et vers le Ghana, en passant par les petites localités frontalières de Soko et de Sampa.

Il est possible de distinguer un cycle marchand principal à partir de Bondoukou, la desserte des pôles marchands régionaux, et un ensemble de cycles secondaires rattachés à un ou plusieurs pôles. Mais il est important de savoir que le marché de Bondoukou joue un rôle important dans l'organisation des flux dans le nord-est. Il est le nœud des échanges non enregistrés en matière de produits manufacturés venant du Ghana, mais aussi du Nigeria et du Burkina Faso.

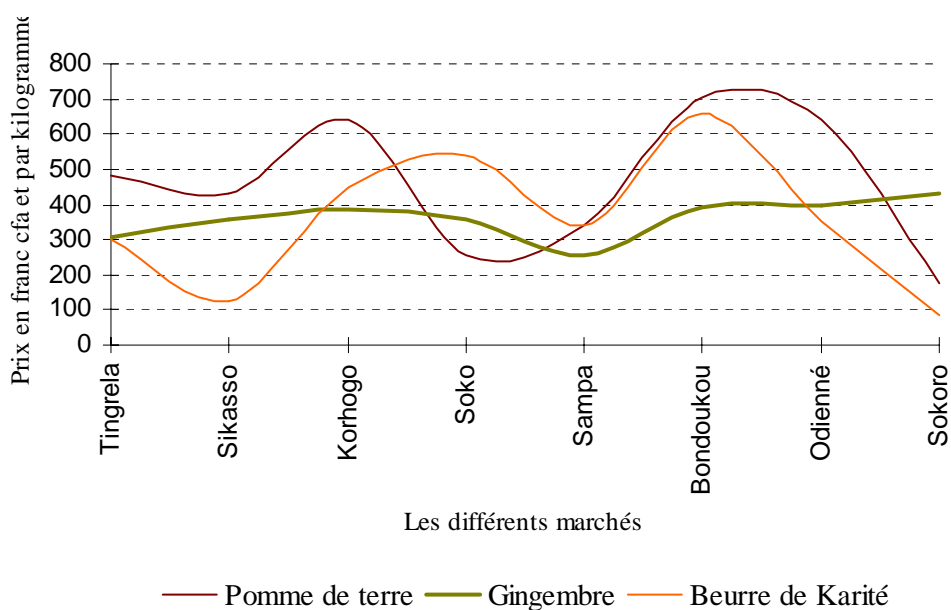
II. LES PRIX DES PRODUITS SUR LES MARCHÉS ET LEUR RÔLE DANS LES ECHANGES

Le prix des produits sur les marchés est l'un des facteurs importants dans le déroulement des échanges entre les localités. Lorsqu'il existe une différence de prix sur un certain nombre de produits entre deux marchés et si le différentiel de prix est supérieur au coût de transfert, il s'ensuit une affluence très importante des commerçants et des acheteurs sur les marchés à prix plus faibles. A travers cette étude, nous essayons de montrer que le commerce se déroule entre les différents espaces, grâce au différentiel prix, ce qui permet également de voir le processus d'intégration des marchés, par la comparaison et la vitesse à laquelle l'information « prix » est diffusée sur les marchés. Si l'information « prix » sur un marché pouvait se transmettre immédiatement sur les autres marchés pour les rendre uniformes, nous pourrions mesurer rapidement leur intégration. Mais ce n'est pas souvent le cas, car d'autres facteurs interviennent : la distance et l'état des voies qui séparent les marchés, la situation géographique et la date du relevé des prix, la quantité et la qualité des produits vendus, la personne qui réalise le relevé et les obstacles liés aux barrages routiers dressés par les agents de sécurité et contrôle. Nous allons étudier la dynamique des prix des produits vivriers, des produits manufacturés et les prix des produits issus du marché mondial. Nous proposons de montrer qu'il existe un lien entre les facteurs explicatifs du différentiel prix sur les marchés et les échanges des biens entre les espaces transfrontaliers, facteurs interprétés grâce aux données recueillies sur les différents marchés, en collaboration avec l'Office d'aide à la Commercialisation des Produits Vivriers en Côte d'Ivoire (OCPV) et par nos propres enquêtes.

II.1 Produits vivriers

Les produits vivriers sont des produits de complémentarité et de solidarité qui répondent aux problèmes de tensions alimentaires qui pourraient surgir entre pays frontières. Les échanges de ces produits se font entre les espaces qui diffèrent par la production agricole et qui suscitent des complémentarités exploitées par les circuits marchands. Ces produits vivriers alimentent des échanges dits capillaires entre des villages situés de part et d'autre des frontières dès que des tensions alimentaires apparaissent. Les prix ont été relevés sur un échantillon de treize produits et sur des marchés urbains départementaux, des villes secondaires et sur les marchés ruraux frontaliers (Graphique 6, p.130).

Graphique 6 : Prix des produits vivriers sur les types de marchés



Source : Office d'aide à la commercialisation des produits vivriers, mai 2002

Le graphique présente les prix de trois produits sur différents marchés, la pomme de terre, le beurre de karité, et le gingembre, pris sur un échantillon de treize produits couramment consommés. Ce choix a été fait pour montrer les écarts de prix sur les types de marchés et les zones de leurs productions : marchés de proximité (Soko, Sokoro et Sampa), marchés secondaires (Tingréla) et marchés départementaux à caractères régionaux (Sikasso, Korhogo, Bondoukou et Odienné). Les prix diffèrent d'un type de marché à l'autre, d'un marché frontalier rural à un marché de ville secondaire et à un marché départemental à vocation régionale. Généralement, les prix sont plus élevés sur les marchés départementaux. (Korhogo, Bondoukou et Odienné), les marchés frontaliers ruraux (Soko, Sokoro, Sampa) et des villes secondaires (Tingréla). L'exemple du beurre de karité, du gingembre et de la pomme de terre rend compte de la différence de prix entre les marchés : le prix du beurre de karité est de 704 francs CFA à Bondoukou, 480 francs à Tingréla et 175 francs Cfa à Sokoro.

Ce différentiel prix sur les aires marchandes trouve son explication dans l'importance des lieux de commercialisation. Les prix sont élevés sur les marchés des agglomérations de grande importance démographique et administrative. L'effet distance et les contraintes liées à l'accessibilité des espaces marchands restent également les facteurs qui contribuent à accroître les écarts de prix dans les différentes localités. Les agglomérations rurales frontalières sont

généralement moins accessibles. Plus le commerçant parcourt une distance importante pour se ravitailler, plus le prix du produit est élevé sur le marché final. En outre les prix sont moins élevés dans les zones de production. Le prix de la pomme de terre dont l'aire de production se situe autour de Sikasso est de 430 francs Cfa à Sikasso et de 641 francs Cfa à Korhogo.

Une autre explication sur le différentiel prix réside dans la différence de réglementation tarifaire douanière, fiscale, monétaire. Il faut ajouter les obstacles liés aux problèmes de règlement des transactions, à la multiplication des faux frais de route à payer à chaque barrage routier. Un autre fait important à relever est que même s'il n'existe pas de droit de douane sur les produits locaux dans l'espace UEMOA, l'agent de douane en poste décide au cas par cas. Il peut laisser le produit entrer sur le territoire librement ou le taxer. C'est lui qui fait que les prix des produits locaux sont plus élevés sur le marché ivoirien que sur celui du Mali et du Ghana, notamment à Korhogo, Odiénné et Bondoukou, à Sampa au Ghana et à Sikasso au Mali.

La période à laquelle nous avons effectué nos relevés est également un facteur important qui mérite d'être souligné. Cette période va de mars 2002 à juillet 2002, début des récoltes de l'igname, pomme de terre, manioc, maïs, banane plantain, tomate et gingembre. Les prix constatés sur les marchés sont les prix du début de la commercialisation de ces produits. En revanche, en période de pleine campagne de distribution, les prix chutent de 30 à 50% depuis les zones de production jusqu'aux marchés finaux.

Il est important de savoir que lorsque les marchés se tiennent le même jour dans un espace donné, les prix des produits ne sont pas les mêmes sur les différentes aires de commerce des localités. Il faut attendre deux, voire quatre heures, selon la localisation du marché, pour que les prix s'uniformisent.

Tel a été notre étonnement de voir l'exemple des marchés autour de Ouangolodougou. A l'ouverture des marchés de Zégoua, de Niangoloko et de Ouangolodougou à 10 heures le samedi 22 mars 2002, les prix des produits locaux de consommation courante étaient différents. Le prix de la pomme de terre était de 550 francs Cfa par kilogramme à Ouangolodougou, mais il était de 250 à Zégoua et à 300 à Pogo. Cette différence à travers les marchés frontaliers autour de Ouangolodougou est liée à l'obstacle des barrages routiers et à l'état des voies de communications. Le temps mis pour franchir ces obstacles retarde la diffusion rapide des prix sur les marchés. Ces obstacles entraînent également des difficultés d'approvisionnement des différents marchés par les commerçants qui finissent par céder au découragement et à abandonner leurs marchandises aux différents postes de contrôle, ce qui ne favorise pas la diffusion rapide de l'information « prix » sur les différents marchés aux

même heures. Les commerçants venant de Ouangolodougou sont obligés d'affronter les forces de contrôle et sécurité aux différents barrages routiers, de braver l'état des voies de communication pour accéder aux autres marchés qui se tiennent le même jour.

Les commerçants qui n'arrivent pas à franchir les postes de contrôles ont élaboré des stratégies en créant des marchés aux différents postes de contrôles et tout le long des axes routiers où se trouve un barrage des forces de sécurité et de l'ordre. Ainsi, de nouveaux espaces de pratiques de commerce naissent le long des axes routiers : « marchés-barrages » qui ont comme clientèle les passagers et comme acteurs les petits vendeurs à la sauvette appelés « les banabananas ». Ils proposent leurs articles aux passagers des véhicules. Les articles proposés sont généralement des œufs cuits, du pain, des fruits et légumes, quelques tissus et produits artisanaux, des boissons gazeuses, des cigarettes, des produits laitiers, de la banane plantain et douce, des tubercules (manioc, igname, la patate) et des céréales (riz, mil et maïs sorgho) et surtout des produits manufacturés prohibés. Les prix de ces produits peuvent varier du simple au double selon la capacité du client à marchander. Ces articles sont vendus soit en tas, soit à l'unité selon le désir du client. Ces marchés sont également les lieux de toutes sortes de pratiques, comme la prostitution, trafics en tout genre, alcoolisme et corruption.

Avec la crise ivoirienne qui a engendré la partition du pays entre le Nord et le Sud, les prix des produits locaux agricoles ont flambé non seulement dans les zones sous occupation rebelle mais également sur les marchés des principaux états limitrophes. Ainsi, en février 2003, le prix de la banane plantain dont la zone de production est en zone forestière est passé de 4 200 francs Cfa le sac à 16 000 Cfa au marché de Sikasso.

Les prix des produits locaux agricoles diffèrent d'un espace marchand à un autre à cause de plusieurs facteurs qui concernent la localisation des marchés, l'état des axes routiers, la réglementation tarifaire et douanière et les barrages routiers qui sont des obstacles à la libre circulation des informations en matière de prix à travers les espaces transfrontaliers.

II.2 Les produits manufacturés

Le commerce de produits manufacturés sur les espaces marchands frontaliers, comme nous l'avons dit, est qualifié de « commerce de fourmis » (Harrera, 1997). Cette activité repose sur des quantités et des variétés d'articles issus non seulement du marché mondial mais également des factoreries des Etats en relation. Les acteurs de ce commerce ont généralement pour source d'approvisionnement les marchés frontaliers qui agissent très souvent de manière

individuelle et vendent leurs marchandises dans les villes secondaires à proximité de grands marchés frontaliers et urbains.

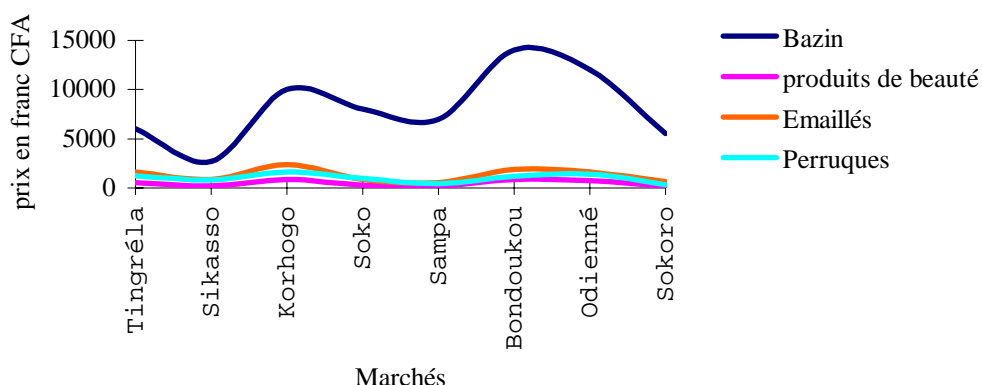
Ces petits commerçants utilisent les transports en commun pour acheminer leurs marchandises, ce qui les rend vulnérables face aux contrôles intempestifs des forces de sécurité et de la douane. Ils doivent s'acquitter de faux-frais de route inopinés et répétés tout le long du trajet entre le marché d'approvisionnement et le centre de revente. Cependant, le système de convoyage qu'ils utilisent leur permet de partager entre eux tous ces faux-frais.

Pour analyser les prix de quelques articles sur les différentes aires marchandes, nous avons retenu trois produits sur neuf qui nous paraissent intéressants pour leur représentativité en matière de recettes douanières et leurs volumes très importants dans les échanges.

Les prix sont souvent plus élevés dans leur pays de fabrication que dans les autres. Sur les marchés de Sikasso et de Sampa, le savon de lessive coûte 150 francs CFA, alors qu'il est de 250 francs CFA sur les autres marchés ivoiriens. Ce différentiel peut s'expliquer par un ensemble de mesures prises par les entreprises implantées en Côte d'Ivoire pour pénétrer les marchés des pays de la sous région ouest-africaine, qui consiste à exonérer de droits de douane certains produits mis à la consommation sur l'ensemble des pays importateurs. On note également la non-application de la taxe à la valeur ajoutée (TVA) sur ces produits du pays d'origine aux pays demandeurs. Ainsi, la non-application de la réglementation douanière et tarifaire sur l'ensemble des produits de leur pays de fabrication fait baisser les coûts dans les Etats importateurs. Les prix qui sont alors pratiqués sur les deux marchés retenus ne sont que la conséquence de cette politique de dumping appliquée par les entreprises ivoiriennes.

Cette politique de la conquête du marché des pays de la sous-région n'est pas sans conséquence sur les territoires frontaliers. Les populations frontalières vont alors se ravitailler vers les marchés frontaliers où les produits achetés hors taxes reviennent pour être vendus à des prix défiant toute concurrence, comme au marché de Sokoro où les prix sont relativement bas par rapport à l'ensemble des marchés (Graphique 6, p.134). Ce marché accueille également des produits provenant des usines guinéennes dont les prix sont encore très bas par rapport à ceux pratiqués sur le marché malien de Sikasso, surtout à cause de la différence de politique monétaire entre les états.

Graphique 6 :Prix des produits manufacturés de consommation courante sur les types de marchés



Source : Directions régionales du commerce Korhogo et Bondoukou

La parité monétaire de la période où les relevés ont été effectués est la cause des prix bas des produits sur ce marché. Elle fluctue au bon gré des changeurs ou monnayeurs qui pallient les défaillances des banques centrales des Etats. Ainsi, on peut échanger 500 francs Cfa contre 2000 francs guinéens, à l'ouverture du marché à 10 heures, et vers 12 heures cette valeur peut passer de 2000 francs guinéens à 1000 francs voire 850 francs guinéens.

Cette fluctuation se répercute immédiatement sur les prix des produits. L'exemple du savon corrobore ce constat. Le jour de « grand marché », le savon coûte 150 francs CFA l'unité ; à 13 heures le prix passe à 125 francs Cfa, à la fermeture à 16 heures il est encore revu à la baisse, 100 francs CFA. Ainsi, en 6 heures, pour cause de la dépréciation de la monnaie, on enregistre une variation du prix de l'ordre de 15%. Cette situation prévaut également sur le marché de Sampa en territoire ghanéen à quelques nuances près. Cependant, les prix diffèrent de ceux pratiqués à Bondoukou et à Soko en Côte d'Ivoire car ces localités sont très peu éloignées les unes des autres. Bondoukou est à 12 km de Sampa, alors que Soko se trouve respectivement à 7 et 5 km de Bondoukou et de Sampa. Ici, les prix atteignent les autres marchés à intervalle de 20 à 30 minutes malgré l'existence des barrages routiers de contrôle et l'état de la voie qui relie les localités.

Parfois, les prix subissent une hausse à cause des difficultés d'approvisionnement liées à l'état de dégradation des voies de communications due à l'érosion en période des pluies. Des pénuries de produits peuvent alors être constatées chez les grossistes. Cette situation favorise un autre type de commerce non formalisé.

Les prix des produits manufacturés sur les marchés de la zone sont fonction de la distance, de la réglementation douanière et tarifaire et des politiques monétaires. L'intégration des marchés de la zone par le différentiel prix est fonction de la nature du produit, de sa provenance, de son mode de mise en consommation et de sa qualité.

La variable prix peut permettre de mesurer le phénomène intégrateur des marchés si les produits sont de même nature et ont été transportés sur les marchés suivant la même réglementation douanière et le même circuit d'approvisionnement. C'est pourquoi nous parlons d'une intégration des marchés de la zone par type de produit à travers la variable prix.

II.3 Les produits issus du marché mondial

Le commerce des produits issus du marché mondial est l'œuvre des réseaux des commerçants, dont les relations entre les membres sont basées sur la solidarité ethnique et religieuse de part et d'autre de la frontière. Cette forme d'organisation draine l'essentiel des importations des produits manufacturés, de manière officielle mais également frauduleuse.

Le recensement des produits qui viennent du marché mondial que nous avons effectué sur les marchés frontaliers a permis d'identifier plus de 250 marques que nous avons regroupées en quelques rubriques :

- Textiles (pagnes wax anglais, *fancy*, friperie, vêtements de marques contrefaits)
- Chaussures en cuir et plastique, basket
- Aliments en conserve (laits)
- Pharmacie, cosmétiques
- Appareils électroniques (radios, chaînes hi-fi, téléphones portables, TV, magnétoscopes, DVD, réfrigérateurs et du matériel informatique)
- Liqueurs et boissons gazeuses
- Pièces détachées
- Quincaillerie, ustensiles de cuisine
- Cigarette (Marlboro, Dunhill...)

Ces produits ont été importés par le Nigeria, la Guinée, le Ghana et le Bénin puis réexportés vers la Côte d'Ivoire qui les redistribue à l'ensemble des Etats sahéliens via les réseaux de commerçants Malinké, Haoussa, Yorouba et Ibo fortement implantés dans ce pays. Nous relaterons plus loin la manière dont ces produits sont introduits dans les marchés frontaliers. Mais il est important de savoir, au vu de la valeur de ces produits, comment des populations aussi démunies et sans grand pouvoir d'achat peuvent se les procurer. Nous pouvons dire que les prix de ces produits sont fonction de leur lieu de fabrication et de la politique économique du pays de réexportation. En effet, ils proviennent de pays qui pratiquent le dumping, comme la Chine, Taiwan, l'Inde, la Corée du Sud et le Japon. Ainsi,

une chaîne hi-fi coûte 250 000 francs Cfa au marché de Sampa, le double à Bondoukou. Compte tenu de la faible parité de leur monnaie par rapport au franc CFA et de leur politique économique, ces pays de réexportation envoient ces articles vers la Côte d'Ivoire où d'autres taxes douanières sont ajoutées au prix initial, ce qui explique la différence des prix entre les marchés de Sampa et de Bondoukou.

L'évolution des prix peut également être observée dans le temps, car le taux de change du pays d'origine des produits réexportés varie par rapport au franc Cfa, de la même manière que le cédi et le franc guinéen par rapport au franc CFA.

Ainsi, la coexistence de régimes et zones monétaires différents est considérée comme le principal déterminant des échanges non formalisés entre le Nigeria pays de réexportation des produits mais également entre le Ghana, la Guinée et les pays de zone franc, le Mali, le Burkina Faso et la Côte d'Ivoire. Aujourd'hui, bien d'autres facteurs militent en faveur de ce commerce de produits issus du marché mondial. La crise ivoirienne a occasionné la partition du pays, créant une frontière interne infranchissable et bouleversant les circuits et axes routiers habituels d'échanges avec les Etats en relation dans notre espace d'étude.

II.4 La crise ivoirienne et ses répercussions sur les prix des produits sur les marchés frontaliers

La crise ivoirienne a pesé et pèsera sur les prix des produits des pays de la sous-région et particulièrement sur les marchés frontaliers. Pour illustrer cette réflexion, il faut signaler que l'essentiel des échanges se faisait autrefois directement par la route pour le Mali, la Guinée et par le chemin de fer pour le Burkina jusqu'à Abidjan via le nord de la Côte d'Ivoire. Aujourd'hui, on note un rallongement des circuits, qui entraîne une hausse des prix vu le coût d'acheminement dans les pays enclavés et dans le Sud de la Côte d'Ivoire sous contrôle gouvernemental.

La hausse des prix sur les produits en zone gouvernementale porte sur les produits d'élevage importés des pays sahéliens et dont le Sud dépend pour une bonne part. Pour l'approvisionnement du nord de la Côte d'Ivoire, les commerçants transitent par le Ghana, le Burkina Faso, le Mali et, dans une moindre mesure, la Guinée ce qui allonge le trajet. Les prix subissent des hausses liées au rallongement des distances dû à un renchérissement du coût de transport qui est répercuté sur les prix des produits dans le cadre des échanges. Des engorgements se produisent dans les couloirs de transport (togolais, béninois et ghanéens) et

dans les ports de substitution qui ne sont pas préparés à traiter un trafic important que l'axe ivoirien traitait à hauteur de 95%.

Le port et le couloir de transport Ouagadougou-Lomé long de 1670 km en sont un bon exemple. En quelques mois, ce couloir de crise s'est considérablement dégradé à cause des surcharges. Au port de Lomé, l'insuffisance d'infrastructures de stockage ne permet pas de faire face aux importants volumes de marchandises à traiter, ce qui augmente les délais de rotation des véhicules et ralentit le rythme des évacuations des marchandises en direction des états enclavés. Un camion de 40 tonnes en provenance de Bamako reste 21 jours pour décharger son contenu, car le port de Lomé ne dispose pas d'infrastructures appropriées pour entreposer les marchandises en transit pour le Mali, le Burkina et le Niger.

Cette situation a engendré une hausse des prix de certains produits comme le ciment (2,1%) dans le sens Sud-Nord, et le bétail (4,5%) dans le sens Nord-Sud. Le kilogramme de viande sans os est passé de 850 à 1650 francs Cfa en Côte d'Ivoire; la tonne de ciment de 55 000 à 90 000 francs Cfa au Mali et au Burkina Faso. Pour pallier ce fait, des produits et de nouveaux axes de transports ont fait leur apparition dans le paysage commercial. Pendant cette crise, nous avons constaté l'entrée des produits en provenance du Maghreb, du Togo et du Nigeria à Ouangolodougou, Sikasso. Par le passé, ces marchés étaient le domaine de prédilection des produits « made in Côte d'Ivoire », comme les boissons gazeuses, les liqueurs, le ciment du Togo, les produits pétroliers, la farine et le sucre importé du Brésil et réexporté par le Nigeria à travers sa diaspora importante et très en vue dans les échanges non formalisés en l'Afrique de l'Ouest.

Le bétail, expédié par le passé par route ou par chemin de fer en direction de la Côte d'Ivoire, avait un prix raisonnable. De nos jours, à cause des circuits plus longs, des coûts d'acheminement et de la baisse des prix aux producteurs, son prix est en très forte hausse dans le Sud en zone gouvernementale. Pour lutter contre ce problème et la trop grande dépendance des pays sahéliens, l'importation de viande congelée et subventionnée d'Argentine, du Brésil et de la Hollande a fait son apparition.

Cette crise montre combien les marchés frontaliers sont liés à l'axe ivoirien pour leur approvisionnement en produits de diverses natures. En effet, les chocs enregistrés par cette crise sur les produits venant de la Côte d'Ivoire se répercutent sur les prix des articles des marchés.

Nous allons voir comment l'augmentation des distances peut entraîner des surcoûts sur le transport vers les pays sahéliens (Tableau 14, p.138). A titre d'exemple, le Mali subit les effets de cette situation à cause de sa trop grande dépendance de l'axe ivoirien, axe qui

présente des infrastructures importantes pour le traitement rapide et de stockage des produits tels que les produits pétroliers et le trafic conteneurisé. Avec une infrastructure riche de 34 postes à quai répartis sur 6 400 mètres linéaires et un trafic proche de 14,7 millions tonnes, le port d'Abidjan accueille 43 % des importations du Mali et du Burkina en 2000 (AFD 2003).

Tableau 14: *Tarif de transport à destination des pays sahéliens : l'exemple du Mali*

Port d'origine	Distance (des ports côtiers aux pays enclavés)			Coût en FCFA pour un camion 40 tonnes ou 2 conteneurs 20'	
	Distance Totale	Route accidentée	Pistes	Avant la crise	Au cours de la crise
	Km	Km	Km		
Abidjan	1100	404	-	1 425 000	3 000 000
Lomé	1917	670	-	1 600 000	2 400 000
Téma	1800	250	156	1 800 000	2 050 000

Source : Notre enquête, février 2003

Pour la période avant la crise, on constate que pour un camion de 40 tonnes ou chargé de 2 conteneurs de 20 pieds en partance pour le Mali, le coût de transfert était de 1 425 000 francs Cfa sur une voie directe, non accidentée longue de 1100 km. Pendant la crise, pour le même mode de transfert, le coût est passé à 3 000 000 francs CFA. Cette situation est due au rallongement de la distance, avec la traversée du Ghana qui non seulement ne fait pas partie de la zone franc mais aussi de l'UEMOA. Ce pays n'est donc pas tenu de respecter la politique de transport inter Etat (TEC) mise en œuvre par les états membres de l'UEMOA pour permettre la libre circulation des biens et des personnes. En effet, l'allongement des distances et le recours à des modes de transport moins performants (passage du rail à la route pour le Burkina Faso, utilisation d'itinéraires plus accidentés et vallonnés pour le Mali) ont considérablement altéré le rythme d'approvisionnement de ces deux pays (A. F. D, 2003). La surexploitation des couloirs de transport amplifie le phénomène d'usure des voies. Leur détérioration joue considérablement sur le temps d'évacuation des marchandises vers les marchés de l'hinterland, entraînant des tensions au vu des prix du transport évoqués plus haut. Ce surcoût est répercuté sur les prix des produits sur les marchés.

La crise ivoirienne modifie les circuits habituels des échanges entre les pays enclavés et l'ensemble des pays de l'Afrique de l'Ouest. L'allongement des distances provoque une hausse des prix des transports qui, en retour, créent une inflation sur les marchés en relation. Les conséquences sont directes, avec de véritables dérapages inflationnistes préjudiciables

aux populations et la naissance d'échanges non formalisés avec l'apparition sur les marchés des produits prohibés et de contrebande.

Conclusion

Nous retenons que les flux commerciaux transfrontaliers sont tridimensionnels : les flux de proximité avec les échanges entre localités villageoises proches, de courte distance organisés autour de villes proches des frontières et de longue distance avec les grandes villes comme point de départ (généralement les capitales d'Etats ou les ports côtiers) vers les pays limitrophes mais transitant par les villes régionales. Ces flux sont nés à partir de l'usage de plusieurs monnaies dont le cours est déterminé dans toute la zone par un marché parallèle de change, de la solidarité entre les peuples vivant sur les marges territoriales et surtout de la différence en matière de réglementation douanière et fiscale entre les espaces.

Notre espace d'étude montre des flux commerciaux modifiés à cause de la crise ivoirienne. En effet, la partition de fait du pays crée une frontière intérieure qui donne naissance à deux espaces : un espace sous occupation rebelle et un autre gouvernemental. Cette partition ne permet plus d'échanges directs par route et par chemin de fer jusqu'à Abidjan. Aujourd'hui, une réorganisation de l'ensemble des échanges a vu le jour non seulement dans notre espace d'étude mais dans la sous-région ouest-africaine. Elle entraîne un allongement des temps de transports qui se répercute sur les prix des produits.

Pour contenir les effets de cette crise, les populations ont trouvé des produits de substitution qui inondent les marchés de la zone, qui sont des produits de contrebande des marchés et des entreprises des pays de la sous-région. Ces sociétés évoluent dans l'agro-alimentaire et sont implantées au Nigeria, Togo et Bénin. Longtemps considérés comme de moindre qualité, les produits nigériens ont été relancés par la crise sur les marchés de notre espace d'étude.

CHAPITRE V

LES PRODUITS ECHANGES

La zone frontalière nord de la Côte d'Ivoire est le théâtre de nombreux échanges formalisés ou non. Les marchés, les postes de douane et les différents axes routiers qui parsèment l'espace sont des lieux très actifs où circulent de nombreux produits provenant d'horizons divers.

Les flux commerciaux empruntent plusieurs axes : d'une part ceux liés au commerce dit officiel qui transitent par les postes de douane et d'autre part les axes de contrebande où circulent plusieurs produits manufacturés issus du marché mondial. Il est important de souligner que le commerce non formalisé peut également s'effectuer sur les axes officiels.

Dans ce chapitre, nous mettons en évidence les types et les volumes de produits échangés selon les flux. L'intérêt de cette étude réside dans le fait que les analyses effectuées prennent en compte les échanges qui se sont déroulés en période normale et en période de crise intervenue en Côte d'Ivoire.

La crise qui secoue la Côte d'ivoire depuis le 19 septembre 2002 et qui a engendré la partition du pays bouleverse le déroulement des échanges avec les pays de l'hinterland. Cette situation crée de nouveaux axes commerciaux, avec pour corollaire le développement d'espaces d'économie souterraine. liés à des réseaux de commerçants très structurés et dynamiques pour approvisionner les localités sous contrôle rebelle en produits de première nécessité. Les cultures d'exportation dans les zones occupées sont détournées des circuits habituels et sont évacuées à partir des ports de Lomé, d'Accra et de Téma via les pays voisins ou pour leur semi-transformation dans les usines des pays frontaliers. En zone gouvernementale, l'essentiel des échanges avec les pays sahéliens et les autres pays limitrophes s'effectue non seulement par le Ghana mais également par voie maritime.

En tenant compte de tous ces aspects dans le déroulement du commerce sous-régional, nous analysons les aspects des échanges portant sur les types et les volumes des produits aux différents postes de douanes suivant quatre directions. Ces axes concernent les échanges entre la Côte d'ivoire et le Mali aux postes frontières de Pogo, de Nigouni et de Tiéfinzo, mais également entre la Côte d'Ivoire et le Burkina Faso aux postes frontières de Ouangolodougou

(terrestre et ferroviaire), entre la Côte d'Ivoire et le Ghana au poste de Soko et enfin entre la Côte d'Ivoire et la Guinée au poste de Minignan. Les statistiques proviennent des pesées effectuées sur des marchandises de la période d'avant crise et des sources douanières de chaque poste frontière. A partir de ces statistiques nous analysons les flux officiels. Quant aux flux non formalisés, les analyses proviennent des enquêtes faites auprès des commerçants, des petits trafiquants de diverses marchandises et de passeurs.

I. LES AXES DES FLUX COMMERCIAUX OFFICIELS

Les flux commerciaux dits officiels sont les échanges qui se déroulent sous le regard de la douane et sur lesquels des droits et taxes sont perçus par l'Etat central aux différents postes frontières. Ils suivent les axes routiers habituels de circulation. Plusieurs axes sont concernés par notre étude, mais nous parlerons tout d'abord des échanges officiels qui se déroulent aux frontières nord entre la Côte d'Ivoire et le Mali, puis ensuite de ceux de la Côte d'Ivoire et du Burkina Faso.

Enfin, nous analyserons les échanges aux frontières nord-ouest entre la Côte d'Ivoire et la Guinée, puis aux frontières nord-est sur les échanges entre la Côte d'Ivoire et le Ghana tout en identifiant les types produits échangés et leurs volumes.

I.1 Les produits échangés dans le sens Côte d'Ivoire-Mali

Le trafic entre la Côte d'Ivoire et le Mali se déroule sur trois axes routiers sur lesquels sont localisés trois postes de douane : à Tiénfinzo sur l'axe Bougouni-Odienné, à Nigouni sur l'axe Tingréla-Bougouni et à Pogo sur l'axe Korhogo-Sikasso. Ce dernier axe, par lequel transite l'essentiel des échanges entre les deux pays, est de loin le plus fréquenté, car c'est une route bitumée en assez bon état. En revanche, les deux autres axes offrent des possibilités d'échanges réduites, à cause de leur impraticabilité en saison des pluies. Ils sont généralement empruntés par des commerçants disposant de petits volumes de produits et par des animaux sur pied à destination de la Côte d'Ivoire. Ces trois axes routiers se partagent le transit des marchandises entre la Côte d'Ivoire et le Mali. Nous analyserons les flux quantifiés de produits agricoles (vivriers, animaliers et d'exportation), manufacturés, pétroliers, chiffres que la douane a bien voulu mettre à notre disposition.

1.1.1 Les produits agricoles

Nous regroupons sous le vocable de produits agricoles, les produits de consommation courante qui alimentent le commerce dit « capillaire ». Ce sont les produits d'origine végétale comprenant les céréales (maïs, sorgho, mil et riz), le maraîcher (tomate fraîche, gombo, piment), les légumineuses (aubergines, arachide, ail, oignon) et les produits d'origine animale et d'exportation. Malgré le caractère très informel du commerce dit capillaire qui se déroule entre populations proches des frontières, un important volume de produits a été enregistré grâce aux directions de l'agriculture représentées aux postes frontières par les agents phytosanitaires. Les statistiques que nous utilisons proviennent de ces structures phytosanitaires.

Tableau 15 : Volume des produits agricoles par poste frontière en direction du Mali

Postes frontières Produits (tonnes)	Tiéfinfinzo	Nigouni	Pogo	Total
Mil	160	230	260	650
Sorgho	243	437	568	1248
Maïs	342	512	673	1527
Riz	25	54	186	265
Tomates fraîches	200	150	340	690
Gombo	30	40	75	145
Piment	14	56	280	350
Aubergine	34	42	55	131
Ail	54	65	450	569
Banane plantain	120	260	290	670
Cola	325	560	630	1515
Manioc doux	80	123	450	653
Igname	123	234	540	897
Total	1750	3063	4797	9610

Source : Rapport phytosanitaire direction régionale de l'agriculture, Korhogo 2001

Ce tableau fait état des échanges de produits agricoles ivoiriens en direction du Mali d'une façon générale et plus particulièrement en direction des grands centres urbains comme Sikasso, Bougouni et plus loin Bamako. Ces produits proviennent pour la plupart des localités proches de la frontière et des localités forestières de Côte d'Ivoire. Même si leurs volumes sont répertoriés dans ce tableau, les quantités échangées restent en-deçà de la valeur et de la réalité. En effet, une grande partie n'est pas quantifiée aux différents postes à cause de la prédominance des échanges informels de proximité entre les localités rurales.

Les transits à partir des postes frontières de Tiéfinfinzo et de Nigouni sont devenus très secondaires pour les commerçants maliens et ivoiriens. Ils ne concernent que les transactions

sur les biens agricoles du pays rural proche de la frontière et des départements voisins. Le plus gros des transactions se déroule à partir du port d'Abidjan et à un degré moindre à partir de celui de San-Pédro, en empruntant le principal axe routier qui passe par Ouangolodougou-Pogo pour rejoindre le Mali, ce qui explique l'importance des volumes de produits en direction du Mali au poste frontière de Pogo, environ 4797 tonnes.

On note également le transit d'importants volumes d'autres produits par ce même poste frontière. La cola transite par Pogo (630 tonnes), soit 7% des exportations cumulées en direction du Mali, alors que 325 et 560 tonnes transitent par les deux autres postes. La cola demeure le produit le plus important en volume que la Côte d'Ivoire exporte vers le Mali avec 1515 tonnes tous postes frontières confondus.

L'essentiel des transferts se fait par le poste frontière de Pogo. Les autres postes ne reçoivent que des quantités limitées à cause des voies de communications qui sont peu praticables et inadaptées aux camions de grande capacité. La cola continue encore à alimenter les échanges de longue distance dans le sens Sud-Nord. Elle demeure aussi le produit dont la filière et les circuits de commercialisation sont encore aux mains des Africains. A ce propos, l'étude des circuits de commercialisation des produits dans le prochain chapitre nous en dira plus. A ces produits s'ajoutent les produits manufacturés de consommation courante et les produits pétroliers, comme les hydrocarbures et dérivés, le ciment et les produits alimentaires et chimiques.

1.1.2 Les produits manufacturés en direction du Mali

Les produits manufacturés transitant par la Côte d'Ivoire pour le Mali sont les produits pétroliers (essence, gasoil, pétrole à lampe tempête, kérosène et divers autres huiles), les produits chimiques (engrais). Les produits alimentaires sont essentiellement le sucre, la farine, le lait, les cubes maggi auxquels s'ajoutent des produits cosmétiques comme le savon.

Les volumes de ces différents produits en direction du Mali sont très importants et transitent en majorité par le principal axe routier reliant la Côte d'Ivoire au Mali, le couloir de transport régional Abidjan-Bamako et ensuite par l'axe -San-Pédro-Bougouni

Tableau 16 : Volume des produits manufacturés et pétroliers par poste frontière en direction du Mali

Postes frontières Produits (tonne)	Tiéfinfinzo	Nigouni	Pogo	Total
Hydrocarbure	10 000	30.000	560.000	600 000
Sucre	3.000	4 000	120.000	127 000
Lait	20	130	250	400
Maggi	25	30	324	379
Emaillés	40	50	245	335
Plastiques	240	340	356	936
Ciment	15.000	25.000	760.000	800 000
Engrais	5000	25000	120000	150000
Total	33325	84550	1561175	1 679 050

Source : Direction des statistiques et des études économiques douane ivoirienne, mai 2002

On note une gamme variée de produits qui montre l'influence de la Côte d'Ivoire, propice à la redistribution des biens importés et à l'écoulement de produits que ce pays fabrique en fonction du marché formé par un vaste hinterland englobant le Mali. Le ciment représente la part la plus importante des échanges en direction du Mali (800 000 tonnes) puis suivent les hydrocarbures (600 000 tonnes). Il faut ajouter les autres produits originaires de la Côte d'Ivoire qui représentent plus d'un million de tonnes, le sucre, le lait, *les émaillés*, du matériels plastiques et les engrais.

Lorsque nous analysons les échanges par poste frontière, nous observons que l'essentiel du transit passe par le poste frontière de Pogo (151 175 tonnes) et, dans une certaine mesure, par celui de Nigouni (84 550 tonnes). Tiéfinfinzo vient en dernière position (33 325 tonnes).

Cette situation s'explique par l'état des voies de circulations et de l'importance des postes frontières liée à leurs attributs. Pogo est un poste frontière de deuxième ordre caractérisé par sa capacité à réaliser 75 à 90% des quotas des recettes mensuelles qui lui sont fixées (1 milliard de francs CFA). C'est un axe de transport bitumé à vocation régionale où transitent quotidiennement 300 à 500 camions en provenance et à destination du Mali. Nigouni et Tiéfinfinzo sont de troisième ordre, situés sur deux axes routiers dont la viabilité est incertaine par temps de pluie, réduisant considérablement leur activité.

I.2 Les produits exportés par le Mali en direction de la Côte d'Ivoire

S'appuyant sur un port avec 37 postes à quai et d'importantes infrastructures, dont un terminal pétrolier pouvant accueillir des super tankers et traiter des volumes annuels de marchandises de l'ordre de 5 à 8 millions de tonnes, un réseau routier qui l'arrime aux Etats

de son hinterland, la Côte d'Ivoire a conforté son rôle de porte d'entrée et de sortie des produits vers l'espace ouest-africain.

Elle constitue un débouché pour l'évacuation et la réception des produits maliens, notamment le coton, composante essentielle de ses exportations. Le Mali exportait en direction de la Côte d'Ivoire ou vers le reste du monde à partir du port d'Abidjan de nombreux produits issus de son potentiel agricole, industriel et minier avant la crise ivoirienne.

L'analyse présentée dans cette partie de notre étude s'attache à identifier, à mesurer les volumes des différents produits que ce pays exportait ou faisait transiter par la Côte d'Ivoire. Les relevés des flux ont été enregistrés aux différents postes frontières de douanes ivoiro-maliens et mettent en évidence une gamme importante et variée des produits exportés, agricoles, manufacturés et artisanaux.

1.2.1 Produits agricoles en direction de la Côte d'Ivoire

Les produits exportés vers la Côte d'Ivoire par le Mali à partir de la frontière nord sont très nombreux. Il s'agit des produits agricoles dont le tonnage évolue en fonction des pénuries et des phénomènes saisonniers, comme la pomme de terre, la tomate fraîche, l'oignon, le pois sucré, le haricot, le sorgho, la graine de sésame, la gomme arabique.

A ces produits vivriers, il faut ajouter les produits traditionnels d'exportation divers qui transitent par l'espace frontalier nord par le port autonome d'Abidjan : le coton, la noix de cajou. Le tableau 17 présente le tonnage de ces produits :

Tableau 17 : Produits agricoles en direction de la Côte d'Ivoire

Postes frontières Produits (tonne)	Tiéfinfinzo	Nigouni	Pogo	Total
Pomme de terre	23	34	103	160
Tomate fraîche	16	30	450	496
Oignon	120	250	690	1060
Poids sucré	34	45	900	979
Haricots	12	10	180	202
Sorgho	9	120	170	299
Graines de sésame	12	15	270	297
Gomme arabique	3	3	40	46
Coton	6000	8000	148 000	162 000
Noix de cajou	2000	3000	4000	9 000
Total	8229	11507	154 803	174539

Source : Rapport phytosanitaire de la direction de l'agriculture, Korhogo et Odienné 2001

Tous les produits en direction de la Côte d'Ivoire, hormis le coton et les noix de cajou, sont des produits de consommation courante qui viennent réduire les pénuries et les tensions alimentaires dans les localités ivoiriennes. Les plus importants sont la pomme de terre, la tomate fraîche, l'oignon et le pois sucré.

Les produits en direction de la Côte d'Ivoire transitent en majorité par le poste frontière de Pogo (154 633 tonnes), qui se situe sur un axe routier important bitumé et qui relie le Mali à la Côte d'Ivoire. Ils transitent essentiellement par le poste frontière de Pogo. Les autres postes frontières (Nigouni (11 277 tonnes) et Tiéfinzo (8 217 tonnes). sont de second plan et ne reçoivent que les produits agricoles de consommation courante destinés aux villages, aux bourgs et villes ivoiriennes, comme Tiéfinzo, Tiénko, Tingrela et Odienné.

Quant au coton, une partie est transformée dans les usines ivoiriennes avant leur destination définitive en direction du reste du monde. Cette semi-transformation est faite à Bouaké (usine Gonfréville), à Dimbokro (UTEXCI) et à Abidjan (UNIWAX).

La noix de cajou est directement réexportée vers l'Inde et le Japon pour son usage dans le domaine de la cosmétique et de l'automobile via le port d'Abidjan.

En dehors de ces quelques produits en provenance du Mali, se trouvent des produits animaliers et dérivés : le cuir travaillé, les peaux, le bétail sur pied et quelques produits manufacturés.

Au sujet du cuir travaillé et du bétail, il est important de noter que la Côte d'Ivoire n'a pas une grande tradition d'élevage. Cependant, ce n'est que depuis le début des années 1970 que le pays tente de se doter d'une activité d'élevage plus intense dans le nord grâce à des projets de développement et d'amélioration de la productivité des élevages traditionnels. Cette importante mission fut confiée à l'époque à la SODEPRA (Société pour le Développement de la Production Animale). Cette mission concerne maintenant l'ANADER (Agence Nationale pour Développement Rural). Malgré un effort de plus 33 ans, le pays reste encore très déficitaire quant aux besoins des consommateurs ivoiriens en produits de l'élevage. C'est pourquoi il a recours au bétail malien.

Pour entrer en Côte d'Ivoire, les négociants de bétail malien empruntent trois postes d'entrée : Tengrela, Pogo et Tienko. Ce dernier représente un passage très faible. Le poste d'entrée de Tengrela dessert Abidjan, Daloa, Boundiali, Seguela, Man et San Pedro. Le poste de Pogo assure la liaison de Ferkessedougou, Korhogo, Bouaké et Abidjan. Le dernier poste frontière de Tienko relie les localités d'Odienné, Touba, Man et même la localité de Tinguila en Guinée. Les certificats de vaccinations des animaux et leur état de santé sont vérifiés à ces

postes. Au niveau des postes de douane situés en amont des postes d'entrée sont vérifiés les documents d'exportation obtenus sur les marchés d'achat.

Les animaux arrivent à ces postes sanitaires à la frontière ivoiro-malienne en provenance de Sikasso et de certaines régions du nord-est du Mali qui sont les cercles administratifs de Douenza, de San, de Nouna et de Dédougou. A ce gros transit de bétail s'ajoute un volume important de petits ruminants en provenance du Mali. De 1998 à 2001, leur volume est passé de 104 541 à 165 875 têtes.

Tableau 18 : Importation de bovins et petits ruminants en têtes

Années	Bovins	Petits ruminants
1998	43075	104541
1999	89927	127750
2000	92567	134568
2001	95678	165875

Source : Rapport annuel des postes sanitaires 2002

Le Mali est actuellement le principal fournisseur de la Côte d'Ivoire en bétail sur pied, viande qui représente 35 à 45 % de la consommation ivoirienne, avec un bond en avant après la dévaluation du franc CFA en 1994. La dévaluation et la baisse des importations en provenance des pays européens et américains ont été profitables à la filière malienne.

La filière des cuirs et peaux a connu un développement à partir de 1994. Mais la difficulté d'accéder aux statistiques et d'obtenir des informations ne nous a pas permis d'en cerner les volumes. Cependant, quelques informations ont pu être recueillies. Les cuirs sont destinés soit à la maroquinerie, soit à la consommation humaine. La consommation de cuirs est très prisée dans tous les pays de la côte maritime, car le cuir de bovin remplace avantageusement la viande lorsque celle-ci est trop chère. Il est connu sous le dénominateur de « pklô » en Côte d'Ivoire. Actuellement, la demande est particulièrement importante avec la baisse du pouvoir d'achat et la montée des prix de la viande à la consommation (1800 francs Cfa pour la viande sans os et 1300 francs Cfa pour la viande avec les os).

1.2.3 Les produits manufacturés en direction de la Côte d'Ivoire

Les produits manufacturés maliens exportés en direction de la Côte d'Ivoire concernent les pièces détachées des vélos et motos, la friperie, les sandales et sandalettes. Les pièces détachées ont été importées par le Mali pour y subir une première transformation avant d'être à leur tour réexportées vers la Côte d'Ivoire. Les volumes sont respectivement de 1313 tonnes

pour la friperie, 150 tonnes pour les sandales et sandalettes et 147 872 tonnes pour les fibres textiles. Même s'il reste un des principaux clients de la Côte d'Ivoire dans l'espace UEMOA, le Mali n'est pas le seul pays avec lequel il entretient des relations commerciales dans l'espace ouest-africain.

Un autre pays non moins important, le Burkina Faso, entretient des relations commerciales avec la Côte d'Ivoire, car il bénéficie de plusieurs voies de ravitaillement sur toute la longueur de la frontière, comme les axes du nord-est ivoirien, Doropo-Kampti en pays Lobi et celui de Ouangolodougou-Niagoloko, le principal axe de ravitaillement,. Le cas de ce pays mérite que l'on s'y attarde.

I.3 Produits en provenance de la Côte d'Ivoire à destination du Burkina

Le Burkina Faso est l'un des trois pays sahéliens enclavés, comme le Niger et le Mali, qui a longtemps utilisé le couloir ivoirien pour s'approvisionner. Ces trois pays ont des marchés importants pour l'écoulement des marchandises fabriquées ou réexportées par la Côte d'Ivoire. A travers cette analyse, nous essayons d'apprécier les volumes des marchandises à destination du Burkina Faso par les postes frontières par lesquels ils transitaient avant la crise ivoirienne. A cet effet, nous avons recueilli nos informations aux postes de douane de Ouangolodougou (terrestre, ferroviaire). Il ressort de ces informations que les produits à destination de ce pays sont très variés et concernent les produits agricoles, manufacturés, pétroliers et bien d'autres biens de consommation ou des biens intermédiaires.

En mai 2002, le recensement des produits en partance pour le Burkina aux différents postes frontières douaniers, que nous avons entrepris avec l'aide de la douane ivoirienne, a permis de déterminer ceux qui avaient des répercussions sur la recette douanière et sur la sécurité alimentaire. Ainsi, avons nous retenu des produits dans chaque catégorie (manufacturés, agricoles, pétroliers) aux deux postes frontières (Ouangolo-terrestre, Ouangolo-ferroviaire) par lesquels transite un important volume de marchandises.

I.3.1 Produits agricoles à destination du Burkina Faso

Le Burkina Faso et la Côte d'Ivoire sont intimement liés par leur histoire et leur économie. Cette interdépendance économique a favorisé le développement des échanges aux frontières de ces deux pays. Dans cette partie de notre étude nous analysons les volumes de

produits agricoles exportés par la Côte d'Ivoire à partir des deux principaux postes frontières où transite un volume important de produits agricoles de tout genre.

Tableau 19 : Volume des produits agricoles en direction du Burkina Faso

Postes frontières Produits (Tonne)	Ouangolo-ferroviaire	Ouangolo-terrestre	Total
Pomme de terre	435	740	1175
Igname	2460	1520	3980
Noix de coco	2000	600	2600
Banane Plantin	190	320	510
Banane douce	950	1650	2600
Ananas	675	1617	2292
Sorgho	7	16	23
Farine	250	195	445
Gingembre	14	5	19
Noix cola	3 000	9.196	12196
Avocats	2100	4550	6650
Total	12081	20409	32490

Source : Rapport phytosanitaire direction de l'agriculture, Korhogo 2001

Il ressort que les produits en direction du Burkina Faso empruntent deux voies : Ouangolo terrestre et ferroviaire. Ces deux postes frontières représentent les voies d'évacuation et de réception des produits non seulement en provenance de la Côte d'Ivoire mais également en provenance du reste du monde et transitant tout naturellement par notre espace d'étude.

Au poste frontière de Ouangolo terrestre, ce sont 20 409 tonnes de produits agricoles en transit, soit 22,32% de l'ensemble des exportations en direction du Burkina en 2001. Ouangolo ferroviaire enregistre 12 081 tonnes, soit 14,30% des exportations en transit à ce poste frontière. Cette situation trouve son explication dans la préférence des acteurs économiques pour l'axe routier plutôt que pour le chemin de fer. L'utilisation de la route pour faire acheminer les produits au Burkina Faso s'explique par le fait que les opérateurs économiques proposent aux chauffeurs et transporteurs, des prix préférentiels pour l'acheminement des produits par kilomètre et par tonne. Pour le transport de la cola vers les pays sahéliens, les commerçants proposent 25,45 FCFA/tonne et par kilomètre. Ainsi, pour une distance de 900 km entre Ouagadougou et Abidjan, pour 30 tonnes de cola, le tarif est 687 150 FCFA. Par le train le transport de cette même quantité de ce produit coûte 35 FCFA la tonne. Bien que le transport par train, soit moins coûteux, les opérateurs économiques préfèrent la voie routière. En effet, ce système de transport leur permet de compléter leur

chargement en faisant quelques détours tout le long du trajet. Les chauffeurs peuvent même faire des surcharges. Non seulement, les véhicules se détériorent mais les routes également. L'axe routier entre Ouangolo et Katiola, parsemé de nids de poules, en est un exemple.

Même si le train ne va pas à grande vitesse, son avantage par rapport à la route réside dans un trajet direct, sans aucun arrêt jusqu'à destination. Mais il faut ajouter une explication essentielle à la préférence pour le transport par route. Les camions mettent moins de temps pour l'acheminement de produits périssables en direction du Burkina qui se situe à plus de 900 km de la zone de collecte des denrées agricoles.

A côté des produits traditionnels agricoles échangés comme la cola dans le sens sud nord, il existe de nouveaux produits dont les plus en vue sont l'igname, la banane plantain, la banane douce, l'ananas, l'avocat et le gingembre. La cola, malgré son ancienneté reste encore en bonne position dans les échanges en direction du Burkina faso avec 12 196 tonnes, les deux postes frontières confondus.

D'autres produits alimentent également les échanges entre les espaces en relation. Les produits manufacturés et pétroliers occupent une place de choix dans le commerce bilatéral. C'est pourquoi il nous importe de ne pas occulter cet aspect des composants des échanges.

1.3.2 Volumes des principaux produits manufacturés et pétroliers à destination du Burkina

Les principaux produits manufacturés concernent certains articles et matériaux lourds, dont le Burkina dépend pour une bonne part de la Côte d'Ivoire. Les hydrocarbures qui proviennent de la raffinerie ivoirienne « la Société ivoirienne de raffinage » (SIR), couvrent les besoins de ce pays à hauteur de 25% soit 87 500 tonnes. Il faut ajouter le ciment, le lait et dérivés et les produits chimiques dont les engrais transformés dans les entreprises ivoiriennes.

Le Tableau 20 (p. 151) propose une liste non exhaustive de ces produits par poste frontière, ne considérant que les produits transformés sur place en Côte d'Ivoire et transportés vers le Burkina Faso. Les statistiques de la douane ivoirienne proviennent de la direction des statistiques et des études économiques. Ainsi dans le cas des produits en direction du Burkina Faso, ce sont respectivement 245 400 tonnes de produits manufacturés et 60 665 tonnes qui sont acheminées vers ce pays via les postes frontières de Ouangolo-ferroviaire et de Ouangolo-terrestre.

Tableau 20 : Volume des produits manufacturés et pétroliers en direction du Burkina Faso

Postes frontières Produits (tonne)	Ouangolo Ferroviaire	Ouangolo terrestre	Total
Hydrocarbure	70300	3700	74 000
Sucre	856	1496	2352
Lait	674	672	1346
Savon	5000	3000	8 000
Maggi	2400	1500	3900
Emaillés	7430	4297	11727
Plastiques	2040	5800	7840
Mat. Construction (Ciment)	120450	29450	149 900
Produits chimiques (Engrais)	36250	10750	47000
Total	245 400	60 665	306065

Source : Direction de la statistique et des études économiques, 2001

L'essentiel des produits manufacturés transite par le poste frontière de Ouangolo ferroviaire avec 245 400 tonnes de produits manufacturés soit 59,79% de l'ensemble des exportations en direction du Burkina Faso. Ouangolo terrestre enregistre 60 665 tonnes, soit 40,21% des produits exportés par les routes.

Les principaux produits importés par le Burkina Faso de la Côte d'Ivoire sont le lait, les cubes Maggi, les matériaux de constructions (le ciment), les hydrocarbures et les engrais, le sucre qui ont subi une transformation en Côte d'Ivoire. Le choix de l'acheminement de l'essentiel de ces produits, à hauteur de 60%, par le chemin de fer s'explique par le fait que le train réduit non seulement les coûts de transfert, mais permet également de transporter un volume important de produits lourds, ce qui n'est pas le cas du transport par voie routière. Ce système de transport est non seulement coûteux pour les opérateurs économiques mais il est également soumis à des contraintes majeures : des arrêts intempestifs liés aux barrages routiers dressés par les forces de sécurité et de contrôle et un mauvais état des routes qui occasionne des accidents. Il faut ajouter à ces arrêts fréquents, le racket des forces de l'ordre et de sécurité à ces barrages routiers. Pour un camion vide en provenance des pays sahéliens, le transporteur paie une somme de 2 500 francs CFA par barrage routier, 5 000 francs CFA si le camion est chargé. Tout cet argent va dans les poches des hommes en tenue.

Cette situation fait perdre non seulement du temps mais également de l'argent aux opérateurs économiques. Elle favorise la prolifération de la contrebande et la montée en puissance de la corruption, portant ainsi préjudice au bon fonctionnement du commerce inter-régional avec un non-respect de la convention de Vienne.

Le Burkina Faso n'est pas uniquement importateur des produits en provenance de la Côte d'Ivoire, mais également exportateur de biens d'équipement en direction de ce pays. Il est important de mettre en lumière les volumes et les principaux produits acheminés vers la Côte d'Ivoire et transitant par notre zone d'étude.

I.4 Volumes des importations du Burkina Faso vers la Côte d'Ivoire

L'approvisionnement de la Côte d'Ivoire en produits agricoles, manufacturés et autres produits de réexportation était assuré par le Burkina Faso en grande partie à partir du corridor routier ivoirien et du chemin de fer. Ces deux voies représentaient respectivement 60% et 40% des importations de ce pays en direction, soit du port d'Abidjan, soit en direction des usines de pré-transformation des matières premières burkinabé en Côte d'Ivoire. Le Burkina venait en deuxième position quant à l'approvisionnement des localités ivoiriennes en produits du bétail derrière le Mali. Il nous paraît primordial dans le cadre de cette analyse faite autour des importations ivoiriennes du pays « des hommes intègres », d'identifier et de connaître les volumes des principaux produits acheminés en Côte d'Ivoire via notre espace d'étude.

I.4.1 Volumes des produits agricoles exportés vers la Côte d'Ivoire

Les importations ivoiriennes de produits agricoles en provenance du Burkina Faso par la frontière nord sont très peu nombreuses. Ce sont presque exclusivement des produits de consommation courante comme la pomme de terre, la tomate fraîche, l'oignon, le pois sucré, le haricot et les graines de sésame, auxquels il faut ajouter les produits agricoles traditionnels d'exportation comme le coton et la noix de cajou. Ces produits sont pour la plupart destinés à la consommation et aux usines de pré-transformation, avant leur exportation à partir du port d'Abidjan où le pays dispose des zones sous douane. Il est à noter également que la liste de ces produits n'est pas exhaustive. Nous n'avons retenu que les principaux. L'essentiel des produits agricoles passe par la route, en dehors du coton et de la noix de cajou. Ces deux derniers produits sont acheminés en Côte d'Ivoire par chemin de fer. Au niveau de l'ensemble de ces produits, nous enregistrons près de 20 540 tonnes qui transitent par le poste frontière de Ouangolo-terrestre et 17 280 tonnes par celui de Ouangolo-ferroviaire. Le volume des produits agricoles pour ces deux postes frontières confondus est de 37 820 tonnes.

La pomme de terre représente 10 250 tonnes, soit 27% de l'ensemble des exportations en matière de produits agricoles à destination de la Côte d'Ivoire. L'oignon, les pois sucrés et

le haricot sont exportés respectivement à hauteur de 4028 tonnes, soit 11%, 241 tonnes soit 0,64% et 600 tonnes soit 2% des importations ivoiriennes en provenance du Burkina Faso au cours de l'année 2001.

Jusqu'à la fin des années 80, le marché ivoirien proposait d'août à février des oignons importés d'Europe, plus précisément de Hollande; de mars en juillet du Niger. Avec la dévaluation du franc Cfa en 1994, les importations européennes ont enregistré une chute, passant de 25 000 tonnes à 5 000 tonnes. Depuis, les oignons en provenance du Niger sont passés de 29 000 tonnes à 45 000 tonnes. Mais ce renforcement des flux nigériens ne suffit pas à satisfaire la demande urbaine ivoirienne. C'est pourquoi la filière nigérienne compose avec la filière burkinabé qui vise davantage le marché de fin d'année, période devenue fort rémunératrice depuis la dévaluation et le ralentissement des importations européennes à destination de la Côte d'Ivoire.

Le pois sucré a fait son apparition dans les échanges ces dernières années. Ce produit destiné à la consommation locale, surtout utilisé comme amuse-gueule avant les repas, était recommandé aux femmes qui viennent d'avoir un bébé, car il est reconnu pour favoriser l'abondance du lait maternel. Aujourd'hui, c'est un produit qui s'exporte au-delà des frontières burkinabé pour la fabrication des jus en Espagne et surtout pour ses valeurs nutritives grâce à ses vitamines A, B, C et pour la lutte contre le cholestérol. A ces produits agricoles vivriers il faut ajouter le coton et la noix de cajou. Le coton continue d'alimenter les échanges entre les deux pays dans le sens nord-sud, dont une partie est transformée en Côte d'Ivoire et une autre partie exportée à partir du port autonome d'Abidjan. Dans les échanges le coton est exporté à hauteur de 371 000 tonnes, et la noix de cajou, 8 000 tonnes.

En dehors de ces produits agricoles, la Côte d'Ivoire est également approvisionnée en bétail. L'origine burkinabé représente 26,5% de la consommation de viande bovine par le marché ivoirien soit 46 461 têtes. La consommation ivoirienne de la production nationale se situe à hauteur de 60%, malgré un effort considérable en production animale dans le nord du pays. Les ovins représentent 6598 têtes qui sont acheminées vers la Côte d'Ivoire.

1.4.2 Les produits manufacturés en direction de la Côte d'Ivoire

Le Burkina Faso, à l'image des pays de l'espace UEMOA où la Côte d'Ivoire était leader, achemine des produits manufacturés. Les importations ivoiriennes concernent les pièces détachées de motocyclettes et de vélos (16 397 tonnes), les tissus imprimés (4 543

tonnes) et autres textiles comme la friperie (7684 tonnes), les sandales et les sandalettes (120 tonnes) et les fibres textiles (160 283 tonnes).

L'analyse de ces échanges commerciaux montre la prédominance de la Côte d'Ivoire dans le cadre du commerce inter-régional. Elle doit ce dynamisme commercial à sa position de point de connexion de plusieurs réseaux marchands régionaux, à la taille et à la qualité de ses infrastructures de transports et surtout à une importante implantation des entreprises industrielles, à la diffusion de leurs produits sur les marchés du Mali et du Burkina Faso. Ce dynamisme s'est consolidé grâce à la mise en application des nouvelles réglementations de l'UEMOA relatives à la libre circulation des biens et des personnes dans l'espace des Etats membres et surtout à l'arrimage des réseaux modernes d'échanges comme la bourse régionale des valeurs immobilières, aux réseaux traditionnels marchands commandés par les Malinké. Ces derniers partagent un même grand espace d'habitat et de travail qui part du nord de la Côte d'Ivoire, au sud du Burkina Faso et du Mali et de la Guinée. Ils ont également en commun une même croyance religieuse et gardent encore des liens très étroits entre les différentes communautés que les frontières ont divisées en créant des Etats. Aussi, depuis la mise en œuvre du tarif extérieur commun (TEC) de l'UEMOA, le volume du commerce intra-régional s'est accru sensiblement, environ 3,5% (Bio, 2003). Cette évolution, favorable à la Côte d'Ivoire a consolidé la position de ses produits industriels et manufacturés sur les marchés des sept autres Etats membres de l'UEMOA, dont le Mali et le Burkina Faso.

Sur la base de multiples liens entre les peuples, d'une assise sur des relations commerciales anciennes, se sont greffés de nouveaux réseaux marchands et de nouvelles réglementations en matières d'échange qui permettent aujourd'hui d'assister à un commerce entre les deux Etats sahéliens et la Côte d'Ivoire autour de notre espace d'étude.

Fort de cette situation, un nombre important de produits manufacturés, agricoles et divers autres produits de consommation courante se sont ajoutés aux produits anciens qui ont longtemps alimenté les échanges entre les espaces. Qu'en est-il des échanges entre la Côte d'Ivoire et les deux autres pays non-membres de l'UEMOA et de la zone franc ?

I.5 Les échanges entre la Côte d'Ivoire et les deux pays frontaliers hors de la zone franc (Guinée et Ghana)

Le Ghana et la Guinée sont les états voisins de la Côte d'Ivoire qui ont une ouverture sur le reste du monde à travers leur débouché sur l'Océan Atlantique. Comme nous l'avons vu dans le chapitre précédent, ces deux pays, tout en faisant partie de la CEDEAO, disposent de leur propre monnaie. L'appartenance de la Côte d'Ivoire, de la Guinée et du Ghana à des régimes et zones monétaires différents est un des facteurs déterminants pour les échanges. Ce différentiel se manifeste à travers la politique du taux de change, de l'inconvertibilité des monnaies guinéenne (le syli) et ghanéenne (le cedi). La Côte d'Ivoire quant à elle appartient à la zone franc, dont le franc CFA est la monnaie, qui reste attachée depuis sa création au franc français et maintenant à l'euro.

La coexistence de régimes et de zones monétaires différentes peut être considérée comme principal déterminant des échanges transfrontaliers de tous ordres. Ce différentiel économique et monétaire est exploité par les opérateurs économiques des états en relation. Ainsi les postes frontières de Minignan, à la frontière ivoiro-guinéenne, et de Soko à la frontière ivoiro-ghanéenne, voient passer un flux incessant de produits et de personnes. La question récurrente qui se pose à nous est de connaître la nature et les volumes des produits qui alimentent ces flux.

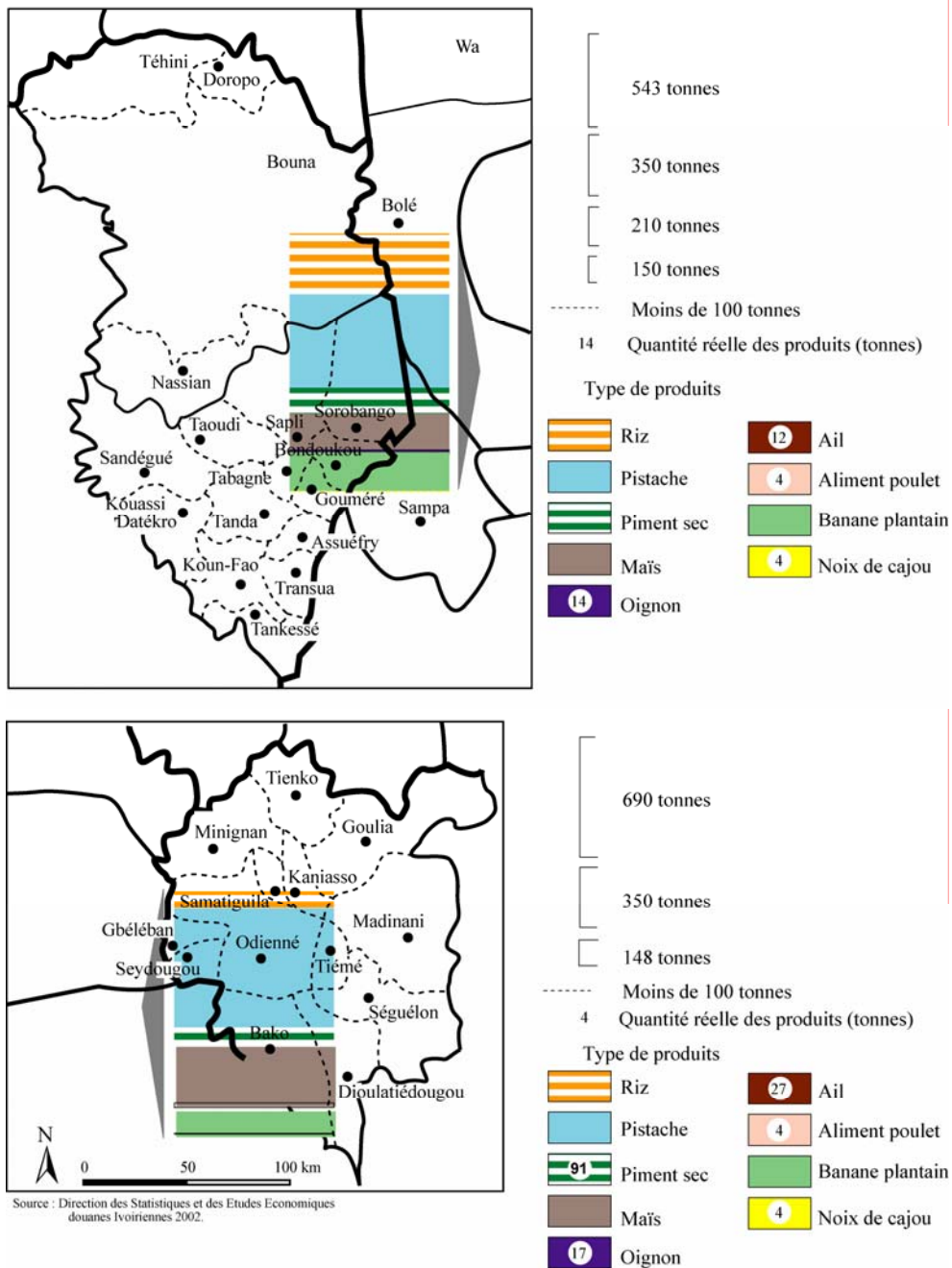
1.5.1 Les importations ghanéennes et guinéennes de produits agricoles en provenance de la Côte d'Ivoire

Les importations guinéennes et ghanéennes sont constituées de produits agricoles et de produits manufacturés industriels. A travers les statistiques de la douane ivoirienne et de l'Office d'aide à la Commercialisation des Produits Agricoles, nous essayons d'analyser les volumes des ces produits par poste frontière (Figure 12 p.156). Les produits agricoles partant en direction du Ghana via les postes frontières de Soko-Sampa sont pour l'essentiel du vivrier, en particulier des produits maraîchers : piments, maïs, oignon, ainsi que des aliments pour la volaille et des noix de cajou provenant du département de Bondoukou et de ses environs. Ces produits sont nécessaires à la réduction de la tension alimentaire.

La Guinée importe à partir du poste frontière de Minignan des denrées produites en abondance dans la zone forestière notamment dans la région de Man. Aucune restriction sur ces produits n'étant imposée aux commerçants de ces deux Etats, ces derniers viennent

s'approvisionner à Odienné et à Minignan. Les marchands guinéens s'approvisionnent par petites vagues dans des véhicules tout terrain qui font office de transports en commun. Ces véhicules sont les seuls à pouvoir circuler sur les pistes mal entretenues. De plus, les populations guinéennes proches de la frontière s'approvisionnent parfois en produits de première nécessité sur les marchés du Denguélé, ce qui leur évite les longs trajets sur les pistes en très mauvais état pour aller à Conakry ou à Kankan.

Figure 12 : PRODUITS AGRICOLES EXPORTES DE LA COTE D'IVOIRE EN DIRECTION DU GHANA ET DE LA GUINEE



En résumé, à la différenciation monétaire s'ajoute un déficit de voies de communications internes qui contribueraient au développement des échanges informels entre les populations rurales proches de la frontière de la Guinée. Au Ghana, la différenciation monétaire intervient également dans le cadre des échanges, ainsi qu'une différence de prix des produits. Ce dernier facteur est l'un des vecteurs essentiels des flux. Par exemple, le prix de la noix de cajou était fixé à 75 francs CFA à Bondoukou et à 125 francs CFA à Sampa. En pleine campagne agricole, la demande devient importante, le prix passe à 250 francs CFA à Bondoukou et 550 francs à Sampa au Ghana.

1.5.2 Les importations ghanéennes et guinéennes de produits manufacturés de la Côte d'Ivoire

Les exportations ivoiriennes en direction des deux pays hors de la zone franc à partir des postes frontières de Soko et Minignan concernent les produits manufacturés de consommation courante, l'huile végétale raffinée, le savon, le sucre, la farine de blé et d'autres produits à usage domestique, par exemple les sacs plastiques.

Tableau 21: *Volumes des importations de produits manufacturés en provenance de la Côte d'Ivoire en 2001*

Postes frontières	Soko	Minignan	Total
Produits(tonnes)			
Huile végétale	754	297	1051
Savon	350	100	450
Sandalettes et sandalettes	543	690	1233
Sucre	150	91	241
Lait	210	350	560
Cubes Maggi	23	12	35
Sacs plastiques	14	17	31
Farine de blé	12	27	39
Total	2056	1584	3640

Source : Direction des Statistiques et des Etudes Economiques douanes ivoiriennes, 2002

Le Ghana et la Guinée importent des biens manufacturés de la Côte d'Ivoire. Même si ces Etats, comme la Côte d'Ivoire, disposent de ports où se fait l'ensemble des échanges, il existe un trafic routier de produits manufacturés transitant par les nombreux postes de douanes qui jalonnent les frontières. L'analyse des flux de produits manufacturés porte sur les postes frontières de Soko à la frontière ghanéenne et de Minignan à la frontière guinéenne dans la zone d'Odienné.

A partir des deux postes frontières précités, les produits importés par ces deux Etats sont l'huile végétale raffinée, le savon, les sandales et sandalettes en plastiques, le sucre, le lait, les sacs plastique et la farine de blé. Ce dernier produit a subi une transformation dans l'usine Grand Moulin d'Abidjan (GMA) avant son exportation. En effet, il arrive d'Europe ou d'Amérique en Côte d'Ivoire où il est transformé en farine, mis en sacs à l'usine GMA et envoyé vers les localités ghanéennes et guinéennes par des commerçants venus faire des achats soit à Bondoukou soit à Odienné.

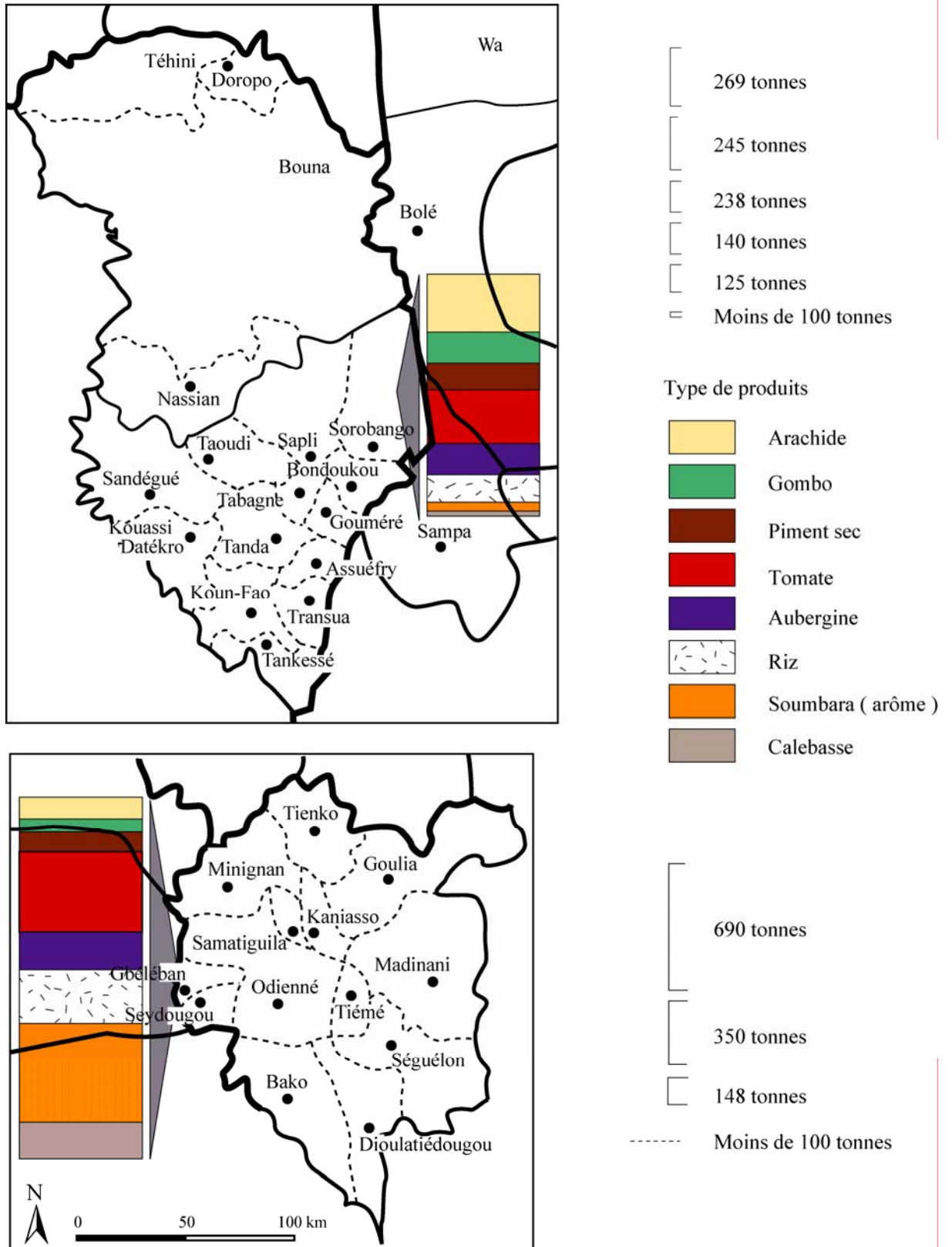
Contrairement aux deux Etats sahéliens qui importent d'importants volumes de produits manufacturés de la Côte d'Ivoire, le Ghana et la Guinée en importent en faible quantité, œuvre de petits commerçants habitant dans les localités rurales proches des frontières. Ce commerce à petite échelle joue sur les disparités monétaires et tarifaires enregistrées çà et là. Ces dernières années, ces types d'échanges ont pris de l'ampleur, à cause de la diminution du pouvoir d'achat des ménages. Si le commerce entre Bondoukou et Sampa répond à cette explication, il n'en est pas de même entre Odienné et Kankan, voire entre Odienné et Conakry. En effet, l'éloignement de ces localités est une entrave aux échanges : le premier village guinéen qui pourrait faire office de marché frontalier important sur l'axe Minignan-Kankan se trouve à 80 km de la frontière. La crise au Libéria et en Sierra Leone a désorganisé, en général, le commerce entre la Guinée et la Côte d'Ivoire, et en particulier dans la région nord-ouest du pays.

L'arrêt des importations de produits du marché mondial via le port de Monrovia, utilisé par les commerçants guinéens pour acheminer clandestinement vers les marchés ivoiriens des produits provenant des Etats-Unis et de l'Europe, a réduit le volume des transactions entre les deux pays. Les tensions politiques qui ont longtemps existé entre les régimes de Sékou Touré et de Houphouët Boigny ont joué un rôle dans la faiblesse des transactions entre les espaces ivoiriens et guinéens. Elles ont provoqué une méfiance réciproque qui n'a pas favorisé la construction d'axes routiers et le développement de leurs échanges officiels. De nos jours, nous assistons à la prolifération des échanges non formalisés.

1.5.3 Les exportations ghanéennes et guinéennes de produits agricoles vers la Côte d'Ivoire

Dans les relations commerciales que la Côte d'Ivoire entretient avec le Ghana et la Guinée à partir des postes frontières de Soko et de Minignan, plusieurs types de produits font l'objet de transactions (Figure 13, p.160).

Figure 13: PRODUITS AGRICOLES IMPORTES DU GHANA ET DE LA GUINEE EN DIRECTION DE LA CÔTE D'IVOIRE



Source : Direction des Statistiques et des Etudes Economiques douanes Ivoiriennes 2002.

Conception : NASSA Dabié D. A., réalisation : SANOGO S. IGT / LATIG février 2004

A l'importation, les produits agricoles alimentent les échanges dits capillaires, comme le maraîcher (l'arachide, le gombo, le piment, la tomate, les aubergines), les céréales (le riz), le soumbara comme arôme, et les Calebasses qui servent de récipients en remplacement des articles en aluminium.

On peut noter que les échanges entre les espaces portant sur les produits agricoles sont dominés par le maraîcher. Ainsi, Bondoukou et Odienné sont en partie approvisionnées en produits vivriers et de biens de consommation courante venant des localités proches des frontières situées au Ghana et en Guinée. Plus encore, ces produits, principalement le riz, ont été importés par le Ghana et la Guinée pour être à leur tour réexportés vers la Côte d'Ivoire via Soko et Minignan. Le riz vient de Chine, du Pakistan, de la Thaïlande. Les autres produits, essentiellement maraîchers, sont produits sur place dans les localités frontalières, comme nous l'avons déjà signalé plus haut.

Il est important de souligner que les deux zones sont les lieux d'entrée et de transit guinéen et burkinabé, bien que les flux soient négligeables par rapport à ceux du Mali et du Burkina Faso : à Bondoukou, 2964 têtes de petits ruminants, 19 168 têtes de bovins, 2 964 têtes d'ovins et de 2 296 têtes de caprins en provenance du Burkina Faso pour les villes ivoiriennes de l'Est ; à Odienné, 2 034 têtes de bovins, 2856 têtes d'ovins, 1342 têtes de caprins et 2678 têtes de petits ruminants. Le bétail transite par les postes frontières de Ouangolodougou et de Pogo

Les faibles quantités de bétail qui entrent en Côte d'Ivoire à partir de ces localités proviennent de Kampti au Burkina Faso et transitent par le poste sanitaire de Tougbo, à Bouna avant leurs destinations définitives vers les villes de Bondoukou, d'Agnibékrou et d'Abengourou pour le nord-est. Le bétail provenant de Kankan (Guinée) et de Sidjiri transite par le poste sanitaire de Minignan et est destiné à Odienné, Touba et Man.

1.5.4 Exportations ghanéennes et guinéennes de produits manufacturés vers la Côte d'Ivoire

Les produits manufacturés importés du Ghana et de la Guinée sont essentiellement le textile, les pièces détachées (cycles, automobiles) la friperie (chaussures et vêtements), les articles de ménages, émaillés, et divers autres articles en plastique (Tableau 22, p.161)

Tableau 22 : Volume des importations de produits manufacturés en provenance de la Guinée et du Ghana

Postes frontières Produits (tonne)	Soko	Minignan	Total
Pagnes Kita	270	12	282
Pagnes fancy	130	437	567
Indigo	123	650	773
Pièces détachées	765	123	888
Friperie	545	225	770
Emaillés	459	132	591
Articles de ménage	785	345	1130
Total	3077	1924	5001

Source : Direction des Statistiques et des Etudes Economique douanes ivoiriennes, 2002

Ces diverses marchandises traversent les frontières ivoiriennes au nord-est et au nord-ouest pour être écoulées sur les marchés de Bondoukou et d'Odienné. Les pièces détachées, la friperie, les émaillés et articles de ménages sont des produits de réexportation, venant du Nigeria, de Taiwan et de certains Etats d'Asie, comme la Corée du Sud. Ils ont fait leur apparition de façon massive dans le commerce inter-régional depuis la dévaluation du franc Cfa et les différents P.A.S (Plan d'Ajustement Structurel) appliqués en Côte d'Ivoire. En effet, les populations appauvries par l'inflation galopante de certains produits locaux de consommation courante et par le licenciement dans les entreprises étatiques trouvent en ces échanges de quoi satisfaire leur quotidien. Dans ce type de commerce, les chefs de ménages, généralement des femmes divorcées ou les femmes dont les époux sont au chômage, trouvent des ressources pour l'entretien de la famille, surtout dans le commerce de la friperie, des pagnes kita, des pagnes fancy, des indigo, des émaillés et divers articles de ménages, facilement commercialisables. Elles peuvent vendre ces articles à crédit à des fonctionnaires solvables en allant de bureau en bureau, soit à leurs connaissances.

Aujourd'hui, la vente de ces articles a pris de l'ampleur dans les localités urbaines de notre espace d'étude, phénomène très perceptible dans les marchés urbains et ruraux. Les secteurs occupés par ces produits sont plus vastes que ceux occupés par les produits alimentaires. A Bondoukou, par exemple, le deuxième niveau et la partie sud du marché sont occupés par la friperie et divers articles de ménage.

Le commerce entre la Côte d'Ivoire et les deux Etats voisins hors de la zone franc, est déterminé par le différentiel de régime monétaire et de politique économique qu'exploitent à merveille les consommateurs et les opérateurs économiques. La paupérisation croissante des ménages en Côte d'Ivoire due à l'application des différents P.A.S élaborés et imposés par les institutions financières internationales, a participé au développement du commerce de ces

produits sur les marchés urbains et ruraux frontaliers. En effet, les écarts des prix permettent aux différents groupes et aux individus issus de milieux les plus fragilisés de la vie socio-économique, de profiter des opportunités pour gagner leur vie. Cette situation s'est encore aggravée avec la crise actuelle que traverse la Côte d'Ivoire en accroissant une fois de plus le commerce informel ou non formalisé entre les espaces. Même si par le passé l'informel et l'officiel cohabitaient de fort belle manière, aujourd'hui la partition de fait du pays et la non-présence de l'Etat central au Nord de la Côte d'Ivoire n'ont fait qu'aggraver les choses. Les rebelles ont très vite développé des activités de contrebande dans les zones qu'ils contrôlent à partir des pays limitrophes septentrionaux.

Dans cet espace, on note la circulation accrue de certains produits manufacturés à la fois locaux (poissons séchés, viande bovine, fruits et légumes), régionaux et surtout internationaux du Nigeria, du Mali et du Burkina Faso (tabac et riz).

I.6 Crise ivoirienne et recrudescence des échanges non formalisés

Une analyse de la contrebande pourrait apparaître comme une gageure si elle ne s'inscrivait pas dans la problématique scientifique que nous tentons de développer. Après l'étude qui a porté sur les volumes et les types des produits échangés entre les espaces de manière officielle, il convient à ce niveau de notre travail, de donner des informations portant sur les échanges « non formalisés ».

Les investigations sur la fraude sont, par définition, délicates car c'est un sujet sensible qui met en jeu des intérêts politiques et économiques. Malgré les difficultés, des informations ont été recueillies et recoupées avec celles de la douane, des transitaires et des commerçants pour non pas quantifier ou évaluer les produits passant en fraude, mais les identifier. Ainsi, le qualitatif a pris le pas sur le quantitatif dans cette analyse, car nous sommes en présence d'une économie « non formalisée » par des sociétés dont les structures n'ont pas encore été « obliérées ou formatées » par les rapports marchands, si bien que les réalités économiques, sociales et religieuses sont en étroite relation.

Aujourd'hui, la crise ivoirienne vient une fois de plus donner un coup de pouce au développement du négoce frontalier auquel se livraient déjà les commerçants de l'espace du croissant nord de la Côte d'Ivoire et ceux des pays limitrophes à travers leur connaissance parfaite du terrain.

Avant cette crise, la plus grande part du volume des marchandises alimentant les échanges informels, était introduite, sur les marchés par les points de contrôle douaniers ou par les nombreuses pistes, à partir desquels la circulation était facile.

Les commerçants ne cherchaient pas à envahir les marchés frontaliers de leurs produits entrant de manière clandestine sur les territoires par des chemins détournés. En passant par les postes frontières de contrôle, ils pouvaient obtenir par la corruption des agents de douanes, des documents offrant un semblant de légalité pour l'entrée de marchandises sous-évaluées ou d'une nature différente de la déclaration.

Les marchandises qui transitaient par la Côte d'Ivoire, voire par notre espace d'étude, à destination des pays limitrophes, étaient parfois redistribuées en partie sur le territoire ivoirien ou sur les premiers marchés frontaliers, alors qu'elles étaient exonérées de taxes car émanant d'entreprises ivoiriennes.

Cette mesure était prise par les autorités pour favoriser la pénétration des produits ivoiriens sur les marchés des pays limitrophes, lesquels pratiquaient encore une forte politique de protectionnisme de leurs marchés intérieurs, bien que faisant partie d'un espace commun d'échanges. Les commerçants de toute origine faisaient écouler vers ces marchés leurs marchandises avant même d'arriver à destination. Déversées sur les marchés frontaliers, elles se retrouvaient sur le territoire ivoirien par l'intermédiaire des détaillants qui s'approvisionnaient à des prix très compétitifs. Ainsi, des propriétaires de petits commerces mobilisaient alors leur famille pour démultiplier les achats par petites quantités. Une fois la douane passée, ils constituaient des stocks non négligeables revendus sur les marchés urbains.

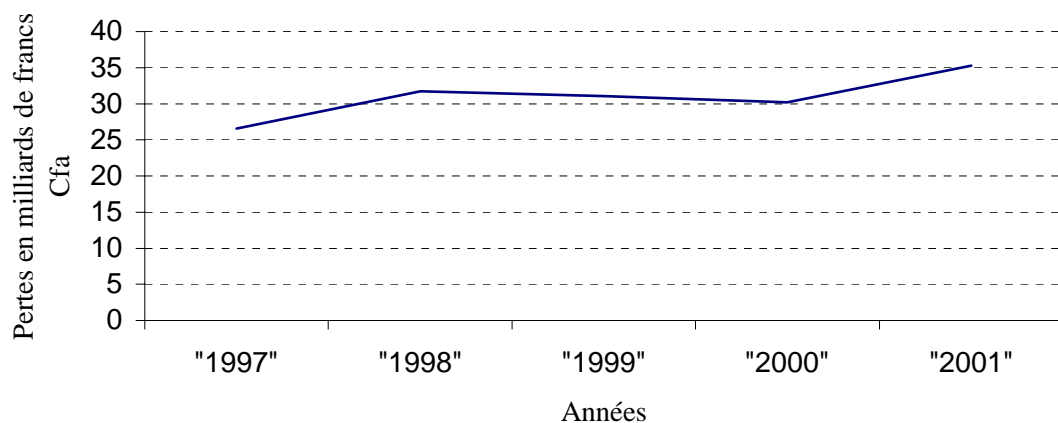
Plusieurs procédés avaient été mis en place par les marchands pour faire écouler leurs marchandises sur les marchés en fonction de chaque type de produits. Ainsi, des produits pétroliers en général ou de l'essence pour automobile en particulier, étaient acheminés par jerrican ou dans des réservoirs de grande capacité conçus pour les véhicules. Les produits agricoles d'exportation tels que le cacao, le coton, la noix de cajou, passaient en fraude à partir de déclarations erronées. D'autres aspects de la fraude se résumaient à travers les points suivants :

- la non-exécution des engagements souscrits
- la cession indue de licences
- le détournement du régime de transit
- l'usage d'entrepôts privés ou fictifs
- l'utilisation de faux documents ou de documents périmés

L'importance de la fraude et l'incidence de la contrebande variaient selon le type de produit. Ainsi, dans le cas des boissons et liqueurs, la cigarette, le textile, les produits pharmaceutiques, la sous-déclaration de la valeur et la fuite des marchandises placées dans les entrepôts fictifs étaient fréquentes. Les motos, les cigarettes, les appareils hi-fi, les radios, les postes téléviseurs et vidéo, produits de réexportations, venaient pour la plupart des Etats d'Asie du Sud-Est, produits qui sont ensuite déversés sur les ports de Cotonou, de Lomé et d'Accra et réexportés vers le Nigeria, qui se charge enfin de les redistribuer sur tout le territoire ouest-africain à travers sa diaspora importante, organisée et très entreprenante dans la sous-région en matière de commerce informel.

Les produits alimentaires sont le plus souvent introduits en fraude par le non-respect des engagements souscrits. En effet le détournement du régime de transit était souvent utilisé. Cette situation a fait perdre des ressources financières énormes à l'Etat de Côte d'Ivoire pendant ces cinq dernières années (1997-2001) :

Graphique 7: Pertes dues à la fraude en milliards de francs Cfa de 1997 à 2001



Source : Bilan économique de la douane ivoirienne, 2002

Ce graphique se présente en trois phases : une lente évolution de 1997 à 1998, une stabilisation de 1998 à 2000, et une nouvelle des pertes de 2000 à 2001. Ainsi de 1997 à 1998 nous enregistrons respectivement 26,6 et 31,7 milliards de f Cfa de pertes financières. A partir de 1998, un certain nombre de mesures sont prises pour amoindrir la fraude douanière, comme l'informatisation des services de la douane sur les différents postes frontières, la création d'un guichet unique pour le dédouanement des marchandises et la hiérarchisation des postes de douanes en fonction de leurs attributs. Ces mesures ont contribué plus ou moins à amoindrir la fraude de 1998 à 2000. De 2000 à 2001, les pertes se sont à nouveau accrues, du

fait de certaines défaillances du système. Plus de 35,3 milliards de francs CFA se sont volatilisés dans les poches des trafiquants au cours de l'année 2001, selon la direction des statistiques et des études économiques de la Côte d'Ivoire.

La crise politico-militaire, qui divise le pays depuis le 19 Septembre 2002, perturbe l'économie du Nord qui, coupé des ports d'Abidjan et de San-Pédro, connaît des problèmes d'approvisionnement. Pour y remédier, les marchands Malinké du nord ivoirien viennent se ravitailler au Mali, au Burkina, en Guinée et au Ghana. Ils s'approvisionnent plus particulièrement à Sikasso, Bobo-Dioulasso et, malgré les difficultés de voyage, à partir de Kankan en Guinée et de Bougouni au Mali, sans dédouaner les marchandises, du fait de l'absence de l'Etat central dans la zone. Ainsi, les marchés en zone rebelle sont envahis par des produits de réexportation en provenance du Nigeria et du Maroc. Ces produits qui passent en fraude suivent des voies différentes :

- les routes internationales reliant les capitales des Etats de la zone, pour les marchandises introduites en fraude à partir des points de contrôle douaniers et à partir des pistes pour les produits importés en contrebande.

- en revanche, les commerçants malien, burkinabé qui avaient pour habitude de se ravitailler à partir des ports d'Abidjan et de San-Pédro et des entreprises ivoiriennes, se tournent vers les ports de Lomé, d'Accra et de Cotonou. Cette situation rallonge de façon significative les trajets, augmente le coût des transferts et provoque une surenchère des produits sur les marchés. Les populations éprouvées par des difficultés socio-économiques se tournent alors vers d'autres produits de moindre coût pour satisfaire leurs besoins quotidiens.

On note ainsi la prolifération des produits prohibés et de moindre qualité sur les marchés. Après ces différentes analyses portant sur les échanges officiels et non formalisés, quel bilan pouvons-nous faire du commerce entre les espaces au nord de la Côte d'Ivoire ?

II. BILAN DES ECHANGES ET TYPOLOGIE DES FRONTIERES IVOIRIENNES

La Côte d'Ivoire demeure le premier pôle d'échange sous-régional dans l'espace UEMOA. Cette assertion se vérifie par l'importance des transactions qui se déroulent aussi bien entre ce pays et l'ensemble des pays réunis au sein de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine qu'avec ses voisins immédiats non membres de cette structure. Elle a exporté en direction des pays membres de l'UEMOA en 2001, près de 2 511 143 tonnes de marchandises ; en direction des deux pays voisins hors de la zone franc, le Ghana et la Guinée, elle a exporté respectivement 270 000 et 188 591 tonnes.

La Côte d'Ivoire, lieu de transformation et de réception des produits, pôle important dans la redistribution de produits industriels et manufacturiers, située à l'intersection des points de connexion de plusieurs réseaux marchands (superposition d'anciens réseaux marchands coordonnés par les Malinké et d'autres plus récents comme la bourse régionale des valeurs immobilières) occupe une place de choix dans le commerce régional (Bio, 2003). Néanmoins on a souvent une fausse idée du niveau des échanges entre ce pays et ses voisins. Pourtant, tant au niveau officiel qu'informel, la Côte d'Ivoire se positionne comme l'un des premiers partenaires commerciaux des pays de l'espace UEMOA.

A travers les statistiques de la douane ivoirienne sur une période de trois ans, nous portons un regard sur le bilan des échanges commerciaux entre ce pays et ses voisins du croissant nord. En premier lieu, nous mettons en lumière les échanges entre la Côte d'Ivoire, le Mali et le Burkina Faso, puis en deuxième lieu les échanges entre la Côte d'Ivoire et les deux Etats hors de la zone franc avec lesquels elle partage des frontières communes à l'ouest et à l'est.

II.1 Bilan des échanges entre la Côte d'Ivoire, le Burkina Faso et le Mali

Malgré les difficultés rencontrées pour connaître les volumes et les valeurs exactes des transactions commerciales entre la Côte d'Ivoire et les pays limitrophes, nous avons donné un aperçu quantifié des volumes de marchandises que ce pays échange. Ainsi, dans l'analyse portant sur les produits échangés de manière officielle, nous avons confronté les données de la douane à celles des transitaires, à celles des commerçants eux-mêmes à travers leurs différents syndicats et à celles de l'Office Ivoirien des Chargeurs.

L'« informalisation » persistante des échanges empêche toute estimation exhaustive. Cependant, un suivi régulier de la situation au cours des trois dernières années nous permet de dresser un bilan portant sur les échanges entre la Côte d'Ivoire, le Mali et le Burkina Faso.

Il ressort de ces statistiques que les transactions commerciales enregistrent une augmentation régulière en volume et en valeur depuis 1999. L'accroissement s'explique par l'extrême variété des marchandises échangées dont une bonne partie est produite par les entreprises ivoiriennes. Mais à côté de ces volumes importants de produits de tout genre, provenant des factoreries et des ressources agricoles, il existe des produits provenant du marché mondial dont les portes d'entrée demeurent les ports du Bénin, du Nigeria et de la Côte d'Ivoire. Ces différentes ressources sont distribuées à partir de la Côte d'Ivoire à travers de nombreux réseaux marchands Malinké, Ibo et Yorouba vers le Mali et le Burkina Faso via

le nord de la Côte d'Ivoire. L'essentiel des exportations des deux pays septentrionaux en direction de la Côte d'Ivoire regroupe les produits agricoles. Dans le bilan des échanges trilatéraux de 1999 à 2001, il ressort que la balance commerciale reste très excédentaire en faveur de la Côte d'Ivoire, grâce à une importante infrastructure pour la redistribution des marchandises, à une gamme variée de produits provenant de son potentiel industriel et agricole.

Tableau 23 : Bilan des échanges et des balances commerciales entre la Côte d'Ivoire, le Mali et le Burkina Faso de 1999-2001

	1999	2000	2001	% 2001-1999
Export (1)	124 627 665 967	147 328 403 572	149 162 559 963	16,4
Export (2)	115 067 698 677	91 961 040 699	89 889 881 686	-28
Import (3)	612 089 138	2 441 202 054	1 694 074 083	63,8
Import (4)	135 313 782	151 995 195	551 364 871	75,4
Solde (1-3)	124 015 576 829	144 887 201 518	147 468 485 880	15,9
Solde (2-4)	114 932 384 895	91 809 045 504	89 338 516 809	-28,6

Source : Douanes ivoiriennes

- N.B :** (1) Valeur des exportations de la Côte d'Ivoire en direction du Mali,
 (2) Valeur des exportations de la Côte d'Ivoire en direction du Burkina Faso,
 (3) Valeur des importations ivoiriennes en provenance du Mali
 (4) Valeur des importations ivoiriennes en provenance du Burkina Faso
 (1-3) Balance commerciale entre la Côte d'Ivoire et le Mali
 (2-4) Balance commerciale entre la Côte d'Ivoire et le Burkina Faso

Au regard de ce tableau, on remarque que les exportations ivoiriennes de 1999 à 2001 en direction de ces Etats connaissent des variations diverses.

De 124 627 665 967 francs Cfa en 1999, l'on est passé à 149 162 559 963 francs Cfa en 2001, soit une augmentation de près de 16,4% pour les exportations en direction du Mali. Dans le même temps, les exportations en direction du Burkina Faso connaissent une baisse, allant de 115 067 698 677 francs Cfa en 1999 à 89 889 881 686 francs Cfa soit une baisse de 28%. Pourtant, l'application du tarif extérieur commun de l'UEMOA avait permis d'accroître sensiblement le volume du commerce sous-régional.

Cette évolution était favorable à la Côte d'Ivoire, qui avait consolidé la position de ses produits industriels et manufacturés sur les marchés des pays membres de l'UEMOA.

La baisse des transactions commerciales enregistrée entre le Burkina et la Côte d'Ivoire peut s'expliquer par les problèmes politiques qui existaient déjà en Côte d'Ivoire et qui ont connu un premier pic avec le coup d'état militaire de 1999, avant de connaître à nouveau leur

paroxysme en septembre 2002 par le fait de la rébellion actuelle. Les nombreux barrages routiers sur les couloirs du transport ivoirien ont également découragé les opérateurs économiques de ce pays.

Ainsi, le Burkina s'est retiré de l'axe ivoirien en matière d'approvisionnement en produits commerciaux pour aller vers les axes ghanéens et togolais. La balance commerciale reste cependant largement excédentaire en faveur de la Côte d'Ivoire car le commerce propose une gamme variée de produits manufacturés et agricoles ; en 1999 : 114 932 384 895 francs Cfa ; en 2001 : 89 338 516 809 francs Cfa, soit une baisse de 28,6%.

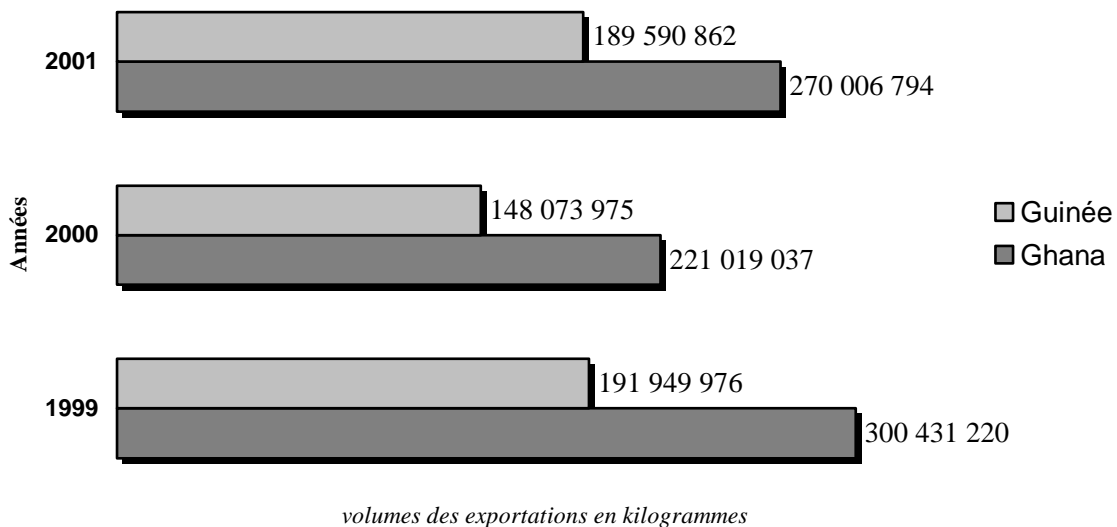
En résumé, le commerce avec les deux pays septentrionaux reste largement excédentaire en faveur de la Côte d'Ivoire, même durant ces dernières années où une baisse semble s'amorcer du fait des troubles sociopolitiques. Une reconstitution des axes d'échanges sur l'ensemble de l'Afrique de l'Ouest s'est alors formée avec l'apparition des axes ghanéens, togolais et béninois. Avec ces changements, quelle est la situation des échanges entre les deux pays hors de la zone franc avec la Côte d'Ivoire ?

II.2 Bilan des échanges avec les deux Etats hors de la Zone franc

Le bilan des échanges avec le Ghana et la Guinée évolue positivement malgré quelques obstacles : les différences de politique monétaire, tarifaire douanière en application, une dépréciation permanente des monnaies et des difficultés enregistrées pour leur convertibilité entre les banques centrales des Etats.

Ces difficultés ont une influence sur les valeurs monétaires et les volumes des produits échangés entre les trois pays. (Graphique 9 p.169)

Graphique 8: Evolution des volumes globaux des exportations ivoiriennes en direction du Ghana et de la Guinée (1999-2001) en kilogrammes



Source : Douane ivoirienne

Les exportations ivoiriennes en direction du Ghana et de la Guinée, de 1999 à 2001, ont respectivement connu des fluctuations : 300 431 tonnes de produits vers le Ghana en 1999, 191 949 vers la Guinée. En 2000, une baisse est enregistrée : 221 019 tonnes pour le Ghana et 148 073 pour la Guinée. Cette baisse est due aux événements politiques (coup d'Etat militaire) survenus en Côte d'Ivoire en fin d'année 1999. Les opérateurs économiques guinéens et ghanéens ont observé une prudence en matière d'importations. Il a fallu attendre 2001 pour voir une timide reprise avec des commandes en direction des entreprises ivoiriennes.

Un regard sur les valeurs des échanges de la Côte d'Ivoire en direction du Ghana et de la Guinée nous permettra de mesurer le degré de liens commerciaux entre les trois Etats.

Tableau 24: Dynamisme des échanges et de la balance commerciale entre la Côte d'Ivoire, le Ghana et la Guinée. de 1999-2001

	1999	2000	2001
Export (1)	84 085 983 265	95 686 942 040	120 669 164 834
Export (2)	30 567 737 844	37 941 526 775	40 834 706 638
Import (3)	2 595 702 589	1 380 558 674	5 550 032 434
Import (4)	5 574 647 502	6 910 145 660	7 269 151 123
Solde (1-3)	81 490 280 676	94 306 383 366	115 119 132 400
Solde (2-4)	24 993 090 342	31 031 381 115	33 565 555 515

Source : Douanes ivoiriennes

- N.B :** (1) Valeur des exportations de la Côte d'Ivoire en direction du Ghana
(2) Valeur des exportations de la Côte d'Ivoire en direction de la Guinée,
(3) Valeur des importations ivoiriennes en provenance du Ghana
(4) Valeur des importations ivoiriennes en provenance de la Guinée
(1-3) Balance commerciale entre la Côte d'Ivoire et le Ghana
(2-4) Balance commerciale entre la Côte d'Ivoire et la Guinée

Les balances commerciales régionales officielles sont largement excédentaires en faveur de la Côte d'Ivoire qui offre une gamme variée de produits. Elles sont en perpétuelle croissance, malgré la baisse des volumes des produits échangés. En 1999, la valeur des échanges avec le Ghana passe de 81 490 280 676 à 115 119 132 400 francs CFA et avec la Guinée de 24 993 090 342 à 33 565 555 515 francs Cfa.

A l'analyse de ces statistiques officielles du commerce entre les trois pays, on est tenté de conclure que l'ampleur des transactions entre Etats est proportionnelle à leur niveau de développement.

La Côte-d'Ivoire et le Ghana apparaissent comme les pays économiquement les plus avancés parmi ceux de notre espace d'étude. Ils animent l'essentiel du commerce régional. La Côte d'Ivoire constitue le premier partenaire commercial de ces pays, avec des relations privilégiées avec le Ghana, les relations politiques avec la Guinée ayant été très froides pendant longtemps. Ainsi, en lieu et place des échanges officiels se sont développés plutôt des échanges informels entre populations proches des frontières.

Aujourd'hui, les relations commerciales entre la Côte d'Ivoire (chef de file de l'UEMOA) et le Ghana rendent caducs les clivages pays francophones-anglophones et les différences de politique monétaire, souvent avancés pour justifier les lenteurs des processus d'intégration économique.

L'essentiel des échanges concerne quelques produits manufacturés et les hydrocarbures raffinés. Officiellement, la Guinée et le Ghana importent respectivement des produits

cosmétiques, des hydrocarbures et du ciment (pour le Ghana uniquement). Ces trois produits à eux seuls constituent les principales ventes de la Côte d'Ivoire.

En retour, les deux pays proposent des produits manufacturés en petite quantité au marché ivoirien : le Ghana, des émaillés, des *wax* anglais, des pagnes *kita* très prisés des Ivoiriens, des produits en aluminium, du sel, du tissu et de la cotonnade, du poisson séché ; la Guinée, des produits textiles, comme les pagnes *fancy*, de l'indigo et de la cotonnade. En dehors des produits pétroliers, le volume et la valeur des échanges paraissent faibles (moins de 6 milliards de francs). Cette faiblesse s'explique par de multiples facteurs dont quatre sont souvent mis en exergue par les différents acteurs intervenant dans les échanges :

-la similitude des productions manufacturières et industrielles des trois pays ne favorise pas des échanges de complémentarité qui auraient pu se développer.

-les difficultés de règlement des transactions commerciales font que les opérateurs économiques sont très souvent obligés de recourir au marché parallèle pour acquérir des devises et payer comptant leurs produits au guichet. Ces opérations sont très coûteuses et ne leur offrent pas de garanties de sécurité commerciale. Cette situation a pour mérite de favoriser les échanges de proximité informels.

-d'innombrables préjugés apparaissent comme des mesures non tarifaires de protection du marché intérieur du pays. Par exemple, dans l'esprit de nombreux consommateurs ivoiriens, les produits non issus des entreprises ivoiriennes sont de bas de gamme et parfois non conformes aux normes internationales requises. Ces préjugés touchent surtout les produits laitiers, pharmaceutiques et vestimentaires, ce qui les empêche de pénétrer le marché ivoirien. Nous estimons qu'il s'agit d'une forme de protection du marché intérieur.

-les acteurs économiques ivoiriens avancent également comme argument des difficultés à tisser des relations de partenariat d'affaires avec, non seulement les Ghanéens mais également les Guinéens jugés imprévisibles et ne respectant pas souvent les contrats.

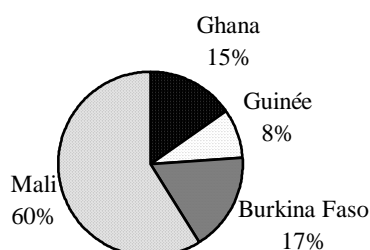
En résumé, les échanges entre la Côte d'Ivoire et l'ensemble des pays hors de la zone franc sont dérisoires, comparativement à ceux de l'espace UEMOA. De nombreux facteurs freinent le dynamisme de ces échanges, d'ordre politique et économique-culturel. Loin de permettre des échanges officiels, on assiste à la montée en puissance des échanges de proximité très informels entre les espaces. Néanmoins, le commerce sous-régional dans ce sous-espace ouest africain reste dominé par les produits ivoiriens.

II.3 Un espace sous-régional sous l'influence de la Côte d'Ivoire

Le commerce dans le sous-espace ouest africain en général reste rythmé par la Côte d'Ivoire. Elle est une porte d'entrée et de sortie des produits en provenance des pays septentrionaux. Sa position centrale par rapport aux autres Etats, fait d'elle un espace important d'interconnexions des réseaux marchands et ses infrastructures économiques sont l'épicentre du commerce sous-régional.

Abidjan est le centre nerveux du commerce sous-régional, à 1100 km de Bamako au Mali, à 900 km de Ouagadougou au Burkina Faso, à 1200 km de Conakry en Guinée et à 630 km d'Accra au Ghana. Sur ces différents tronçons, peu d'obstacles naturels se rencontrent pour atteindre Abidjan et son port. Par exemple, l'axe Abidjan-Bamako, long de 1100 km a seulement 404 km de relief accidenté ; en revanche, l'axe Lomé-Bamako, long de 1917 km, en a 670 km. En plus d'un meilleur réseau routier, la Côte d'Ivoire présente des infrastructures économiques de bonne qualité qui font d'elle un carrefour économique (A.F.D., 2003). Un chemin de fer relie Abidjan à Ouagadougou, une route bitumée allant du sud vers les pays sahéliens traverse la Côte d'Ivoire, un port disposant de 34 postes à quai présente un terminal pétrolier pouvant accueillir des supers tankers et traiter annuellement 5 millions de tonnes d'hydrocarbures. Ce pays remplit son rôle de porte d'entrée et de sortie des produits des pays ouest-africains. Fort de ce potentiel conçu initialement pour répondre aux besoins croissants de l'économie nationale ivoirienne, le commerce avec les autres pays n'a fait que se greffer sur cette plate forme infrastructurelle. La domination de la Côte d'Ivoire sur l'économie des autres Etats est évidente.

Graphique 9 : Les exportations ivoiriennes en 2001 (tonnes)



Source : Direction du commerce extérieur de la Côte d'Ivoire, 2001

En 2001, la Côte d'Ivoire a exporté en direction du Burkina et du Mali, deux Etats sahéliens et membre de l'UEMOA, respectivement 305 128 tonnes (17%) et 1 036 765 tonnes (60%), en direction du Ghana, 270 006 794 kg (15%) et de la Guinée, 148 073 975 kg (8%).

La part importante des produits ivoiriens au Mali trouve son explication au niveau historique, culturel, infrastructurel et économique. Le port de Dakar, dit port naturel d'approvisionnement et d'évacuation, n'est accessible que par un chemin de fer en mauvais état et très vétuste. A l'opposé, l'accès au port d'Abidjan se fait par une route bitumée, en très bon état et par le chemin de fer via Bobo-Dioulasso qui permettent une évacuation et réception rapide des marchandises par les centres urbains maliens.

Au niveau économique la compétitivité des entreprises ivoiriennes leur a permis de pénétrer le marché malien par la qualité de leurs produits. A cet argumentaire, il faut ajouter le lien historique et ethno-religieux qui lie les peuples du nord de la Côte d'Ivoire à ceux du Mali. En jouant sur les fibres culturelles, les entreprises ivoiriennes produisent des denrées qui touchent à la fois un grand nombre de consommateurs maliens et ivoiriens. Les transactions entre les opérateurs économiques des deux Etats se font avec une même monnaie (franc Cfa) et les délais d'approvisionnement du marché malien sont respectés par les entreprises. Cette situation n'a fait que favoriser la pénétration des produits ivoiriens sur un marché déjà à leur portée. C'est la même explication que nous pouvons donner à l'importance des exportations ivoiriennes vers le Burkina Faso.

La modestie des exportations ivoiriennes en direction du Ghana et de la Guinée (Graphique 10, p.172) peut s'expliquer par le manque de politique commune en matière de commerce. En effet, la plupart des transactions commerciales se fait en francs Cfa à cause de la non-convertibilité des monnaies des deux pays. L'instabilité de la parité de leurs monnaies ne favorise pas les échanges. Les opérateurs économiques ivoiriens trouvent alors trop risqué de commercer avec leurs homologues ghanéens et guinéens et agissent avec méfiance.

Une autre raison non moins importante réside dans les querelles politiques. Les problèmes de leadership à l'époque des présidents Sékou Touré de la Guinée et Houphouët Boigny de la Côte d'Ivoire n'ont pas permis le développement de leurs relations économiques. L'un et l'autre voulaient montrer qu'ils pouvaient développer leur pays en faisant le choix de systèmes économiques différents.

Ainsi, à travers un capitalisme d'Etat, la Côte d'Ivoire a développé une économie de marché ayant pour socle un aménagement volontariste du territoire. Le pays s'est doté d'importantes infrastructures économiques qui permettent de sillonner le territoire en voiture,

de transporter des produits en un temps raisonnable même en direction des pays limitrophes. La Guinée, Etat socialiste, fait exception par son choix de non développement d'infrastructures internes et vers les autres pays limitrophes. La peur du socialisme ressentie par les autorités d'Abidjan a considérablement favorisé cette situation de non commerce officiel. Mais ni les différends politiques, ni les restrictions douanières pesant sur les importations et exportations de biens, n'ont rompu les liens commerciaux et culturels historiques entretenus par les populations frontalières (Harre, 1996). La frontière est une convention et la vie de relation s'établit en fonction des liens socioculturels. Même si les communications avec les villes guinéennes sont toujours difficiles, l'homogénéité culturelle du pays malinké qui dépasse largement le cadre strictement frontalier, a été préservée. L'essentiel du commerce avec la Guinée est basé sur des échanges informels de proximité et est du ressort des populations transfrontalières qui appartiennent à la même sphère ethno-religieuse. Officiellement, les exportations ivoiriennes en direction de la Guinée représentent 148 073 975 kg soit 8% des échanges de l'ensemble des pays frontaliers en 2001. Ce volume paraît dérisoire comparativement à ceux du Mali et du Burkina Faso. Pourtant sur les marchés frontaliers, on note une domination des produits ivoiriens.

Cette domination a été très vite ressentie depuis la crise actuelle qui secoue la Côte d'Ivoire. Elle est ressentie durablement par les deux pays sahéliens et par la fermeture de leurs frontières avec la Côte d'Ivoire ainsi que par l'arrêt du transport par chemin de fer. Ainsi, les principaux flux d'échanges ivoiriens en direction du Mali et du Burkina Faso, ont été interrompus. Les approvisionnements en ciment, engrais, hydrocarbures et en biens de consommation courante et les exportations de coton et du bétail ont été durablement affectés. Les activités industrielles de ces pays ont également été perturbées, car l'approvisionnement en matières premières à partir de la Côte d'Ivoire a été interrompu. La partition *de facto* de la Côte d'Ivoire ne permet plus au Mali et au Burkina Faso d'avoir accès directement au port d'Abidjan. Ces deux pays ont détourné leur flux habituel vers d'autres ports de la sous-région, comme Lomé, Accra et Cotonou qui ont vu leurs volumes de marchandises augmenter dans le dernier trimestre 2002. Ainsi, selon les statistiques douanières du Burkina Faso, Bittou (provenance Lomé) a traité 15 460 tonnes de produits au lieu de 6768 tonnes en 2001, soit une augmentation de 128% ; à Pô/Dakola (provenance Téma), 7 712 tonnes de produits au lieu de 1673 tonnes en 2001, soit une augmentation de 361%.

La suspension de tout trafic ferroviaire ou routier avec la Côte d'Ivoire a eu un impact immédiat sur quelques activités fortement dépendantes de ce pays pour leur approvisionnement ou pour leurs débouchés. De nombreuses usines ont fortement réduit,

voire arrêté leur production. Citons par exemple, dans le secteur industriel, la minoterie de Banfora, la filature et la fabrique de pneumatiques de Bobo-Dioulasso et la SITARAIL, dont l'activité même a été arrêtée (1500 personnes en chômage technique entre Abidjan, Ouagadougou et Bobo-Dioulasso). Citons également le secteur de l'élevage malien du nord et de l'ouest burkinabé qui a perdu son principal débouché, dont nous avons déjà fait cas dans le précédent chapitre.

La situation de crise ivoirienne a également pesé sur la trésorerie des entreprises, en raison de l'immobilisation des marchandises en Côte d'Ivoire. Les entreprises Aiglon, spécialisées dans le traitement de coton-fibre, ont perdu près de 30 000 tonnes de coton-fibre d'une valeur de 10 milliards de francs Cfa, selon le directeur commercial.

En résumé, la domination de la Côte d'Ivoire sur les pays limitrophe en matière d'échanges commerciaux est due en partie à la compétitivité de ses entreprises, à l'importance des infrastructures économiques mises en place. Les échanges avec le Mali, le Burkina Faso, le Ghana et la Guinée ont été favorisés, mais ils n'ont pas la même intensité. Ils sont plus importants avec les deux pays sahéliens qu'avec le Ghana et la Guinée. A partir de ce constat, comment pouvons-nous qualifier ces espaces frontaliers ? Nous nous proposons de faire une analyse typologique des espaces frontaliers ivoiriens en étudiant le degré d'intensité des échanges.

II.4 Typologie des frontières nord ivoiriennes

Les trafics transfrontaliers officiels existent malgré l'inégale répartition des infrastructures et des systèmes de transports. Ils sont importants avec les deux pays sahéliens d'une part, relativement importants avec le Ghana d'autre part et très embryonnaires avec la Guinée. L'existence de ces différents trafics et mouvements aux frontières de la Côte d'Ivoire illustre bien les degrés de relation qui lient les espaces transfrontaliers de manière officielle. Avec la Guinée, le manque d'infrastructures de communication empêche les échanges dits officiels, de se dérouler et de connaître un dynamisme. Cette situation laisse le champ libre à un commerce informel et de contrebande qui se développe loin des regards de l'Etat central par le biais des marchés frontaliers. Le commerce, même s'il connaît un dynamisme avec les autres Etats, est loin d'être à la hauteur des espérances. Plusieurs raisons justifient ce bilan :

- corruption des agents de sécurité et de l'ordre sur les couloirs de transports,
- insécurité et, depuis septembre 1999, instabilité politique en Côte d'Ivoire,
- manque de confiance entre les autorités politiques des différents Etats,
- préjugés relatifs à la qualité des produits autres qu'ivoiriens

A partir de ce constat, nous distinguons trois cas d'espaces frontaliers qui nous paraissent intéressants à analyser :

- frontières vivantes
- frontières vivifiées
- frontières mortes

II.4.1 Frontières ivoiriennes : frontières vivantes, frontières mortes

Les espaces frontaliers que nous considérons comme des frontières « vivantes » sont des espaces qui connaissent et supportent d'importantes activités d'échanges officiels. Ce sont des frontières par lesquelles transitent d'importants couloirs de passages routiers. A partir de ces couloirs de transports routiers, les localités enclavées se trouvent arrimées à la fois à des espaces de production, d'approvisionnement et de consommation.

Les frontières vivantes sont au nord, avec le Mali (Tiefinzo-Manakoro, Zégoua-Pogo et Nigouni-Gonkoro), le Burkina Faso (Lalébra-Niagoloko) et à l'est, avec le Ghana (zone de Soko-Sampa), où se déroulent d'importants trafics, comme le commerce du bétail, de poissons séchés, de produits fruitiers, de produits manufacturés et agricoles, acheminés en général par voie routière en assez bon état et par chemin de fer. Ces flux mettent en relation les villes de Bougouni et d'Odienné, de Tingréla et de Bougouni, de Sikasso et de Korhogo dans le cas de relations ivoiro-maliennes. Les villages-entrepôts Malinké qui s'étalent le long de la frontière entretiennent des relations mais aussi avec les villes et bourgades de la Côte d'Ivoire et du Mali, telles que Pogo et Zégoua.

Les relations commerciales ivoiro-burkinabé se font par les villes de Korhogo et de Bobo-Dioulasso, et à une échelle moyenne, par les bourgades de Ouangolodougou et de Niagoloko ; à la frontière ivoiro-ghanéenne, entre la ville de Bondoukou et celle de Kumasi au Ghana par l'intermédiaire du bourg de Sampa.

A ces espaces frontaliers dits vivants, nous opposons les frontières mortes. Elles ont vu le jour entre le Mali, le Burkina Faso, la Guinée et la Côte d'Ivoire depuis le 19 septembre 2002. Autrefois espaces à forte intensité d'échanges officiels, elles voient apparaître des « échanges non officiels ». Il faut préciser qu'il ne faut pas voir ce terme de frontière morte sous l'angle géopolitique, qui fait référence à des frontières de non-guerre et de paix établie. Il faut plutôt faire référence aux échanges entre territoires, à travers leurs espaces transfrontaliers. Le cas ivoirien sied parfaitement à cette situation qui trouve son explication

dans l'insécurité due à la circulation des hommes en armes dans le Nord ivoirien, ce qui ne permet plus d'échanger avec la Côte d'Ivoire. Ainsi les populations, pour survivre, organisent des échanges informels avec les autres Etats, sous le regard bienveillant des chefs rebelles ivoiriens qui occupent la moitié nord du pays. Les produits provenant du Mali, de la Guinée et du Burkina Faso envahissent maintenant ces espaces, pour l'essentiel des hydrocarbures, des produits pharmaceutiques et laitiers, des produits industriels de consommation courante. En retour, les produits d'exportation du Nord ivoirien sont acheminés par les mêmes acteurs vers ces Etats pour la vente ou pour leur évacuation vers les ports du Ghana et du Togo via le Mali et le Burkina Faso. C'est le cas du coton, des noix de cajou et des agrumes (mangues, oranges, citrons).

II.4.2 Frontières vivifiées

Les portions de l'espace que nous considérons comme frontières vivifiées, sont les territoires avec des relations commerciales dominées par les échanges de proximité très « informels, opaques », à travers un réseau de marchés frontaliers périodiques. Ces échanges se font pour la plupart sur des territoires qui ne connaissent que peu d'activités, peu de relations d'échanges et ne sont reliés à d'importants centres urbains que par un réseau routier de moindre qualité et à praticabilité réduite. Ces frontières vivifiées sont localisées entre la Côte d'Ivoire et la Guinée. Les échanges se font à travers les localités rurales frontalières, généralement très éloignées des villes pouvant animer le commerce. Les populations essaient de s'organiser pour assurer leur quotidien et leur survie. Avec la Guinée à l'ouest, quelques trafics de proximité existent entre villages enclavés de part et d'autre de la frontière, à cause de l'existence du différentiel de zones monétaires contiguës et de l'écart grandissant entre les niveaux de vie des deux pays.

Le développement des échanges de proximité informels est ainsi favorisé. Le bourg de Minignan en Côte d'Ivoire entretient des relations avec celui de Bougoula en Guinée. Ces relations d'échanges se font sur une route à viabilité incertaine par temps de pluie. Malgré cet obstacle, les populations essaient de créer une vie de relation.

Conclusion

Au terme de ce chapitre, il est important de noter que les produits échangés, agricoles, manufacturés et pétroliers, portent sur une gamme variée, avec des volumes différents selon l'intensité des relations qui lient les territoires. Historiquement, l'essentiel des échanges se déroulait autour de la cola, dans le sens sud-nord et en sens inverse, autour du poisson séché et du sel gemme. Ce type de commerce s'apparentait à une économie de troc.

Aujourd'hui, les transactions commerciales se font entre les différents territoires en « transgressant » les frontières des Etats au quotidien et proposent de nouveaux produits ajoutés à ceux de jadis. Les volumes échangés aux frontières restent d'un niveau faible malgré la politique d'ouverture de la Côte d'Ivoire favorable aux échanges.

De ces échanges entre les territoires, résultent un développement des activités de transit à partir des postes frontières et un dynamisme de certaines régions frontalières. Les différents aspects des espaces frontaliers que nous venons d'analyser en témoignent. Néanmoins, à travers ce modèle ivoirien, nous remarquons que les échanges commerciaux jouent plusieurs rôles, selon qu'ils sont de proximité, de courte ou de longue distance. Le rôle de stock régulateur permet aux Etats de compter sur leurs voisins, pour régler en partie leurs difficultés à faire face aux besoins alimentaires ou financiers de leur population vivant sur les marges territoriales. Cela témoigne du degré de dépendance réciproque, voire de complémentarité des Etats. Ils se sont tous greffés les uns aux autres par le biais des espaces frontaliers, qui diffèrent selon l'intensité de leurs échanges. L'existence de frontières mortes, vivantes et vivifiées apparaît. Ces types de territoires se sont développés respectivement entre la Côte d'Ivoire, le Mali, le Burkina Faso, la Guinée et le Ghana, sur lesquels s'organisent à différentes échelles des transactions commerciales.

CHAPITRE VI

L'ORGANISATION DES ECHANGES ENTRE LES TERRITOIRES

L'organisation du commerce dans l'espace sous-régional ouest-africain met en évidence des relations entre lieux importants lointains et proches et entre lieux à faibles et à grands volumes de transactions. A partir de ces différents points du territoire, des trafics sont assurés par des acteurs individuels ou inscrits dans des réseaux bien structurés. Ils se déroulent à partir de marchés locaux et internationaux.

Le local correspond au marché rural proche de la frontière. En revanche, le lointain fait référence aux échanges qui partent d'un marché international vers un autre ou d'un marché international vers un marché local. Ces marchés locaux sont généralement des lieux-carrefours ou des marchés-rues qui s'étirent le long des axes routiers reliant deux pôles majeurs d'activité.

Cet entremêlement des lieux de vente dans l'organisation des échanges à différentes échelles de l'espace, montre la complexité de l'analyse faite autour du commerce aux frontières des territoires. Malgré ces difficultés, il est important, à travers cette géographie des échanges transfrontaliers, de montrer qu'il existe des corrélations entre les différents types d'échanges (informels ou officiels) et entre des procédés mis en place par les acteurs pour commercer. Nous nous proposons d'expliquer l'organisation des échanges entre les territoires du croissant nord de la Côte d'Ivoire en prenant comme exemples des produits-clés échangés officiellement ou non.

I. PÔLES ET CIRCUITS DES ECHANGES OFFICIELS

Avant toute explication sur l'organisation des échanges officiels, il est important de préciser certains termes que nous allons utiliser et d'expliquer notre choix, plus particulièrement entre « filière » et « circuit ».

Nous entendons par « filière », l'ensemble des intervenants sur un marché de consommation. Elle regroupe à la fois les producteurs de biens de consommation destinés à la consommation des ménages, ainsi que les canaux de distribution utilisés pour acheminer ces biens vers les consommateurs.

La notion de circuit est très précisément caractérisée dans le temps et dans l'espace, avec une succession d'intermédiaires et de lieux par lesquels transitent des flux : des flux de

produits, de monnaie, d'informations sur la demande et l'offre. Le terme de circuit donne une notion de boucle, de retour au point de départ. La notion de filière nous paraît davantage comme étant l'analyse de quantités globales enregistrées en fin d'année dans les bilans. Or, dans le cadre de l'analyse que nous faisons autour de l'organisation des échanges entre les territoires, nous faisons référence à des lieux, à des intermédiaires et à des flux de produits. C'est la notion de circuit qui nous est apparue plus explicite et plus adaptée pour ce type de recherche.

Nous nous proposons d'appréhender l'organisation des échanges entre les territoires en relation, à travers quelques aspects des circuits de commercialisation des principaux produits échangés et suivant les différents axes de trafics. Ainsi, un premier regard portera sur les lieux et liens des trafics ivoiro-maliens, ivoiro-burkinabé, ivoiro-guinéens et ivoiro-ghanéens ; un deuxième regard portera sur la géographie des échanges flous ou opaques à travers le choix de quelques produits dominant les échanges dans chaque territoire frontalier.

Pour ce faire, nous étudierons les circuits de commercialisation de certains produits dominant les échanges ainsi que les problèmes posés par ces échanges des produits-clés que constituent le bétail et la friperie, dans le cadre des échanges officiels et ceux des cigarettes, des tissus et des hydrocarbures dans le cadre des échanges flous.

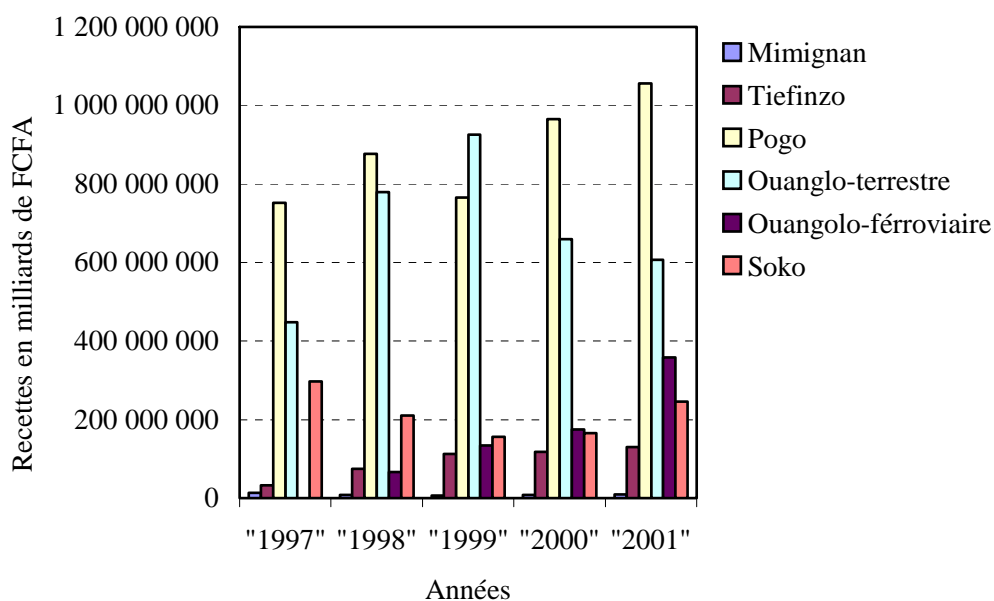
I.1 Lieux et liens des trafics entre la Côte d'Ivoire, le Mali, le Burkina Faso, la Guinée et le Ghana

Les circuits officiels d'échanges sont les principaux axes connus comme étant des passages obligés pour les acteurs socio-économiques désirant opérer des transactions en toute légalité. Ces acteurs suivent alors les procédures normales de dédouanement, en visant les papiers, en déclarant les marchandises en leur possession. La procédure commence dès les lieux d'achat et de provenance des marchandises. Le suivi de cette procédure permet de faire la « carte d'identité » de la marchandise destinée à l'exportation ou l'importation. Ainsi, suivant la nomenclature établie par la douane, nous pouvons en suivre le cheminement.

Lorsque le produit arrive, soit stocké au port d'Abidjan, soit acheté dans une entreprise ivoirienne et destiné à l'étranger, il est sous le régime douanier D25. Le produit est mis en magasin sous le régime douanier D18 (admission temporaire en magasin). Pour son transfert vers l'étranger et en particulier vers Sikasso et Bobo-Dioulasso, on lève une déclaration en douane sous le régime D8, car le produit est destiné à être consommé en dehors de la Côte d'Ivoire. Le produit bénéficie alors d'un certain nombre d'avantages, dont l'exonération de droits et taxes, car il est en transit en territoire ivoirien. Toute cette procédure se fait sous le

regard d'un transitaire, qui lève la déclaration en douane avant que l'opérateur économique ne paie les taxes concernant ses marchandises selon les réglementations tarifaires en vigueur. Selon la déclaration du transitaire, les taxes sont calculées suivant les barèmes établis par la douane. Cette déclaration mentionne la provenance et la destination de la marchandise, le poids, le nom du transitaire, la qualité, le nom de la marchandise. Les taxes sont développées dans le chapitre 2. Le graphique suivant donne une idée de l'évolution des recettes douanières ivoiriennes par poste frontière de 1997 à 2001.

Graphique 10 : Evolution des recettes douanières ivoiriennes par poste frontière de 1997 à 2001



Source : Douane ivoirienne

Ce graphique fait apparaître l'importance des recettes douanières de cinq postes frontières : Pogo, Ouanglo-terrestre, Tiefinzo et Ouangolo ferroviaire à partir de 1998 et Soko. Les chiffres élevés trouvent leur explication dans le fait que ces postes constituent les principaux points de passages des marchandises en partance et en provenance du Mali, du Burkina Faso, du Ghana et de la Guinée. Les commerçants procèdent au dédouanement de leurs marchandises, après les formalités administratives d'usage.

Après cette procédure, les produits sont convoyés, soit par camion, soit par train vers le Mali et le Burkina Faso sous escorte douanière jusqu'à la frontière par l'intermédiaire de l'O.I.C (Office Ivoirien des Chargeurs). Selon le poids du camion, le type de voyage (aller et retour) le transporteur ou l'affréteur paie une redevance pour assurer l'escorte du véhicule :

20 000 francs Cfa l'aller simple pour un camion de 10 tonnes ; 35 000 francs Cfa l'aller-retour pour le même camion ; 17 500 francs Cfa l'aller-retour pour une citerne. Une fois la redevance réglée, un encart reprenant tous les renseignements sur le camion est apposé sur son pare-brise (Voir Annexe 2).

Les produits destinés au Burkina Faso arrivent aux postes frontières de Ouangolodougou (terrestre ou ferroviaire). Ceux en direction du Mali arrivent au poste frontière de Pogo. A ces différents postes frontières, vérification est faite que les produits quittent effectivement le territoire ivoirien, après contrôle des documents douaniers. Ce type de commerce est l'apanage des gros commerçants qui agissent à distance, ne passant commande de leurs articles que par téléphone. Ils vivent généralement dans les capitales d'Etats et sont à la tête de grandes ou de moyennes unités de commerce.

Le système fonctionne de la manière suivante : les importateurs, après avoir lancé la commande à des fournisseurs étrangers, de produits comme les cigarettes ou le ciment, laissent le soin aux transitaires d'effectuer les formalités administratives et douanières et de prendre en charge les transactions commerciales. Ils se chargent de l'acheminement des marchandises depuis les ports d'Abidjan et de San-Pédro jusqu'à Sikasso, Bamako ou Bobo-Dioulasso et Ouagadougou. Une fois arrivées dans ces localités, elles sont entreposées dans des magasins prévus à cet effet. Dès que les formalités sont terminées avec les douanes du Mali ou du Burkina Faso, elles sont enlevées par les transporteurs. Le transitaire, une fois l'opération terminée au Mali ou au Burkina Faso, présente la facture des différents frais occasionnés par le transfert de la marchandise et prend sa commission.

A Ouangolodougou, bourg à l'interconnexion des axes routiers Côte d'Ivoire-Mali et Côte d'Ivoire-Burkina Faso, les maisons de transit privées ou des représentations des grosses firmes multinationales sont au nombre de quinze, dont les plus en vue sont SDV, SAGA et BOLLORE (voir Chapitre II).

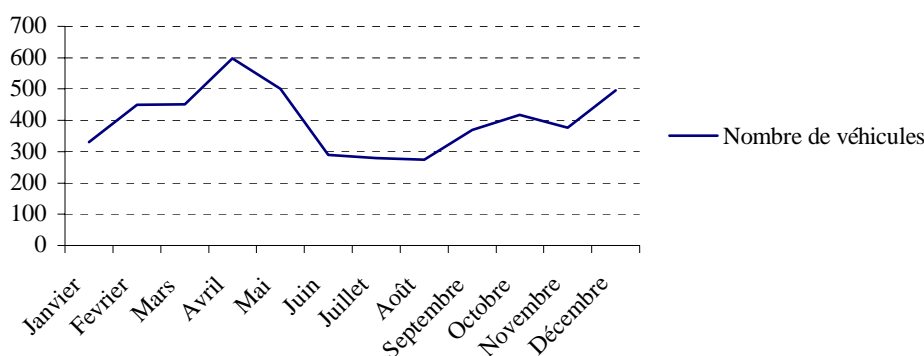
La présence des opérateurs de niveau international, comme Sca-Delmas-Vieljeux (SDV), avec un réseau d'agences africain développé, témoigne de la concurrence entre opérateurs, sur le marché de transport des marchandises.

Les opérateurs maliens, burkinabé et ivoiriens, malgré la vétusté de leurs véhicules, essaient de transporter et de distribuer des marchandises d'Abidjan jusqu'à Sikasso, Bamako au Mali et à Bobo-Dioulasso, Ouagadougou au Burkina Faso. A ces maisons de transit, il faut ajouter les auxiliaires et commissionnaires en douane comme OIC (Office Ivoirien des Chargeurs) et la Cotecna. Aux postes frontières de Ouangolodougou, cette dernière structure procède à la vérification de l'état des conteneurs, s'ils n'ont pas été ouverts ou endommagés

afin d'écouler les produits censés être consommés à l'extérieur sur le territoire ivoirien. En quelque sorte, il s'agit de voir si le régime douanier n'a pas été détourné.

Le rôle de l'OIC, comme nous l'avons mentionné, est d'assurer la fluidité routière et la sécurité des véhicules transportant des marchandises après avoir satisfait aux différentes procédures de dédouanement en vigueur. Il organise le transfert groupé des véhicules depuis le port jusqu'au dernier poste frontière. Après le dernier poste frontière ivoirien, selon la destination, intervient le Conseil des Chargeurs du Mali (CMC) ou le Conseil des Chargeurs du Burkina Faso (CBC). Ce système est appelé le « convoi ». L'activité de l'OIC a permis de connaître les effectifs des véhicules qui ont transité par le poste frontière de Ouangolodougou en 2001.

Graphique 11 : Evolution du nombre de véhicules ayant été escortés par l'OIC en 2001



Source : Office ivoirien des chargeurs, 2001

Le nombre de véhicules ayant transité par Ouangolodougou est important en fin et en début 2001, période des fêtes de fin d'année (Noël et nouvel an), avec de gros volumes d'importation pour les consommateurs urbains et ruraux. Le pic constaté de mars à avril est dû aux fêtes musulmanes.

Dans le cadre des conventions TRIE (Transit Routier Inter Etat) mises en place par les états membres de la CEDEAO, une facilité est accordée aux commerçants afin de permettre le transport par route d'un bureau de douane d'un Etat membre donné, à un bureau de douane d'un autre Etat membre, de marchandises en suspension des droits et taxes. Il s'effectue sous la couverture d'un document douanier unique (**voir annexe 1**).

Ce document TRIE comprend plusieurs feuillets, le premier élaboré par le poste douanier de départ. On y mentionne le poids de la marchandise, le nom et le nombre d'emballages, la destination, la provenance et le nom du transitaire. Le dernier feuillet est

retourné au poste douanier d'émission dès l'arrivée du produit à destination, pour permettre au transitaire de percevoir ses droits sur la marchandise. Ce circuit est dirigé par de gros commerçants malinké, de religion musulmane, qui ne savent ni lire et écrire. Cette religion leur permet d'entretenir des relations avec les commerçants de la Côte d'Ivoire, du Mali et du Burkina Faso, du Nigeria, du Niger, voire même des Emirats Arabes Unis.

Historiquement, si ces commerçants ont hérité leurs richesses de leurs ancêtres, qui avaient construit leur fortune sur le commerce de la cola pour la plupart, il semble qu'aujourd'hui les principaux importateurs malinké agissent d'une part en leur nom propre et servent d'autre part de prête-nom à des négociants lointains.

Ils font des commandes de marchandises en Europe, en Amérique et en Asie, que leurs associés lointains se chargent de payer en fournissant les capitaux nécessaires. L'importateur malinké redistribue le produit sur les marchés urbains et ruraux frontaliers. Les circuits sont structurés par des nœuds routiers, situés dans des bourgs et des bourgades qui ont plusieurs fonctions.

Au Mali (Manakoro, Zégoua), au Ghana (Sampa), au Burkina Faso (Niangoloko) et en Guinée (Beyla), des villages entrepôts regorgent de marchandises destinées au marché ivoirien. Généralement, l'essentiel des marchandises des boutiques de ces villages entrepôts proviennent des entreprises implantées en Côte d'Ivoire et ont transité par les ports d'Abidjan, d'Accra, de Lomé et de Cotonou. Les marchés hebdomadaires assurent des fonctions de collecte et de redistribution pour les campagnes environnantes.

En Côte d'Ivoire, les marchés hebdomadaires assurent la collecte et la redistribution des produits réexportés vers les centres de consommation qui sont situés dans les villes secondaires de Tingréla et de Ferkessédougou. Les boutiques de ces centres urbains redistribuent vers les consommateurs ruraux. A la différence de ces centres urbains, les villes de Korhogo, de Bondoukou, d'Odienné, de Sikasso et de Bougouni au Mali, de Bobo-Dioulasso au Burkina Faso doivent leur fonction de pivot à leur situation géographique sur les corridors Abidjan-Bamako, Abidjan-Ouagadougou, Abidjan-Koumassi. C'est là que les opérateurs économiques malinké ont la possibilité d'accéder à un marché international rémunérateur.

Après la vente des produits, les marges bénéficiaires des importateurs malinké sont fixées en accord avec leur bienfaiteur lointain des Emirats, du Nigeria, du Niger, du Ghana. S'y ajoutent des Libano-Syriens et des Maures Mauritanien, présents dans la distribution des produits manufacturés, de la grande surface au petit commerce de quartier. Ils se sont implantés depuis de longues années en Côte d'Ivoire. Ils sont très actifs dans la traite

cacaoyère et caféière, le commerce des marchandises et le transport : d'abord agents des firmes européennes comme CFAO, ils deviennent ensuite acheteurs agréés. Au cours des années 1980, le commerce du cacao et du café s'essouffle. Ils installent alors de petites unités industrielles à Abidjan et à Bouaké (Harre, 1996).

Les produits issus de ces unités sont vendus dans les grandes surfaces (Hayat, Trade Center) ou livrés à des commerçants malinké implantés de part et d'autre des frontières. Ces commerçants libano-syriens forment d'importantes communautés solidaires bien que n'appartenant pas à des confessions religieuses semblables. Ces derniers jouent également à la fois sur les règles propres à l'économie informelle de cette activité et sur les possibilités et avantages offerts par le secteur moderne. Ils disposent de puissants appuis politiques sans lesquels ils ne pourraient exercer leurs activités. Ils appartiennent sans doute à des réseaux assez complexes implantés en Afrique, en Europe et au Liban (Gregoire, 1996). En marge des réseaux africains malinké auxquels ils participent toutefois, ils constituent de véritables piliers pour le transit.

Sur la base de l'appartenance à une même religion, à une même ethnie, gage de la confiance, les importateurs grossistes malinké et libano-syriens redistribuent les produits importés aux demi-grossistes qui, à leur tour, les distribuent aux petits vendeurs de quartiers puis aux petits vendeurs à la sauvette appelés, *les banabanas*. C'est de cette manière que les produits importés se retrouvent sur l'ensemble du territoire à travers les marchés urbains, semi-urbains et les marchés ruraux locaux frontaliers.

1.1.1 Circuit d'importation et de distribution de la friperie

L'exportation et la distribution de la friperie, au cours de la dernière décennie, montrent l'importance de ce produit dans les milieux urbains et ruraux, non seulement en Côte d'Ivoire, mais également dans les autres pays du sous-espace ouest africain. Comment peut-on expliquer qu'un produit apparemment insignifiant puisse envahir tous les marchés et occuper des secteurs sur les marchés provinciaux plus vastes que ceux occupés par les produits alimentaires ? Et même dans les villes et bourgades, comment le commerce de la friperie est-il sorti des marchés pour inonder les rues et les bureaux ?

Pour comprendre ce phénomène, remontons dans l'histoire de l'apparition de ce produit dans les pays ouest africains en général et en Côte d'Ivoire en particulier.

La fripe, ou vêtements usés, est connue sous le dénominateur de *broad*, *yougou-yougou*, *ado-caflê* et *troutrounou* en Côte d'Ivoire. Parmi tous ces dénominatifs, « broad » a été

longtemps utilisé en milieu urbain. Ce mot est le diminutif du mot anglais *broadly*, qui veut dire « en gros », signifiant que ces vêtements usagers étaient vendus en gros et par kilogramme par les commerçants ghanéens. Ce sont eux qui ont introduit la fripe en Côte d'Ivoire. Lorsqu'ils vendaient le produit sur les marchés ivoiriens et qu'on leur demandait le prix de ces vêtements, ils répondaient *broadly*, pour dire simplement que la vente était faite en gros. Les Ivoiriens n'ont alors retenu que *broad*. Elle était simplement vendue sur les marchés frontaliers qui s'égrenaient le long de la frontière ivoiro-ghanéenne où s'approvisionnaient les éventuels clients ivoiriens.

Ensuite, les commerçants malinké du nord ivoirien ont pris le relais, pour en inonder les marchés urbains et ruraux, qu'ils ont nommé d'abord *yougou yougou*, pour dire « secouer et prendre ». Pour eux, il fallait secouer les vêtements et faire son choix dans le tas de ces habits usagés. Ensuite, est apparu le mot *ado-caflê* pour dire « essaie pour voir »; en langue malinké. Enfin, un autre dénominateur est apparu, *troutrounou*, qui veut dire chez les Akan, « secouer, remuer et prendre dans le tas ». Tous ces noms de la fripe dans les différentes langues de la Côte d'Ivoire permettaient de toucher une plus grande clientèle, tant en milieu rural qu'en milieu urbain. Avec la diversité ethnique et linguistique qui existe dans ce pays, lorsqu'on se trouve en pays Malinké et en milieu urbain, on utilise *ado-caflê*, *yougou yougou* en milieu rural et *troutrounou* en pays Akan. Dans notre espace d'étude à forte occupation malinké, *ado-caflê* et *yougou yougou* sont couramment utilisés. Quant au terme de *broad*, il ne continue à être utilisé que par les jeunes et dans les villes.

Le marché de la friperie a mis du temps à éclore en Côte d'Ivoire à cause du peu d'intérêt que les Ivoiriens accordaient à ce produit. Pour eux, ces vêtements étaient de qualité médiocre. Ceux qui s'entêtaient à les porter s'efforçaient de les cacher, car ils étaient très mal vus dans la société. Des préjugés de toute sorte apparaissaient, comme des mesures non tarifaires de protection du marché intérieur, déjà occupé par les entreprises de chaussures et vêtements comme Bata. Par la suite, dans le contexte de la libéralisation de la vie économique et de la paupérisation accrue des populations due à la mise en application des plans d'ajustements structurels, la fripe est devenue l'expression d'un manque et d'opportunité. Ce produit d'importation créa un lien non seulement entre les territoires ouest africains, mais aussi avec le reste du monde.

Ainsi, depuis 1980, la fripe ou le *yougou yougou* a fait son apparition sur les marchés ivoiriens, à partir du Ghana et au Nigeria par l'intermédiaire de leurs diasporas très actives dans le commerce informel et fortement implantées dans les Etats de l'Afrique de l'Ouest en général et particulièrement en Côte d'Ivoire. Jadis, les importateurs nigériens et ghanéens

faisaient venir ces vêtements des Etats-Unis dans leurs ports respectifs et ceux du Bénin et du Togo. Leurs représentants, dispersés à travers l'espace ouest africain, partaient se ravitailler dès que le besoin se faisait sentir. Ils écoulaient leurs produits par un commerce informel de part et d'autre de la frontière ivoiro-ghanéenne, sur les marchés frontaliers dynamiques. Les marchés de Sampa, Takikro au Ghana, de Soko, de Noé et de Bondoukou en Côte d'Ivoire en étaient une bonne illustration.

Avec l'assouplissement des restrictions sur l'importation de la fripe et la crise économique aiguë enregistrée en Côte d'Ivoire depuis la fin des années 1990, la fripe est devenue, dit-on, un bien de consommation courant et de commerce de plus en plus populaire. Aujourd'hui, ces vêtements usés ont été rebaptisés. Les gens ne se cachent plus pour les porter.

1.1.2 Mise en place de réseaux nationaux

La fripe est maintenant importée directement en Côte d'Ivoire par les grossistes nationaux malinké, akan et libano-syriens à travers de grandes maisons d'import-export, comme Sylla frères et Haddad. Ces importateurs nationaux achètent la fripe chez les anciens vendeurs d'habits usés aux Etats-Unis, au Canada, en France et dans d'autres pays européens. Ils trouvent la plupart de ces vêtements en ballots dans les principaux foyers de charité de l'Armée du Salut, de Goodwill, de St Vincent-de-Paul, de la Croix Rouge. Ces organisations caritatives constituant le premier maillon de la chaîne approvisionnent le monde entier en ces marchandises. Le commerce de la fripe n'est pas leur principale activité, car elles sont principalement des structures de bienfaisance. Pour venir en aide aux plus démunis, elles reçoivent des dons du monde entier. La quantité est telle que tout ne peut pas être vendu dans leurs magasins d'articles d'occasions. Des trieurs de vêtements se chargent de les convoier en Afrique de l'Ouest, après les avoir répartis par catégories, selon le style, la qualité, comme les chaussures (sandales, baskets), les sacs à mains, le linge de maison (serviettes, couvertures, rideaux).

Ces différents articles sont embarqués dans des containers par les trieurs après qu'ils aient pris les attaches d'un transitaire, qui se charge de toutes les procédures administratives et douanières. Les produits arrivent au port d'Abidjan, d'Accra, de Lomé, de Cotonou et de Lagos en ayant transité auparavant par ceux de Dakar et de Conakry.

Les importateurs nationaux ivoiriens entassent ainsi leurs marchandises dans les entrepôts du port autonome d'Abidjan. Les transitaires affrètent des camions pour les

convoyer en ballots vers les deux pays enclavés sahéliens, le Mali et le Burkina Faso. Après avoir satisfait aux différentes procédures douanières, les marchandises arrivent dans les capitales de ces Etats, redistribuées vers l'intérieur des pays et sur les principaux marchés urbains provinciaux. Ces grossistes importateurs paient comptant les conteneurs de fripe.

Abidjan reste le principal centre du commerce de la fripe, même si certains importateurs et petits détaillants regroupés en coopératives continuent d'aller se ravitailler au Ghana et à Lomé. Selon eux, les marchandises qui arrivent au port d'Accra sont de meilleure qualité que celles débarquées au port d'Abidjan, comme en témoigne notre entretien avec T. Sylla rencontré au marché de Bondoukou le 10 mai 2003:

« Moi je continue d'aller au Ghana et au Togo pour me ravitailler en marchandises, malgré le fait que maintenant on puisse le faire à Abidjan. Je le fais parce que dans ces deux pays, la qualité des fripes est meilleure que chez nous en Côte d'Ivoire. Et puis là-bas, lorsque nous arrivons aux différents entrepôts, c'est moi-même qui fais mes tris. Je prends ce qui me paraît bon et qui peut me permettre d'entrer dans mes fonds et faire des bénéfices après avoir fait le dédouanement de mes marchandises. Pour me permettre de faire des bénéfices, nous nous regroupons à plusieurs pour faire le voyage vers le Ghana pour l'achat des ballots des vêtements usés et pour les chaussures usées vers le Togo. Nous ne prenons pas de transitaire. Nous faisons dédouaner nos marchandises aux différents postes de douane en gros et en groupe. Puis nous partageons les frais. Ce qui fait que cela nous revient moins cher qu'à Abidjan où nous sommes à la merci des tracasseries policières, jusqu'aux marchés finaux de Bondoukou. Mais quand nous voulons y aller faire des achats, nous nous cotisons pour payer de l'argent à chaque barrage routier pour passer sans grand dommage. Cela ne nous arrange pas du tout. Mais on n'a pas le choix si la corruption peut nous permettre de continuer nos activités, on s'y fait. Alors vu tout cela, ce sont les destinations Accra et Lomé qui sont rentables pour nous ».

Nous pensons qu'il ne s'agit pas d'une différence de qualité de produits entre les ports, mais plutôt d'une différence de prix entre ports côtiers ouest-africains et de politique économique et monétaire entre les Etats, comme le Ghana et la Côte d'Ivoire. Les produits reviennent moins chers aux ports du Ghana qu'en Côte d'Ivoire.

En plus de cette différence de politique économique, les tracasseries policières détournent ces petits commerçants de l'axe abidjanais. Sur l'axe Bondoukou-Abidjan long de 410 km, on dénombre 25 barrages routiers. A chaque barrage, les commerçants doivent déboursier de l'argent. Cette rente routière s'élève à 500 francs Cfa, pour un barrage policier et des eaux et forêt, à 1000 francs Cfa pour un barrage de la Gendarmerie. Elle peut atteindre 10.000 francs Cfa à un barrage phytosanitaire et de la douane. Cette forme de corruption est une disposition de protection du marché intérieur ivoirien des produits vestimentaires, qui a fait place à l'ancienne disposition, faite de préjugés quant à la qualité de ces produits.

Pour contourner cette nouvelle disposition, les commerçants grossistes ont installé des succursales dans les villes de l'intérieur, dont Bondoukou. Après leur débarquement dans les entrepôts du port d'Abidjan, et l'accomplissement des formalités douanières, les ballots de fripes sont acheminés par camion vers les villes sous escorte et entassés dans des entrepôts où ils sont à nouveau triés. Des vendeurs au détail et des particuliers viennent y acheter un ou plusieurs ballots. Cette marchandise est redistribuée et écoulee sur les marchés urbains. Sur les marchés ruraux, la distribution est faite durant le jour de la tenue du marché de localité selon le cycle en cours dans la zone, à l'aide des colporteurs, généralement des femmes. La fripe sur les marchés ruraux est vendue ou troquée contre des produits agricoles, du poisson et même de la volaille.

En revanche, certains commerçants individuels et demi-grossistes font des voyages groupés vers Accra et Lomé, y achètent le produit et viennent faire leur dédouanement aux postes frontières de Soko. A ce poste frontière, les pesées et les formalités de dédouanement sont faites. Les commerçants se partagent alors les frais. Arrivé à destination à Bondoukou, le produit est placé dans les entrepôts au marché central de la ville. De là, chaque commerçant récupère ses articles et les redistribue aux membres de son réseau venus la veille des bourgs (Sandégué), ou des villes de l'intérieur (Oumé, Bouaké, Sinfra voire même de San-Pédro). Généralement, les membres de son réseau ne sont autres que ses frères ou ses connaissances avec lesquels il a des affinités, de religion le plus souvent, et une certaine confiance. Lui en garde un peu pour continuer à vendre sur le marché, en attendant que ses détaillants lui reversent l'argent de leurs ventes respectives pour retourner vers ses fournisseurs ghanéens et togolais.

En somme, malgré la présence d'importateurs nationaux dans le circuit d'importation et de distribution de la friperie, nous notons encore que certains détaillants continuent de se ravitailler dans les pays limitrophes, le Ghana et le Togo. Ces deux pays se distinguent par les prix très bas pratiqués par leurs importateurs. C'est pourquoi dans les transactions commerciales officielles qu'entretiennent Bondoukou et la localité ghanéenne de Sampa au nord-est, la friperie reste le produit dont les volumes augmentent chaque année. Le cas du commerce de la friperie montre la complémentarité des trois échelles de commercialisation de ce produit dans les territoires frontaliers, nationaux, régionaux et internationaux.

I.1.3 Circuit d'importation et de distribution du bétail

L'organisation du circuit d'importation et de distribution du bétail est peu différente de celle de la friperie. C'est un produit dont les Africains eux-mêmes contrôlent la production jusqu'à l'exportation vers les pays côtiers en général et vers la Côte d'Ivoire en particulier. Enfin les itinéraires empruntés jusqu'à la distribution du bétail vers les consommateurs ivoiriens sont aux mains des non-nationaux et partent de deux régions des deux Etats limitrophes, l'est du Mali et l'ouest du Burkina Faso. Cette situation est due au manque d'intérêt que le pays accorde aux produits du bétail. Aussi il semble que le bétail ne soit pas un produit rentable comme le coton, le café, le cacao ou l'huile de palme.

Le circuit de commercialisation et de distribution du bétail commence par les villes malienne et burkinabé.

- Mopti rassemble les troupeaux venant de Koro, Bankass, Douentza et Djenné.
- Ségou rassemble les troupeaux de sa zone d'influence.
- Sikasso rassemble les troupeaux de Koutiala, Massili, Niena, Kolondieba, Moralogou ;
- Bamako, quant à elle, rassemble les troupeaux qui viennent de Koulikoro, Kati, Kolokani, Kangaba, Dioila et Banamba.

De ces villes et hameaux, le produit est acheminé vers la Côte d'Ivoire avec la participation de plusieurs structures. Pour son acheminement en Côte d'Ivoire, la société de convoyage de l'OIC, intitulée Fluidité routière, reconnue et inscrite au registre du commerce, a pour rôle de faciliter le convoyage des véhicules chargés de bétail, de la frontière ivoirienne au nord jusqu'aux marchés finaux. Cette société par son action permet la facilité de la circulation des opérateurs économiques pour échapper aux différentes « des rentes routières » érigées par les forces de l'ordre et de sécurité aux barrages tout le long du trajet jusqu'à Abidjan, important marché comme le confirme Souleyman jeune chauffeur de poids lourds qui livre du bétail jusqu'à Abidjan. Cet entretien a eu lieu à Pogo en Juin 2001, avant la crise ivoirienne :

« C'est depuis l'année 2000 que j'ai commencé à faire le trajet Bamako-Abidjan. Je prends du bétail à Mopti que je convoie jusqu'à Abidjan. Mais sur le trajet, nous, chauffeurs, rencontrons d'énormes difficultés. Ces difficultés concernent le temps que nous perdons aux différents barrages routiers ivoiriens et maliens. Quand bien même nous soyons en règle vis à vis de l'administration de chaque pays, nous sommes toujours obligés de déboursier de l'argent pour que les forces de sécurité et de l'ordre nous laissent passer. Pour faire le trajet Bamako-Abidjan, je mettais 1 jour. Mais à cause des barrages routiers, je mets 2 jours maintenant pour arriver. A cela, il faut ajouter aussi, l'insécurité grandissante sur ce trajet. A partir de 17 h GMT, on est obligé de se garer dans une ville pour en repartir le lendemain. Sinon la nuit, nous sommes l'objet de nombreuses attaques »

Ainsi à la demande de l'organisation des chauffeurs, des transporteurs et des commerçants, l'OIC s'est chargée de faciliter le parcours sur l'axe ivoirien moyennant le paiement de sa prestation. Cette société facture son service entre 25 000 et 30 000 FCFA. Ce qui représente une économie pour les négociants en bétail qui doivent généralement déboursier beaucoup plus d'argent sans l'apport de cette structure. Un négociant de bétail qui souhaiterait ne pas être escorté pour contourner la structure oligopole devrait payer de l'argent (1 000 FCFA camion vide et 2 500 camion chargé) à chaque barrage routier qui sont au nombre de 36 entre Abidjan et Bamako et 28 entre Abidjan et Ouagadougou.

Les troupeaux convoyés à partir de Mopti empruntent la route en direction de San, Koutiala, Sikasso puis la frontière ivoirienne par Zégoua-Niéllé. Il en est de même pour les départs à partir de Ségou, les camions rejoignent Koutiala puis Sikasso et passent la frontière à Zégoua-Niéllé. Quant aux troupeaux au départ de Bamako, ils prennent la route en direction de Bougouni pour l'ouest de la Côte d'Ivoire. A partir de là, si le convoyage se fait à pied, les animaux passent la frontière à partir de Nigouni-Tingréla. S'il se fait par camion, les animaux passent la frontière à Zégoua-Niéllé d'où la route est bitumée jusqu'à Abidjan.

Pour les animaux provenant de l'ouest du Burkina Faso, de la province de Houet et de la Comoé, l'essentiel de l'expédition se fait à partir de Bobo-Dioulasso par train ou par camion. D'une façon générale, l'expédition des animaux se fait de plus en plus par camion. En 2001, près de 70% des animaux de toutes sortes ont été convoyés par camion vers la Côte d'Ivoire. Les 30% restants ont été convoyés à pied à partir du poste d'entrée de Nigouni-Tingréla. Ce mode de transport subsiste car les négociants en bétail ont de plus en plus de difficultés à trouver des camions pour le transport des animaux. Pourtant il existe un décret notifiant l'interdiction de convoier des animaux à pied sur toute l'étendue du territoire national, mais il n'a jamais été appliqué.

Pour entrer en Côte d'Ivoire, les négociants en bétail malien et burkinabé empruntent cinq postes d'entrée principaux : Tingréla, Niellé, Tienko pour le bétail malien, Ouangolodougou et Doropo pour le bétail burkinabé. Les animaux sont ensuite écoulés sur les marchés finaux par les postes d'entrée suivants :

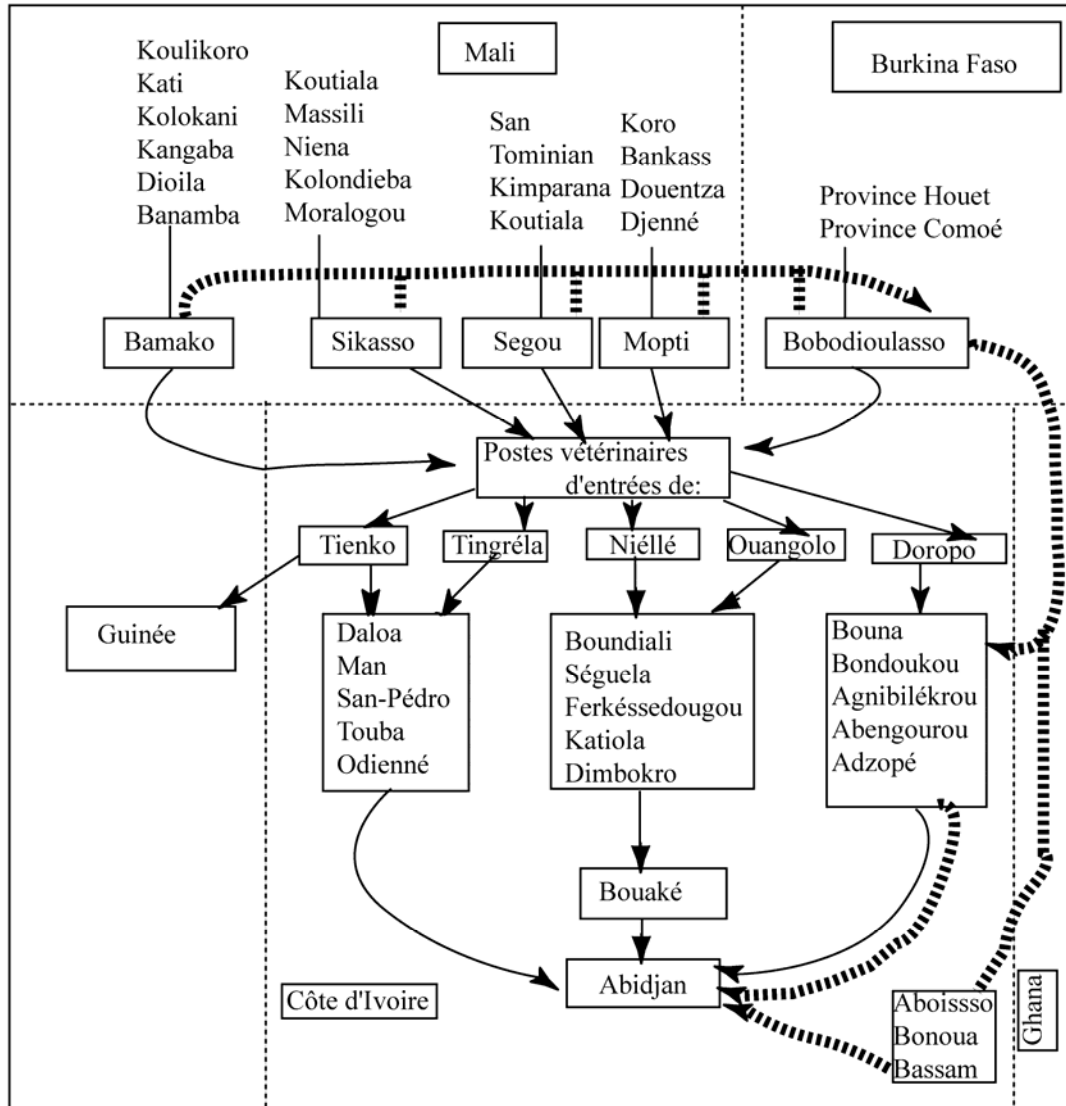
- Tingréla dessert Abidjan, Daloa, Boundiali, Séguéla, Man et San-Pédro
- Niellé dessert Ferkéssédougou, Bouaké et Abidjan
- Tienko dessert Odienné, Touba et les localités proches de la frontière ivoiro-guinéenne.
- Ouangolodougou dessert Ferkéssédougou, Katiola, Bouaké, Dimbokro, Abgouville et Abidjan.
- Doropo dessert Bouna, Bondoukou, Agnibilékrou, Abengourou, Adzopé et Abidjan.

A ces postes d'entrée qui ne sont autres que des postes sanitaires, sont vérifiés les documents de vaccination des animaux et leur état de santé. Les laisser-passer sanitaires sont alors délivrés à leurs propriétaires qui doivent pouvoir les présenter tout le long du voyage. Les documents d'exportation obtenus sur les marchés d'achats sont vérifiés au niveau des postes de douanes situés en amont des postes sanitaires. Les arrêts se font uniquement à ces postes, ce qui permet alors aux vétérinaires de procéder à la vaccination des animaux non vaccinés. Si les animaux sont fatigués, les services vétérinaires les font descendre des camions pendant 24 heures, pour leur permettre de manger dans les parcs aménagés par l'ex-SODEPRA, aujourd'hui ANADER.

Ce circuit d'exportation et de commercialisation du bétail en Côte d'Ivoire est caractérisé par l'existence d'organisations professionnelles bien structurées qui s'occupent de l'exportation jusqu'à la distribution, comme la COBOCI (Coopérative des Bouchers et Charcutiers de Côte d'Ivoire) et la FIDESBEVI (Fédération Ivoirienne pour le Développement du Secteur Bétail, Viande et Volaille). Avant la dévaluation du Franc Cfa en 1994, ces deux structures importaient de la viande congelée d'Europe. Aujourd'hui, leurs activités se sont modifiées sous la pression conjuguée des prix en nette augmentation des produits en provenance de l'Europe et de la préférence de la clientèle ivoirienne pour les produits de pêche. Ces structures regroupent plusieurs types de professionnels : Eleveurs, marchands de détail, chevillards et bouchers détaillants, négociants. Ce sont eux qui ont l'argent et achètent le bétail en le payant comptant. Ils cèdent les animaux à crédit aux chevillards qui, eux-mêmes cèdent les carcasses à crédit aux bouchers détaillants sur les marchés locaux. Tout ce circuit (Figure 13, p.193) depuis l'achat du bétail jusqu'à son transfert en Côte d'Ivoire est contrôlé par les Maliens, Burkinabé et Nigériens.

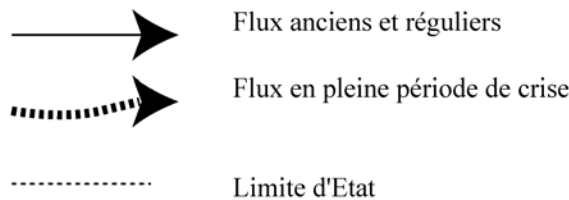
Les négociants en bétail vendent presque toujours leurs produits grâce à un intermédiaire courtier installé à Abidjan ou à Bouaké. Il fait partie de la famille du négociant ou vient du même village malien ou burkinabé ou nigérien. Lorsque l'intermédiaire dont l'un des principaux rôles dans le circuit est de veiller au remboursement du crédit, ne joue pas son rôle, le négociant ne peut le poursuivre devant les tribunaux car ils sont proches socialement.

Figure 14: Circuit d'importation et de distribution du bétail



Source: Enquêtes personnelles Octobre 2003

conception et réalisation: Désiré Nassa janvier 2004



1.1.4 Problèmes des circuits d'importation et de distribution

Les problèmes des circuits d'importation du bétail sont multiples. Ils portent sur les convois des animaux depuis les pays sahéliers vers la Côte d'Ivoire, quel que soit le type de transport utilisé, par camion, à pied ou par le train. Il faut y ajouter les problèmes

rencontrés par les opérateurs économiques, qui sont relatifs aux remboursements des crédits contractés à différents niveaux du circuit.

Pour le transport par camion, le problème vient de la concurrence du transport pour le coton. Pendant la période d'expédition des balles de coton au port d'Abidjan, cette concurrence fait monter les prix du transfert des animaux. Les compagnies de transport du Mali et du Burkina Faso proposent des forfaits préférentiels : Mopti-Abidjan 700 000 FCfa ou Sikasso-Abidjan 600 000 FCfa. Ils sont bien supérieurs aux tarifs appliqués au coton qui bénéficie pourtant d'un tarif préférentiel de 36,75 FCfa par tonne et par kilogramme. En prenant l'exemple du trajet Abidjan-Sikasso long de 850 km, avec un camion de 30 tonnes le coût du transfert est de 940 400 FCfa. Compte tenu de cette différence de prix pratiqués sur les coûts de transferts de ces deux produits, les transporteurs préfèrent convoier du coton en direction d'Abidjan plutôt que du bétail.

La durée du transport des animaux en camion pose également de gros problèmes (plus de 3 jours). Les animaux fatigués meurent avant d'arriver à destination. Si un animal peut rester sans boire et sans manger 48 heures au plus, passé ce délai les pertes peuvent devenir importantes (Terpend, 1995). Pourtant les camions transportant le bétail à destination du sud Ivoirien peuvent mettre un temps assez long sur les barrages des forces de sécurité et de l'ordre, surtout quand les opérateurs refusent de payer les rentes routières. Ils peuvent arriver à destination plus de 48 heures après. A ces barrages, des taxes illicites sont perçues et les fonctionnaires des Etats malien, ivoirien et burkinabé jouent sur la fragilité et la fatigue des animaux pour obliger les négociants et chauffeurs à payer les taxes illicites demandées.

Quant au convoiage à pied des animaux, il est extrêmement long et ne permet pas au capital de tourner vite ni de jouer en faveur des opportunités du marché du moment. Si les négociants veulent profiter d'une opportunité de prix sur un marché, ils doivent être capables de réagir et de livrer très vite les animaux sur le marché. Seul le transport en camion peut permettre de résoudre cette question. Aussi, le convoiage à pied dans les zones cultivées est souvent la source de conflits importants entre agriculteurs et éleveurs. Les animaux ravagent les cultures que l'éleveur se doit de rembourser. Nous avons même assisté à un procès sur la question à Korhogo en mai 2001. Les dégâts étaient trop importants, les bénéfices de l'opération commerciale avaient disparu. Ces conflits sont très nombreux dans les régions de Korhogo, de Sikasso et de Bobo-Dioulasso.

L'autre difficulté est la vente des animaux à crédit. Beaucoup de marchands ont réduit leurs activités à cause de la proportion extraordinaire de défauts de paiement. Cette situation a été confirmée par les négociants en bétail burkinabé que nous avons rencontrés à Bobo-

Dioulasso. Ces derniers se plaignent des délais trop longs pour le remboursement des crédits contractés par les chevillards. Certains courtiers, qui étaient des négociants en bétail, n'avaient toujours pas recouvré les crédits qu'ils avaient accordés aux chevillards. Ils ne pouvaient pas rentrer chez eux, car eux-mêmes avaient acheté le bétail à crédits. Ils survivent à Abidjan en faisant du courtage.

En résumé, l'importance des circuits sahéliens en matière d'approvisionnement de la Côte d'Ivoire, bien que confrontés à des problèmes liés à la libre circulation des biens et des personnes entre les territoires, n'est plus à démontrer. La dévaluation du franc CFA a engendré des coûts importants sur la viande importée d'Europe et d'Amérique du Sud que le consommateur ivoirien ne peut supporter, surtout en cette période de crise aiguë. Le bétail malien, burkinabé et nigérien est sollicité pour répondre à cette demande. Pourtant plusieurs problèmes se trouvent à différents niveaux du circuit d'importation de ce produit en direction du territoire ivoirien. Les plus importants et les plus perceptibles sont liés à l'organisation des circuits d'exportation et de distribution. L'unique axe de ravitaillement du marché ivoirien en bétail et en viande fraîche face à la demande du marché est l'axe sahélo-ivoirien. La situation de crise de la Côte d'Ivoire s'est greffée sur ces difficultés, ce qui augmente les problèmes d'importation et de distribution du bétail, au grand dam des opérateurs économiques qui voient leurs circuits habituels modifiés.

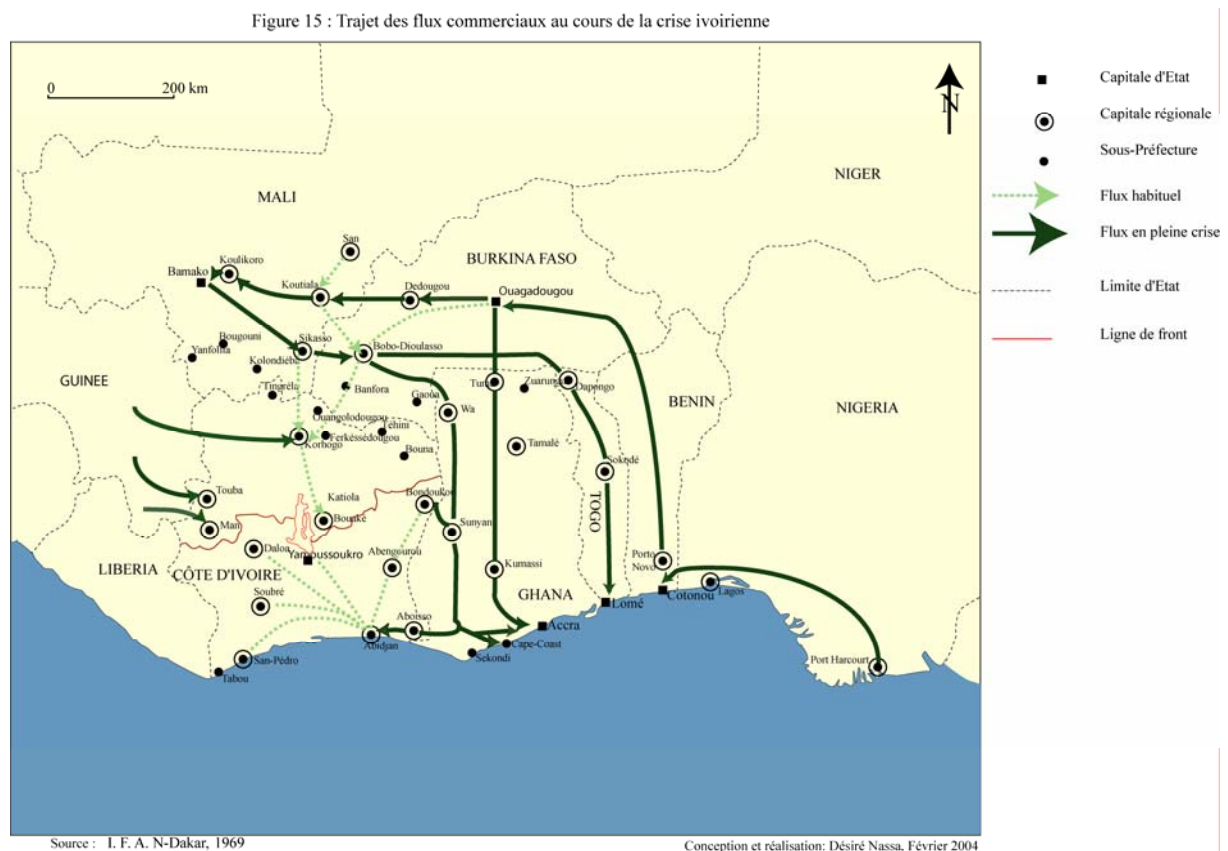
1.1.5 Crise ivoirienne et modification des circuits habituels d'exportation et de distribution du bétail

La crise ivoirienne qui a débuté le 19 septembre 2002 est durablement ressentie par les pays sans littoral qui envoyaient vers la Côte d'Ivoire la majeure partie de leurs exportations et importations.

Avec la crise, ces pays (Mali, Burkina Faso, Niger) se trouvent confrontés à des difficultés d'approvisionnement et de commercialisation de leurs principaux produits. Tel est le cas du bétail, dont la crise modifie durablement le circuit habituel de commercialisation.

La majeure partie de la vente de ce produit était dirigée vers la Côte d'Ivoire et avec la crise qui a sectionné le pays en deux, le sud se trouve séparé du nord. Le Nord ivoirien était la zone de transit du bétail, en direction des villes à haut pouvoir d'achat du sud du pays. Cette partie du territoire ivoirien est la plus accessible à partir du Mali. Elle est également autosuffisante en bétail. L'exportation à pied de bétail sur pied n'a pas été possible ou plus exactement est demeurée marginale (AFD 2003). Les négociants maliens perturbés par cette crise ont cherché des débouchés et des nouveaux corridors de transport. Ainsi, les marchés du

Ghana et du Togo sont réactivés par les négociants burkinabé et nigériens, comme les marchés de la Guinée et du Sénégal réactivés par les négociants maliens. Mais ces derniers rencontrent de multiples difficultés relatives à l'état des voies reliant ces marchés aux zones de production que sont le Mali, le Burkina Faso et le Niger. Ainsi, en transitant par le territoire ghanéen, les négociants en bétail retrouvent le marché du sud ivoirien même si le coût du transport dû à l'allongement des distances et aux nombreux barrages routiers (34 entre le Ghana et la Côte d'Ivoire) ne leur facilitent pas la tâche. Les produits sont alors écoulés sur le marché ivoirien de la manière suivante : pour un trajet Bamako-Abidjan, Sikasso-Abidjan le transporteur dessert Bobo-Dioulasso, Wa, Kumasi (Ghana), Aboisso, Bonoua, Bassam et Abidjan. Le coût du transport dû à l'accroissement des distances a entraîné la baisse de l'importation du bétail en direction de la Côte d'Ivoire et donc des pénuries sur les marchés ivoiriens (Figure 15 p. 196).



En 2001, 227 000 têtes de bovins ont été importées du Mali. Pour le troisième trimestre 2002, les opérateurs économiques maliens ont réussi à écouler en Côte d'Ivoire 82 165 têtes de bovins à partir du territoire ghanéen, alors que la couverture annuelle ivoirienne est estimée

à 93 120 têtes, ce qui représente un manque de 57%. Vu l'importance du circuit du bétail, pour éviter toute rupture, le gouvernement ivoirien a importé de la viande congelée subventionnée de l'Europe durant la période la plus aiguë de la crise.

En conclusion, la crise ivoirienne entraîne une recomposition des circuits d'importation et de redistribution du bétail, mais également de l'ensemble des produits manufacturés et pétroliers. Cette modification des circuits contribue à polariser le commerce entre les Etats sahéliens et la Côte d'Ivoire autour du Ghana. Cette crise accroît les échanges informels entre les territoires.

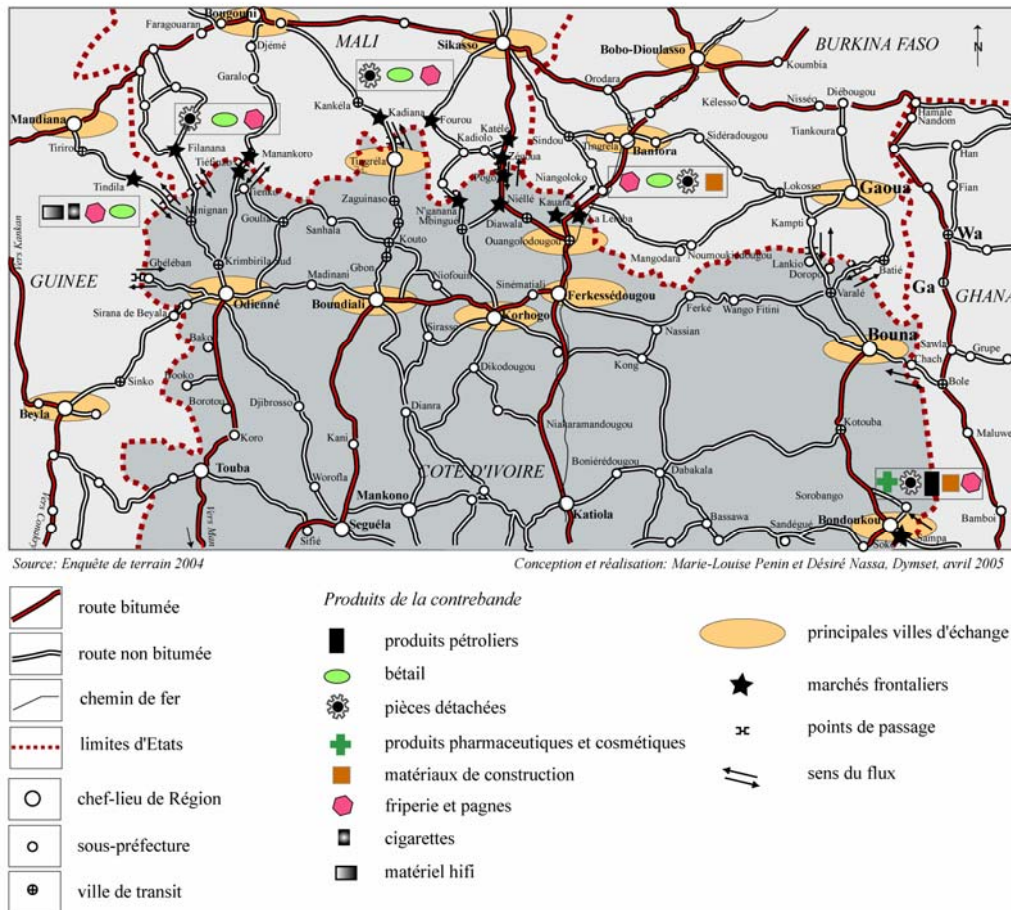
II. DE LA GEOGRAPHIE DES ECHANGES « FLOUS OU OPAQUES »

La géographie des échanges « flous ou opaques » renvoie à l'organisation des échanges commerciaux basés sur la fraude dans toutes ses composantes et à travers des circuits bien structurés. Ces échanges se déroulent sur des territoires où les différentes populations vivant de part et d'autre de la frontière ne se distinguent pas. Les frontières établies ne sont alors que des discontinuités apparentes pour elles. Sur ces territoires, qu'elles connaissent et maîtrisent aisément, circulent quotidiennement des flux de marchandises et de personnes à travers des chemins détournés ou des routes officielles.

L'analyse des échanges flous est un sujet sensible, qui met en jeu des intérêts et des acteurs politiques et économiques et qui se rapportent à des activités dont de nombreux aspects (la fraude en particulier) et ceux qui y sont impliqués sont tenus secrets (Grégoire, 1996). Alors parler d'une géographie des échanges flous dans la sphère sous-régionale africaine en général et autour des échanges entre la Côte d'Ivoire et ses voisins, peut paraître une gageure. L'évoquer c'est aussi prendre en compte avec un certain fatalisme, le peu de moyens de contrôle dont disposent les services censés en réduire l'importance sur des frontières très poreuses. C'est le cas des frontières Nord (ivoiro-malienne et ivoiro-burkinabé longues respectivement de 532 km et 612 km) et de celle de la Côte d'Ivoire avec le Ghana et la Guinée longues respectivement de 668 km et 565 km) qui passent dans une végétation de savane sans obstacle majeur à la circulation des biens et des personnes, surtout en saison sèche. On pense également aux innombrables chemins de contrebande qui constituent autant de points de passages clandestins. La perméabilité de la frontière est illustrée par des centaines de kilomètres de voies carrossables entretenues par des entreprises cotonnières, qui permettent à une population qui ne se distingue en rien de celle des pays voisins, de traverser la frontière à n'importe quel point du territoire. Sans nier ces différents aspects de la fraude,

nous porterons nos regards dans un premier temps sur les routes de la fraude et dans un deuxième temps, pour appuyer notre analyse, sur des exemples pris dans chaque espace frontalier autour de certains produits (Figure 16 p. 198).

Figure16 : Les routes de la contrebande dans les espaces transfrontaliers Nord



II.1 Les routes de la fraude ou des échanges flous

Les techniques de la contrebande varient selon les types de produits, les acteurs, les routes et points de passages. Les routes nationales, les ports et les aéroports sont utilisés pour les marchandises provenant de destinations lointaines et nationales, les criques et ports clandestins pour les produits importés en contrebande des pays voisins littoraux (Herrera, 1995).

La fraude sur les documents est un des moyens utilisés pour écouler la majeure partie des produits et en inonder les marchés, par des réseaux bien structurés, routes et pistes rurales. Elle porte sur le détournement des régimes douaniers, comme nous l'avons expliqué plus haut. De l'aveu des agents de douanes que nous avons rencontrés aux différents postes de douane, la plus grande partie des marchandises qui entrent en fraude sont introduites par les

points de contrôle douanier. Par la corruption des agents, les commerçants obtiennent les documents qui leur permettent de faire entrer dans la légalité des marchandises sous-évaluées ou de nature différente de ce qui est déclaré. Les autres modalités de fraude sont la non-exécution des engagements, le détournement du régime de transit, l'usage d'entrepôts privés ou fictifs et l'utilisation de faux documents. L'importance des modalités de la fraude et l'incidence de la contrebande varient selon le type de produit.

Dans le cas des boissons gazeuses et des alcools, la sous déclaration de la valeur et la fuite des marchandises placées dans des entrepôts fictifs sont courantes. Pour les appareils électroménagers et les cigarettes, le détournement du régime douanier est pratique courante.

II.2 La route de la fraude dans l'espace frontalier ivoiro-malien : axe Abidjan-Bouaké-Ouangolodougou-Sikasso

Le commerce entre le Mali et la Côte d'Ivoire se déroule sur l'important axe routier qui relie les deux pays à partir de leurs capitales respectives. Cet axe est une sorte de cordon ombilical qui relie les deux Etats. Pourquoi cet important axe routier constitue-t-il une des voies de la fraude commerciale ?

La ville d'Abidjan réunit à la fois la caractéristique d'être un port d'entrée et de sortie des produits destinés non seulement aux marchés nationaux ivoiriens, mais également aux marchés des pays sans littoral comme le Mali. C'est également le siège d'un important marché de consommateurs (3 millions), d'un centre de distribution pour d'autres villes et le siège d'entreprises industrielles concurrentes menacées par les produits issus du marché mondial. Abidjan joue également un rôle dans les transports ferroviaires et routiers vers l'arrière-pays. Son port, son aéroport et sa proximité relative d'avec les capitales de certains pays côtiers (Nigeria, Ghana, Togo et Bénin) en font aussi l'un des principaux points d'arrivée des produits venant du reste du monde et des pays limitrophes grâce à une route en bon état. Cette ville, à l'image de l'ensemble du pays, abrite d'importantes colonies ouest-africaines (principalement les Ibo et Yorouba venant du Nigeria, des Malinké musulmans venant du nord de la Côte d'Ivoire, du Mali, de la Guinée et du Burkina Faso), et des libano-syriennes ayant une emprise sur le commerce régional. Toutes ces populations sont très actives dans le commerce des produits venant du Nigeria, de l'Asie du Sud Est, de l'Europe et même de certaines entreprises ivoiriennes dont ils sont les propriétaires.

La ville de Bouaké est la deuxième ville du pays, où le coton provenant du Mali et du Burkina Faso subit une première transformation dans les usines Gonfréville et de la CIDT.

Elle est le point de passage obligé des marchandises en direction ou en provenance des pays sahéliens. Ainsi, cette ville abrite d'importantes communautés malinké venant des pays septentrionaux et du nord du pays. Elles commercent aussi bien à Bouaké que dans leur pays d'origine.

Ouangolodougou, bourgade ivoirienne située à l'interconnexion des routes reliant le Mali et le Burkina Faso à la Côte d'Ivoire, est un centre urbain émergeant dans le cadre des échanges régionaux. A cet effet, cette localité abrite à plus d'un titre de fortes communautés malinké et zerma venant du Niger. Cette localité a égale distance des frontières du Burkina Faso et du Mali, constitue un point névralgique dans le déroulement du commerce et de la contrebande.

Pour ces communautés qui contrôlent le commerce et le transport, les relations entre elles sont très structurées. De véritables réseaux commerciaux interviennent dans la conclusion des affaires au cours des règlements financiers et dans le cadre du passage des marchandises au Mali et au Burkina Faso.

Les points de transit comme Abidjan, Bouaké et Ouangolodougou, constituent pour elles des opportunités pour implanter leurs activités et contrôler le transit à travers les territoires. De véritables réseaux commerciaux se sont alors mis en place sur cet axe routier important. Les transporteurs et commerçants se soustraient au contrôle douanier tout le long du transit. Pour traiter des affaires dans ce milieu, il faut faire usage de moult relations, qui partent de la simple relation d'affaires, sans aucune autre sorte d'implication, à des relations d'amitié et de confiance mutuelle, parfois anciennes, pouvant remonter à plusieurs générations. Les affaires se concluent sur la parole donnée : Dieu est témoin de l'engagement pris par chacune des parties. La religion offre un cadre aux affaires conclues entre des individus de même croyance. L'islam apporte donc une cohésion renforcée à ces réseaux commerciaux transfrontaliers.

Pour le passage des marchandises au Mali, les réseaux commerciaux jouent un rôle essentiel. Si le transit est légal depuis le départ d'Abidjan ou de Bouaké, légalité attestée par les documents, les transporteurs, en cours de route, de connivence avec les commerçants, simulent généralement une panne pour détourner le régime douanier et changer de camion. A travers les réseaux de petites boutiques, les commerçants distribuent les produits qui étaient destinés à l'étranger. Le marché de Ouangolodou s'illustre dans ce genre de pratique, notamment sur les produits cosmétiques, les savons, les cigarettes et les tissus.

II.3 Axes Odienné-Tiéfinzo-Manakoro et Tingrela-Débété-Bougouni

Sur ces différents axes peu utilisés par les acteurs du commerce entre la Côte d'Ivoire et le Mali à partir des villes d'Odienné et de Bougouni, l'essentiel de la fraude porte sur les tissus, le bétail et autres produits de consommation courante. Le rôle de la ville d'Odienné semble se limiter à celui d'un simple point de transit. Le commerce local y est languissant et malgré sa proximité avec le Mali et la Guinée, les prix des produits y sont chers. La période florissante du commerce avant la colonisation et la prospérité des maisons commerciales qui importaient d'Europe des produits de qualité, appartiennent définitivement au passé (Harrera, 1997). Aujourd'hui, bien que la plupart des produits en direction du Mali empruntent l'axe principal Zégoua-Ouangolodougou, bitumé et en bon état, une partie de ces produits transite encore par l'axe Odienné-Tiéfinzo-Manakoro.

Les importateurs se rendent à Manakoro, marché périodique et dynamique en territoire malien, pour acheter de la marchandise en provenance du Mali, qui sera vendue au détail sur le marché central d'Odienné. Les commerçants de ces localités, contrairement à ceux exerçant sur l'axe principal, opèrent à petite et moyenne échelle. Ils agissent individuellement alors que leurs homologues, gros importateurs de l'axe principal, agissent en groupe.

Les produits maliens qui arrivent en Côte d'Ivoire par la frontière nord-ouest convergent vers la ville d'Odienné, marché le plus important de la zone pour les produits manufacturés et de consommation courante, issus des entreprises ivoiriennes. On y trouve également des produits issus du marché mondial et réexportés par le Nigeria. Les produits ivoiriens sont payés hors taxes puis reversés sur les marchés frontaliers de Manakoro et de Tiéfinzo. Les petits commerçants achètent les produits sur ces marchés et partent les revendre dans leurs boutiques et sur le marché d'Odienné. Le bétail malien traverse également la frontière en passant par Tienko avant de rejoindre Odienné puis les villes de Touba, Man en Côte d'Ivoire, et les villages guinéens proches de la frontière ivoiro-guinéenne.

Un autre axe de pénétration des produits maliens et ivoiriens est celui de Tingrela-Débété-Bougouni. L'essentiel des transactions se fait sur une route secondaire peu praticable. Ce tronçon sert à introduire des pièces détachées (motos, vélos et véhicules), du bétail et des vêtements usés (*ado-caflê*), du *bazin* et de l'indigo. De cette route, des produits agricoles d'exportation sont vendus au Mali, quand les prix d'achats y sont plus intéressants : le coton, la noix de cajou et la cola. Ces différents axes sont exploités presque exclusivement par de gros trafiquants, car très peu de barrages de douane s'y trouvent. De nombreuses pistes

champêtres sont également utilisées par des passeurs pour contourner les quelques barrages douaniers périodiques.

II.4 La route de la contrebande dans le nord-est (zone frontalière Ghana-Côte d'Ivoire), l'axe Bondoukou-Soko-Sampa

« La contrebande, c'est l'introduction et la vente clandestine de marchandises prohibées ou soumises à des taxes dont on prive le Trésor » (Doulourou et Vilaux, 1989). Cette pratique est courante dans le nord-est, particulièrement sur l'axe Bondoukou-Soko-Sampa.

La fraude porte sur les déclarations, c'est-à-dire sur les documents authentiques qui permettent de satisfaire à la réglementation douanière. La valeur, l'origine et la position tarifaire sont volontairement altérées (minoration de la valeur pour éviter une imposition trop lourde, fausse déclaration d'origine pour prétendre à une taxation privilégiée, choix d'une position tarifaire incorrecte pour bénéficier d'un avantage fiscal ou pour se soustraire à une formalité du commerce extérieur). Cette fraude porte essentiellement sur les produits pétroliers et pharmaceutiques, même si quelques produits agricoles de rente sont aussi concernés. Compte tenu de la perméabilité de la frontière, de la solidarité familiale et surtout de la différence de politique monétaire et économique entre la Côte d'Ivoire et le Ghana, les populations jouent sur les opportunités que leur offre cette situation. Ainsi, lorsque les prix sont élevés ou les tensions politiques accentuées dans un Etat, les populations vont vendre leurs produits dans l'autre Etat où la situation commerciale est favorable. Ce fut le cas de certains produits comme le cacao, le roucou (produit agricole à usage de teinture) qui étaient vendus au Ghana à partir des pistes rurales par les producteurs ivoiriens. Aujourd'hui, c'est le cas de la noix de cajou vendue au Ghana, compte tenu de la situation de guerre qui sévit en Côte d'Ivoire. Même si une grande part de ces produits est convoyée au Ghana à partir des pistes rurales, une autre part est également acheminée dans ce pays par les routes officielles. Pour le passage des produits au Ghana ou en Côte d'Ivoire, les coopératives des producteurs jouent un rôle essentiel.

Les produits agricoles sont acheminés au Ghana sous la responsabilité des passeurs ghanéens et ivoiriens parlant la langue Nafana, parlée de part et d'autre de la frontière. Le transport se fait le plus souvent de nuit et de préférence les week-ends où les contrôles douaniers sont moins nombreux et plus souples. Les camions utilisés sont de moyen tonnage (7 ou 10 tonnes, rarement 30 tonnes à cause de l'état de la voie empruntée). Les produits prennent la direction de Sampa en transitant par le village de Soko. Les camions affrétés sont

précédés d'un passeur en voiture qui leur ouvre le passage et prépare l'arrivée des camions aux frontières. Il entre en contact avec les douaniers et l'agent phytosanitaire ghanéens et ivoiriens, 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 du prix qui se situe entre 150 000 et 200 000 FCFA selon le tonnage. Après ces négociations, le passeur vient informer les chauffeurs. Ainsi, les produits sont acheminés la nuit vers le Ghana où la vente est faite pour le compte des coopératives des producteurs.

La contrebande des produits manufacturés est l'affaire des autochtones de Bondoukou. Les grossistes ghanéens achètent dans les usines de Bouaké (TRITURAF) et d'Abidjan (UNILEVER, COSMIVOIR) hors taxes. Après avoir satisfait à toutes les procédures douanières, ils passent la frontière de façon légale, après avoir transité par Bondoukou, Soko où un dernier contrôle est effectué avant Sampa (8 km de Bondoukou). Les marchandises sont ensuite déversées sur le marché frontalier de Sampa, où les détaillants ivoiriens résidant à Bondoukou s'approvisionnent à des prix très compétitifs. Les propriétaires de petits commerces à Bondoukou mobilisent leur famille pour démultiplier les achats par petites quantités lesquels, une fois la douane passée, constituent des stocks non négligeables revendus sur le marché.

Le commerce frauduleux des produits pétroliers en direction de Bondoukou est assuré par une quarantaine d'opérateurs qui, en aval, disposent d'un grand nombre de petits revendeurs. A Bondoukou, le commerce d'essence importé en fraude du Ghana est très répandu. Il est même devenu le principal pilier du système de transport urbain de personnes et de marchandises et permet à une population essentiellement jeune, travaillant comme vendeurs à la sauvette, d'avoir une source de revenu.

Les commerçants s'organisent entre eux, ont des correspondants de l'autre côté de la frontière pour acquérir des stocks suffisants, passent des arrangements avec les douaniers pour ne pas payer les droits de douane. Pour écouler le produit à Bondoukou, un procédé original est mis en pratique. Il consiste à équiper les véhicules de deux réservoirs. L'un est fonctionnel et l'autre sert de réserve dont le contenu est écoulé dans les différents points de ventes de la ville. De par son volume dans l'ensemble des flux et en raison de son prix, bien inférieur à celui pratiqué à Bondoukou, l'essence provenant du Ghana représente une part importante du commerce transfrontalier.

Le principal déterminant des flux transfrontaliers d'essence en provenance du Ghana est sans aucun doute, l'énorme écart de prix de part et d'autre de la frontière. Le gallon (unité de mesure au Ghana, 1 gallon équivaut à quatre litres) coûte 1000 FCFA ; à Bondoukou 650

FCFA le litre. Les grossistes font de multiples stocks de 60 litres, livrés aux détaillants. Ces derniers ont leurs vendeurs à la sauvette dans toute la ville. L'approvisionnement s'opère chaque quinzaine jusqu'à épuisement des stocks. Chaque année, près de 60 000 litres de carburants sont écoulés et viennent concurrencer les stations d'essence déjà existantes (**Voir photo**).



Photo 10 : Point de vente de carburant en provenance du Ghana dans une rue à Bondoukou, mai 2002 cliché de l'auteur.

Si Bondoukou et sa région sont en partie approvisionnés en produits vivriers et en biens de consommation courante venant du Ghana, l'essentiel des produits manufacturés entrant sur le territoire ne fait que transiter avant d'être acheminé vers les grands centres urbains de consommation du pays, Abidjan, Bouaké, Daloa, San-Pédro, Abengourou pour l'essentiel. Les retombées locales de ce transit sont cependant faibles car le contrôle de ces circuits revient à des opérateurs résidant dans des centres urbains lointains, la ville de Bondoukou n'étant pas équipée pour leur fournir des services.

II.5 La route de la contrebande dans le nord-ouest, zone frontalière Guinée-Côte d'Ivoire : axe Odienné-Minignan-Kankan

Les échanges commerciaux entre Odienné et la Guinée sont très anciens et sont stimulés par de nombreux facteurs, tant culturels qu'économiques, bien qu'ils aient été longtemps réprimés à la fin de l'ère coloniale et au cours des premières décennies d'indépendance.

Cette situation n'a pas permis de doter le territoire frontalier du nord-ouest des équipements qui sont indispensables aux échanges transfrontaliers, qui permettraient un développement économique régional. L'absence d'équipement routier, l'inorganisation et l'éloignement des marchés qui pouvaient constituer des réseaux de marchés régionaux sont les éléments importants qui favorisent la pratique des échanges non formalisés. Néanmoins, au début des années 1990, les échanges ont été tolérés, le marché de Minignan a été ouvert aux ressortissants guinéens par le sous-préfet et une liaison routière fut mise en place malgré les difficultés de circulation sur l'axe Odienné-Minignan-Kankan. A ces difficultés, il faut ajouter les différentes crises politico-militaires survenues en Sierra Léone, au Libéria, en Guinée et maintenant en Côte d'Ivoire qui ont désorganisé les échanges dans la zone. L'arrêt des importations de produits du marché mondial, via le port de Monrovia, à partir duquel les commerçants guinéens acheminaient clandestinement des marchandises vers les marchés ivoiriens dans la zone d'Odienné, a fait chuté le volume des transactions entre les deux pays. Cependant, des échanges informels de proximité se sont développés, organisés par de petits commerçants utilisant divers stratagèmes pour commercer avec leurs homologues guinéens. Ces stratagèmes sont favorisés par les différences de prix de certains produits manufacturés, fabriqués localement ou venant du marché mondial, et commercialisés en Guinée et en Côte d'Ivoire. La différence de prix résulte de disparités monétaires et de politique fiscale et douanière, de la différence de production agricole entre les deux pays qui suscitent des complémentarités exploitées par les circuits marchands.

Ce commerce, également entretenu par la proximité géographique, sociale et culturelle des populations frontalières, génère des échanges flous reliant les villages situés de part et d'autres des frontières dès que des pénuries s'installent. Ces échanges flous portent sur des produits bien spécifiques : des cigarettes de toutes marques (Marboro et Dunhill étant les plus en vue), les pagnes Fancy (appelés « Sosso » par la population locale). Notre analyse des échanges flous va porter sur ces deux produits.

De grosses sociétés de commerce asiatique dont la principale est « Shanghai Textiles », ont organisé l'importation et la distribution des pagnes en installant des agences et des dépôts au Togo, en Gambie et en Guinée. C'est à partir de la Guinée que les commerçants achètent par containers. L'arrivée de pagnes asiatiques réexportés par la Guinée en Côte d'Ivoire s'opère presque uniquement par l'axe Kankan-Minigna-Odienné. Le point de départ de ce commerce est le marché de Kankan. Cette ville guinéenne est le lieu par excellence d'approvisionnement des commerçants d'Odienné et le lieu de passage des marchandises venant du port de Conakry vers le Mali et la Côte d'Ivoire.

De grandes quantités de pagnes sont acheminées depuis cette localité en direction d'Odienné par de grands commerçants qui, pour les écouler, entrent en contact avec les quelques rares douaniers du barrage frontalier de Minignan. Ils les informent de la quantité et du type de marchandises qu'ils désirent faire passer. Un des chauffeurs des convois raconte le déroulement du processus :

«Lorsque j'arrive à la frontière, généralement la nuit, au poste de douane je donne deux à trois coups de klaxon pour annoncer mon passage. Les douaniers sortent et s'assurent que les produits sont ceux que j'ai déclarés auparavant. Je leur fais un signe amical ou je descends parfois pour leur donner quelques yards de pagnes »

Les marchandises sont alors acheminées dans des entrepôts où le partage se fait entre colporteurs et détaillants sur le marché central d'Odienné. Les prix que nous avons relevés sont significatifs de la guerre commerciale qui caractérise le secteur du Fancy. Les Fancy asiatiques sont vendus 5000 francs Cfa les trois pagnes, voire même un peu moins chers s'ils sont achetés en gros. Les Wax anglais sont vendus entre 10 000 francs et 12 000 Francs CFA, les wax hollandais entre 34 000 francs et 46 000 francs CFA. Les Fancy proviennent de la Guinée, les Wax de bonne qualité viennent de la Hollande et de l'usine UNIWAX d'Abidjan. Les Wax anglais proviennent du Nigeria. Les petites quantités de pagnes Fancy provenant de la Guinée sont vendues par des femmes qui s'approvisionnent sur le marché frontalier de Guikedou situé à la frontière guino-libérienne. C'est un marché important et une véritable plaque tournante dans le négoce des pagnes asiatiques et de la friperie. On y rencontre des commerçants guinéens, libériens, maliens et ivoiriens. Les commerçants guinéens s'en procurent pour ensuite les convoier vers des marchés à la frontière ivoiro-guinéenne, pour ravitailler les femmes d'Odienné qui y viennent plus pour acheter que pour vendre. Ainsi, à la frontière ivoiro-guinéenne, elles fréquentent les marchés de Noumougoula et Tieniny en territoire guinéen. Elles achètent les pagnes puis les laissent à des jeunes passeurs qui se

chargent de les envoyer à destination à travers les nombreuses pistes rurales tout le long de la frontière, la végétation s'y prêtant à merveille. Ainsi, pour quelques francs (500 à 5000 francs selon la quantité de la marchandise), ils fraudent le fisc. Cet argent leur est remis une fois la mission terminée. Parfois les marchandises ne sont pas livrées et les femmes ne se découragent pas.

Un autre procédé original est utilisé. Elles nouent plusieurs pagens autour des hanches, après les avoir découpés en plusieurs morceaux. Ainsi, passé la frontière, elles les rangent à nouveau et les mettent en vente sur les marchés.

L'autre produit qui entre frauduleusement en territoire ivoirien est la cigarette. Compte tenu de son prix élevé en Côte d'Ivoire, ce produit est acheté sur le marché frontalier de Guikedou où se croisent celles issus du marché mondial et des produits locaux. Les cigarettes proviennent des Etats-Unis et de l'Angleterre et sont envoyées au Liberia via le port de Monrovia. Sur ce marché, les commerçants malinké guinéens s'en procurent puis les écoulent en Côte d'Ivoire à travers leur diaspora très entreprenante dans le commerce informel de quartier. La majorité de cette diaspora est très présente en Côte d'Ivoire dans la vente des produits de contrebande dans de petits kiosques, fabriqués en contre-plaqué et en bois. Dans ces kiosques, les *Diallo* (terme ivoirien pour désigner les vendeurs peuls guinéens) vendent les cigarettes au détail, la plupart de marque Marlboro, Camel et autres grandes marques de contrefaçon.

En conclusion, le commerce informel de produits qui se déroule entre Odienné et Kankan se poursuit malgré l'absence d'équipement routier pouvant permettre de développer un commerce régional. Sur une base culturelle et ethno-religieuse, les acteurs du commerce entre les territoires continuent leurs échanges, malgré une différence de politique économique, douanière et monétaire. L'absence ou le manque de personnel douanier pour formaliser les transactions n'affecte en rien le déroulement de ce commerce qui porte sur des produits issus du marché mondial. Par différents procédés, les acteurs du commerce flou fraudent le fisc. Les pagens et les cigarettes sont les deux produits couramment écoulés sur les marchés frontaliers par des chemins détournés entre les populations.

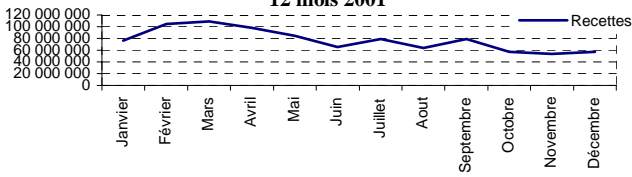
Cette fraude revêt plusieurs formes. Une complicité entre agents des douanes et commerçants s'est instaurée, les seconds rémunérant les premiers pour échapper aux taxes. La dissimulation des marchandises prohibées au passage de la frontière est courante (cas des petits commerçants, femmes et fonctionnaires). Enfin, la contrebande à travers la brousse s'effectue aussi bien par camion qu'à pied, souvent en fonction de la saison.

II.6 Du caractère saisonnier des échanges flous entre les territoires

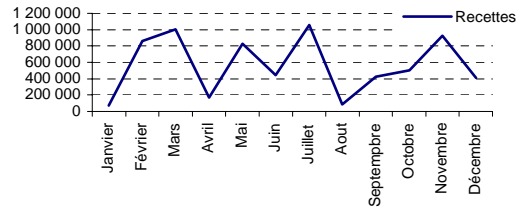
Pendant la saison des pluies (juin, juillet et août), les risques à emprunter les routes non bitumées sont plus importants. Du côté des frontières nord-ouest, nord-est et nord (notamment la frontière avec le Mali), les routes non bitumées deviennent impraticables et ou difficiles en période de pluies.

Les axes routiers Odienné-Minignan-Kankan, Odienné-Tiefinzo-Manakoro, Tingréla-Débété-Bougouni, Bondoukou-Soko-Sampa reliant respectivement la Côte d'Ivoire à la Guinée, au Mali et au Ghana sont concernés par le caractère saisonnier des échanges. Sur ces axes, la saison des pluies entraîne une baisse du trafic officiel de marchandises et de la recette douanière aux différents postes frontières. Mais dans le même temps, cette baisse est compensée par l'accroissement des transactions sur d'autres axes praticables en toute saison. C'est le cas des axes routiers Ouangolodougou-Pogo-Zégoua et Ouangolodougou-Niangoloko-Bobo-Dioulasso. Ils relient les deux pays enclavés que sont le Mali et le Burkina Faso à la Côte d'Ivoire de manière permanente, car ils sont bitumés et de bonne qualité. Ainsi, les opérateurs qui avaient l'habitude d'utiliser les axes secondaires pour ravitailler les villes non situées sur les axes principaux, font basculer tout leur transit sur les voies bitumées. Cette situation entraîne la baisse du trafic de marchandises et de recettes douanières sur les postes frontières douaniers situés sur les axes secondaires. Par exemple, les recettes des postes frontières de Tiefinzo et de Minignan baissent de juin à septembre. Pour le poste frontière de Tiefinzo, les recettes douanières passent de 10.106.690 millions de francs Cfa en juin en début des pluies à 4.437.030 millions de Francs Cfa, en septembre la fin de la saison en 2001. Sur cette même période, les recettes douanières passent de 65.759.745 millions de francs Cfa à 79.358.275 millions de Francs Cfa au poste frontière de Ouangolodougou (Graphiques, p.209).

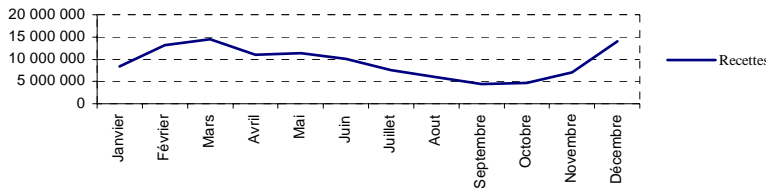
Graphique 12: Recettes douanières en millions de francs cfa au poste frontière de Ouangolodougou terrestre sur 12 mois 2001



Graphique 13: Recettes douanières en millions de francs cfa au poste frontière de Minignan sur 12 mois 2001



Graphique 14: Recettes douanières en million de francs cfa au poste frontière de tiéfinzo sur 12 mois 2001



Source : Douane ivoirienne 2001

Malgré les conditions défavorables, le commerce informel se poursuit sur les marchés frontaliers. Pendant cette période défavorable aux échanges officiels, de nombreuses marchandises issues du marché mondial font leur entrée en masse sur les marchés. Manakoro et Noumougoula sont concernés, respectivement en territoire malien et guinéen. En effet, sur ces deux marchés, les opérateurs utilisent des véhicules tout-terrain en saison des pluies pour continuer leur activité, moyens que les douaniers n'ont pas à leur disposition. En outre les contrebandiers de l'axe Odienné-Minignan-Kankan empruntent également les plans d'eau. Pendant cette période de pluie, le fleuve Gbanla qui sépare la Côte d'Ivoire de la Guinée est en crue et donc favorable à une navigation par pirogue. C'est une période idéale pour se soustraire aux contrôles douaniers.

En saison sèche, la végétation de savane clairsemée présente des atouts pour la contrebande. En effet, cette végétation ne présente pas d'obstacles majeurs pour la circulation des personnes et des biens. De nombreuses pistes de trafics de marchandises se multiplient en créant des trouées par lesquelles les contrebandiers transgressent au quotidien les frontières.

A travers ces pistes, les passeurs font circuler les marchandises entre les territoires. Dans la zone de Ouangolodougou, Pogo et Zégoua, les pistes permettent de contourner les barrages

de contrôles douaniers en provenance du marché frontalier de Zégoua pour rejoindre la bourgade de Ouangolodougou en transitant par le bourg frontalier de Pogo.

Des effets saisonniers non climatiques, liés à la demande, ont un impact beaucoup plus important sur l'intensité des flux transfrontaliers, comme la période de rentrée scolaire (de septembre à octobre) et celle des fêtes de fin d'année (de décembre à janvier). Pour la rentrée, les tissus utilisés dans la confection des uniformes et les chaussures proviennent de la Guinée et du Mali et affluent sur les marchés frontaliers de Minignan et de Tiéfinzo, tandis que les achats de cadeaux provoquent un intense trafic transfrontalier pendant les fêtes de fin d'année.

Conclusion

Au terme de cette analyse, certains faits saillants méritent d'être mentionnés :

- les circuits d'exportation et de distribution des produits diffèrent d'un produit à l'autre, les lieux et les acteurs également.
- le circuit du commerce de la fripe part du marché mondial au marché local.

Le fonctionnement des échanges transfrontaliers met en jeu des lieux lointains internationaux, lieux locaux ruraux proches des frontières et des acteurs divers. Loin d'être un commerce à l'échelle locale, il est plutôt mondial par le fait des produits qui circulent sur les marchés et par le nombre important d'acteurs mis en contribution pour son développement.

Autrefois de moindre importance, la fripe est devenue un produit de consommation nationale du fait de la paupérisation accrue des populations urbaines et rurales. Dans les marchés urbains et ruraux, les secteurs occupés par la fripe sont beaucoup plus vastes que ceux occupés par les produits alimentaires.

L'exportation et la distribution du bétail sont une activité entre pays ouest-africains. Depuis le négociant jusqu'au chevillard, cette activité est largement contrôlée par les opérateurs économiques maliens, nigériens et burkinabés. Le commerce du bétail met en relation des localités de production maliennes et burkinabées et des localités ivoiriennes suivant divers axes de circulation ou de ravitaillement. Le bétail burkinabé est transporté par chemin de fer en direction de la Côte d'Ivoire, le bétail malien par la route ou à pied. Cependant, les négociants en bétail éprouvent d'énormes difficultés à écouler leurs produits sur le marché ivoirien, en raison des rackets de toute sorte de la part des forces de sécurité des États maliens, ivoiriens et burkinabés aux différents barrages routiers. Les négociants en sont les victimes, surtout pour l'achat des animaux à crédit. À cause de la crise ivoirienne, le coût des

transports a plus que doublé. Pour échapper au racket et à l'insécurité, de grands détours sont faits pour rallier les marchés ivoiriens du sud à haut pouvoir d'achat.

le caractère très particulier des échanges flous ou opaques dépend également des saisons. Mais l'opacité de ces types échanges réside d'abord dans les espaces qui les supportent. Les frontières par leur fonctionnalisation accrue accentuent non seulement leur transgression mais aussi permettent un rapprochement entre les peuples vivant sur les marges. Ainsi, jouant sur les relations ethno-religieuses, familiales et socio-culturelles, les populations vivant sur les marges frontalières utilisent des stratagèmes pour frauder le fisc à travers leur connaissance parfaite des zones frontalières. Elles utilisent des pistes rurales, des chemins détournés pour faire passer les marchandises en fraude, parfois avec la complicité des agents de douane.

Au regard de tout cet entremêlement et bouillonnement d'activités sur les territoires frontaliers, il nous importe de mettre en lumière l'impact que ces échanges peuvent avoir sur les marges frontalières des Etats.

*« La frontière, c'est ma frontière,
c'est là où mon regard arrive et croise l'horizon mais là
où ma force et celle des autres ne me permettent pas d'arriver »
Paysan Sénoufo (Ouangolodougou, Côte d'Ivoire)
Le 15 juin 2003*

TROISIEME PARTIE

IMPACT SOCIO-SPATIAL DES FLUX COMMERCIAUX DANS LES TERRITOIRES FRONTALIERS

Les échanges commerciaux aux frontières nord de la Côte d'Ivoire ont connu une accélération au cours de la décennie 1990. Cette progression relève du poids économique que ce pays a par rapport aux autres pays du sous-espace ouest-africain avec lesquels il partage des frontières communes. Il se traduit par l'intensité et la diversité des produits ivoiriens qui inondent l'ensemble des marchés des pays limitrophes, avec l'aide de multiples réseaux marchands qui font de la Côte d'Ivoire un nœud important d'échanges. Malgré cette situation, bon nombre d'observateurs estiment que l'impact socio-spatial de ces échanges n'est pas très visible dans les zones frontalières. Pourtant, ce sont des territoires où règne un bouillonnement d'activités, qui se manifeste par des mouvements de populations qui « transgressent » au quotidien les frontières pour exercer leurs activités de commerce. Le nombre de ceux qui habitent d'un côté de la frontière et exercent leur activité professionnelle de l'autre côté est considérable et fluctue en fonction des variations des conditions économiques de ces zones frontalières. De même, le nombre de personnes qui franchissent la frontière pour les achats, le tourisme ou pour des raisons personnelles augmente sans cesse. Cette situation soulève une question importante.

La mobilité des personnes n'est-elle pas un des facteurs prépondérants liés au dynamisme des échanges commerciaux ? Le commerce frontalier n'organise-t-il pas les zones qui l'abritent ?

La crise que traverse aujourd'hui la Côte d'Ivoire met en péril le déroulement des échanges aux frontières et bouleverse les équilibres régionaux. Cette crise politico-militaire qui a donné naissance à une rébellion armée dont la base arrière est constituée des territoires des pays septentrionaux frontaliers expliquerait le repli de la Côte d'Ivoire sur elle-même. Sans vouloir faire de la prospective, une importante interrogation s'impose face au déroulement de cette crise. Quel est l'avenir des échanges autour de la Côte d'Ivoire ? Pour tenter d'y répondre, nous allons analyser dans cette partie de notre travail, la mobilité des personnes, leur identité et enfin apprécier l'organisation des territoires frontaliers. Nous étudierons enfin l'avenir des échanges commerciaux des Etats avec la Côte d'Ivoire.

CHAPITRE VII

LA MOBILITE DES PERSONNES ENTRE LES TERRITOIRES D'ECHANGES

Les frontières sont des "cicatrices de l'histoire" (OCDE, 2001). La mobilité transfrontalière pour l'exercice d'une activité contribue à atténuer les inconvénients nés de l'existence de frontières, à surmonter la position périphérique de certaines régions frontalières au sein de leur Etat et à améliorer les conditions de vie de la population en réduisant des tensions qui pourraient survenir. Pour ce faire, bon nombre d'acteurs de l'économie frontalière passent d'un territoire à un autre légalement ou illégalement. La frontière devient pour ces « populations flottantes » une opportunité. Parler de mobilité pour exercer une activité aux frontières, renvoie à analyser les différentes formes de migrations générées par les échanges commerciaux. Pour ce faire, nous parlerons des différents types de migrations liés aux activités d'échanges et des problèmes qu'ils engendrent.

I. LES TYPES DE MIGRATIONS LIES AUX ECHANGES TRANSFRONTALIERS

Les mouvements humains qui se déroulent entre les différents territoires pour le commerce transfrontalier sont très structurés. En nous référant aux échelles à partir desquelles nous avons observé les flux des produits sur les marchés, nous avons relevé trois cas de figures migratoires : les migrants utilisant les espaces frontaliers comme un espace de transit, un espace-contact et un espace-relais, dans lesquels évoluent les migrants de proximité, de courte distance et de longue distance.

I.1 Migrants de proximité utilisant l'espace frontalier comme un espace-contact

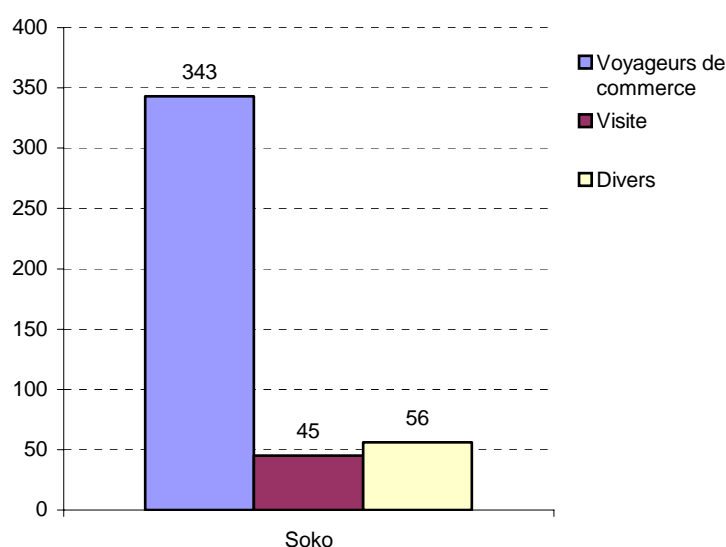
Nous appelons migrants de proximité, les personnes qui se déplacent dans les espaces frontaliers selon les variations des conditions économiques des zones considérées et dans un temps très court ou limité. Généralement, ces flux se font autour des marchés frontaliers dont les aires d'influence se situent de part et d'autre des frontières. Les populations des villages environnants y affluent pour acheter ou vendre des produits de leurs champs. De très nombreux acheteurs (collecteurs, pré-collecteurs et commerçants occasionnels) s'y rendent également, pour le compte des marchands grossistes et semi-grossistes des villes secondaires frontalières. Pour cette catégorie de migrants, les frontières ne sont qu'une vue de l'esprit, un

non-lieu et une zone de contact et de rencontre d'intérêts. Les mouvements sont périodiques et dirigés vers des centres de ventes qui constituent des réservoirs de produits agricoles bruts et vivriers. Les lois qui réglementent ces flux humains à ce niveau d'échelle sont inexistantes et non appliquées à cet espace-contact. Dans ce type d'espace, les migrants ne sont pas attachés à un point du territoire, allant au gré de leurs intérêts.

Pour une meilleure compréhension de ces mouvements, les exemples des flux humains au passage de la frontière ivoiro-ghanéenne dans la zone de Bondoukou sont intéressants à observer.

Le nombre des migrants de proximité a été obtenu après enquêtes au passage du poste frontière de Soko. Ils oscillent entre les territoires ivoiriens et ghanéens pour visiter des proches, fréquenter les marchés frontaliers, faire du tourisme ou autres raisons à caractère non commercial. La durée de leur séjour ne dépasse guère un jour et les trajets s'étendent sur quelques dizaines de kilomètres. Le nombre de ces migrants pendulaires n'est pas comptabilisé dans les registres de la police des frontières car en général les policiers connaissent les populations de la zone. La simple présentation d'une pièce d'identité ou d'un avis d'un auxiliaire de police natif de la zone frontalière suffit pour passer d'un territoire à un autre. Pour ces migrants, la zone frontalière n'est qu'une zone de contact et non une zone de différenciation territoriale. Après enquête durant le mois d'avril 2002, nous avons consigné les effectifs des migrants sur le graphique 15 p 219.

Graphique 15: Migrants de proximité au passage du poste frontière de Soko



Source : Enquête personnelle, avril 2002

Ce graphique présente les migrants selon le motif de leur passage au poste. L'exemple du poste frontière de Soko est le cas de figure type qui nous permet de mieux expliquer la situation. Il est situé à 5 km de celui de Sampa au Ghana et à 7 km de la ville de Bondoukou, dont les échanges avec Sampa drainent chaque jour un important mouvement de population à ce point de passage. Ici, les Ivoiriens et les Ghanéens ne résident pas de façon continue dans un point du territoire frontalier. Ils séjournent pendant une période limitée, le temps que les stocks de produits soient vendus. Ce critère spécifique a milité en faveur du choix de ce poste frontalier. Nous avons dénombré 343 « voyageurs de commerce », 45 visiteurs et 56 divers autres (cultivateurs, malades). Le nombre important de « voyageurs de commerce » s'explique par le fait que le bourg frontalier de Sampa se singularise par sa capacité et sa puissance à attirer des commerçants dépassant les limites du territoire ghanéen. Son marché offre des gammes de produits variés dont les prix intéressants par rapport à ceux pratiqués à Bondoukou attirent régulièrement nombre d'acheteurs et commerçants.

Du côté ivoirien, la ville de Bondoukou, fortement peuplée, est un marché potentiel pour écouler les produits venant du Ghana. Les populations commerçantes en quête perpétuelle de profits et de débouchés effectuent des déplacements pendulaires entre les aires marchandes frontalières.

La catégorie des « divers » regroupe les malades et les cultivateurs. Compte tenu de la différence de potentiel en couverture sanitaire, de la qualité des équipements de santé, des coûts des soins dans les formations sanitaires de part et d'autre de la frontière, les malades de cette zone frontalière ivoiro-ghanéenne du nord-est en profitent pour se faire soigner dans les formations sanitaires qui répondent plus à leur attente. Cette situation est généralement exploitée par les populations ivoiriennes vivant dans la zone de Bondoukou.

Les agriculteurs disposent de quelques parcelles de terre au-delà de la frontière. Pour eux, la présence de la frontière n'affecte pas leur déplacement dans leur champ de culture qui se trouve de l'autre côté de la frontière. Il en est ainsi sur les marges territoriales de la Côte d'Ivoire et du Ghana dans la zone du nord-est et sur ceux du Mali et de la Côte d'Ivoire.

Au total, les mouvements des populations proches des zones frontières sont généralement occasionnés par la quête perpétuelle des opportunités que peut offrir un territoire par rapport à un autre. Cette situation fonde et commande les mouvements des populations. La proximité des centres attractifs par rapport à la frontière favorise la multiplicité des échanges et les gains commerciaux suscitent un rapprochement périodique des frontaliers sur les périphéries des Etats.

1.2 Migrants de courte distance utilisant la frontière comme un espace-relais

Nous appelons migrants de courte distance les personnes qui oscillent entre les territoires frontaliers, avec comme point de départ des localités rurales, vers les centres urbains secondaires de part et d'autre de la ligne frontière. Ces mouvements se font de façon linéaire et se déroulent entre les espaces ruraux de la périphérie des Etats et les bourgs frontaliers transformés en villes secondaires par l'activité qui y règne (le commerce transfrontalier), mettant en relation des espaces de nature différente. L'existence de cette différence entraîne la dépendance du caractère de la relation et définit la fonctionnalité de l'espace de transit. Ces mouvements s'apparentent à l'exode rural, à la seule différence que le migrant gagne les villes secondaires des périphéries des pays limitrophes, alors que l'exode rural se fait à l'intérieur d'un même territoire.

Cette forme d'exode rural internationalisé se trouve dans l'espace frontalier ivoiro-malien, par des mouvements enchevêtrés de populations entre les localités rurales et les localités urbaines des périphéries de ces deux pays. Au départ, le migrant qui évolue entre les territoires n'a aucune intention de s'établir ou de s'attacher durablement à l'une de ces localités. Il s'établit momentanément là où son activité de commerce peut prospérer, où les facteurs économiques qui régissent le commerce sont des plus satisfaisants de part et d'autre des territoires en relation avant de gagner des villes les plus importantes. C'est là également qu'il « s'acclimate » aux faits urbains en prenant un premier contact avec un semblant de modernité. Ces migrants sont les commerçants détaillants, demi-grossistes, les transporteurs, les éleveurs transhumants et les personnes exerçant une activité dérivant de la pratique du commerce transfrontalier (mécaniciens, chauffeurs, transporteurs).

1.2.1 Les migrants de courte distance au passage de la frontière ivoiro-malienne à Nigouni

Les migrants, au passage de la frontière ivoiro-malienne à Nigouni dans la zone de Tingréla, proviennent des zones rurales proches des frontières et fréquentent les marchés frontaliers. Ils se dirigent vers la ville de Tingréla où le commerce est rythmé par le principal marché de la ville. Par l'importance de ce marché, le commerce reste la principale activité de la localité qui exerce une très grande influence dans les espaces ruraux des Etats en relation dans cet espace frontalier. Chaque jour, des convois de personnes apportent des articles sur les autres marchés de la région, à partir de Tingrela ou en direction de cette localité, empruntant

la route principale qui relie la Côte d'Ivoire au Mali à partir de Tingréla et les pistes rurales généralement utilisées par les éleveurs pour venir écouler leurs produits en Côte d'Ivoire. Ne pouvant sillonner ces pistes rurales, nous avons privilégié les migrants empruntant l'axe officiel.

Les statistiques tirées de notre enquête personnelle avec l'aide de la police des frontières et des agents de la santé publique de Côte d'Ivoire sont consignées dans le tableau 25 :

Tableau 25 : Motif du passage à la frontière ivoiro-malienne à Nigouni sens

Côte d'Ivoire-Mali et Mali-Côte d'Ivoire selon la fonction et la nationalité

Nationalité	Manœuvres	autre travail	Voyageurs de commerce	Visite	Divers	Total
Ivoirienne	230	56	1314	260	54	1914
Malienne	459	670	2437	543	89	4198
Autres	234	356	276	34	78	978

Source : enquête personnelle, de juin à juillet 2002

Au regard de ce tableau, plusieurs constats s'imposent. En premier lieu, les migrants de courte distance au passage de ce poste frontière, sont en grande majorité des Ivoiriens et des Maliens. Les autres nationalités, regroupées sous le vocable « autres » sont moins représentées : des Burkinabé pour l'essentiel, des Mauritaniens, des Nigériens et des Libanais. Le faible effectif des autres nationalités au passage du poste frontière est lié au fait que ces derniers disposent d'autres points de passages que celui de Nigouni. Les Maliens migrant le plus en direction de la Côte d'Ivoire sont les commerçants de bétail, de produits manufacturés grâce aux possibilités multiples d'écouler leurs produits. En effet, la ville de Tingréla est plus proche de la frontière que les autres villes maliennes, le pouvoir d'achat des habitants de cette localité est plus élevé que celui des Maliens. Elle représente également une porte d'entrée importante pour gagner les villes du Sud ivoirien. Pour ce faire, ils ont élu domicile à Tingréla, d'où ils partent périodiquement pour s'approvisionner ou écouler leurs produits en direction des autres villes de la Côte d'Ivoire. L'essentiel des échanges porte d'abord sur la cola, les produits manufacturés et quelques denrées alimentaires comme l'igname, la banane plantain et les fruits.

Les flux d'arrivée varient selon les saisons. Pendant la saison sèche d'octobre à février, ils sont très importants à cause de la recherche de pâturages et des fêtes de fin d'année.

En deuxième lieu, les Ivoiriens vont essentiellement au Mali pour le commerce, notamment pour l'achat de produits textiles comme les bazins et quelques cotonnades. Ils

profitent de la proximité avec les zones de production maliennes pour y implanter des boutiques et des magasins de stockages. De là, l'approvisionnement est dirigé vers les villes ivoiriennes plus importantes. Tingréla s'apparente alors à une ville-relais dans un espace frontalier.

En dernier lieu, les autres migrants regroupent les manœuvres et les travailleurs profitant des échanges transfrontaliers, comme les artisans, les ouvriers, les chauffeurs, les mécaniciens et les commerçants de bétail sur pied. Les chauffeurs représentent 35% des effectifs, suivis des artisans (19%), des ouvriers (9%), des mécaniciens (25%) et enfin des commerçants de bétail sur pieds (12%).

1.2.2 Les migrants de courte distance au passage de la frontière ivoiro-guinéenne à Minignan

Les migrants au passage de la frontière ivoiro-guinéenne au poste de Minignan proviennent pour la plupart des localités rurales proches (de la ligne frontière) et des bourgs guinéens et ivoiriens. Mais à ce poste frontière, la majorité des migrants est guinéenne. Les mouvements de personnes n'y sont pas très dynamiques, majoritairement en direction de la Côte-d'Ivoire. Leur premier point de chute est le bourg frontalier de Minignan qui se trouve à une dizaine de kilomètres de la frontière. Appartenant essentiellement au même groupe Mandingue et à la même religion musulmane, une certaine solidarité s'instaure entre les arrivants et les autochtones, qui crée des opportunités de gains importants et rapides liées à la croissance ivoirienne à partir de cette ville. Minignan est le point de départ des relations commerciales avec la Guinée, où ils s'approvisionnent en de nombreux produits issus du marché mondial. L'activité de commerce interrégional est un pis-aller pour les migrants, notamment pour ces jeunes dont la seule instruction est celle de l'école coranique qui ne leur offre aucune autre possibilité d'insertion sociale que le commerce dans un espace tourné vers l'occident. Ce commerce régional est une opportunité : en allant à Kankan ou à Conakry, les gains élevés récoltés leur permettent d'amorcer un décollage social.

Les faibles effectifs des visiteurs et des manœuvres au passage de cette frontière à ce poste concernent plutôt un groupe d'acteurs malinké dont le commerce est la principale activité.

Au total, les migrants de courte distance au passage de la frontière au poste de Minignan sont majoritairement des commerçants, puis des visiteurs et quelques manœuvres. Ils proviennent de la Guinée et partent en direction de la Côte d'Ivoire en transitant par le bourg frontalier de Minignan. Ils s'y installent provisoirement avant de gagner les villes importantes

du sud. Cette forme de migration est soit temporaire, soit définitive. Temporaire, car le migrant ne réside à Minignan que pour un temps court, le temps de faire des affaires intéressantes qui leur permettent d'amorcer un processus d'accumulation et d'arriver à faire face aux nouveaux défis qui s'offriront à eux en migrant dans des villes plus importantes.

I.3 Migrants de longue distance utilisant l'espace frontalier comme un espace de transit

Ils s'inscrivent dans la continuité des migrants de courte distance et circulent dans les espaces transfrontaliers de façon linéaire et continue. C'est l'étape supérieure de notre échelle d'observation qui se veut tridimensionnelle. Les migrants évoluent dans un espace sans frontière nette et le passage d'un territoire à un autre se fait sans grande difficulté. Même si ces dernières années, migrer en Côte d'Ivoire relevait d'un parcours du combattant, ce pays a institué depuis 1991 une politique de migration, basée sur leur identification et le contrôle de leurs mouvements sur son territoire. Pourtant la Côte d'Ivoire constitue en général le principal pôle d'accueil des migrants de l'ensemble des pays de la sous-région.

Nous appelons migrants de longue distance, les personnes qui se déplacent entre les frontières des Etats, pour des motifs économiques et sociaux qui les poussent à s'installer définitivement sans projet de retour, ou temporairement dans un autre Etat (Bennafla, 2003). Au regard de cette définition, nous sommes face à une forme de migration internationale qui se manifeste par des mouvements intra-régionaux ou hors du continent.

Nous avons privilégié les mouvements humains intra-régionaux, grâce à nos observations et enquêtes réalisées dans notre espace d'étude. Ces migrants partent généralement d'une localité éloignée de la frontière, transitent par les villes secondaires puis gagnent les localités urbaines ou rurales des zones forestières. A titre d'illustration, nous avons procédé à une étude des migrants au passage de la frontière ivoiro-burkinabé. Le choix de ce passage frontalier répond à son importance dans la migration régionale. C'est un espace de fort transit de personnes des pays sahélo-sahariens vers les pays de la côte et particulièrement vers le Sud ivoirien. La préférence des migrants vis-à-vis du Sud ivoirien remonte à l'histoire de la migration régionale. En effet, cette migration a été favorisée par le rattachement de la plus grande partie du Burkina-Faso à la Côte d'Ivoire en 1932 et par l'intensification des réquisitions administratives de main-d'œuvre pour la mise en valeur de la Côte d'Ivoire mais également pour permettre aux migrants de satisfaire leur sécurité sociale et alimentaire dans les espaces de départ. Ils ont alors permis la réduction de la pression

démographique sur leurs terres difficiles et ont permis de produire des transferts de revenus dans leurs pays d'origines où s'élaborent d'importants investissements surtout dans l'immobilier, les transports et les mariages. L'exemple de migrants de longue distance au passage de la frontière ivoiro-burkinabé à Ouangolodougou illustre parfaitement cette situation.

Les effectifs des migrants ont été enregistrés à ce passage frontalier grâce à l'aide de la police des frontières, des services de la santé publique ivoirienne et des agents de la Société des Rails (SITARAIL). Les résultats obtenus sont consignés dans le tableau ci-après.

Tableau 26 : Motif des migrants au passage de la frontière ivoiro-burkinabé à Ouangolo (terrestre et ferroviaire) dans le sens Nord-Sud et Sud-Nord.

Nationalité	Manœuvres	autre travail	Voyageurs de commerce	Visite	Divers	Transport par train	Transport par car	Total
Ivoirienne	-	25	65	10	20	25	95	120
Burkinabé	2457	1716	120	450	37	3256	1644	4900
Nigérienne	234	1543	341	123	45	873	1413	2286
Autres	125	70	84	43	78	70	330	400
Total	2816	3354	610	626	180	4224	3382	7706

Source : enquête personnelle, juin à juillet 2002

Ce tableau montre les effectifs des migrants au passage de la frontière ivoiro-burkinabé selon les motifs. Ils sont manœuvres, autres travailleurs (planteurs, employés, boys, artisans, ouvriers, cultivateurs, chauffeurs), simples visiteurs, « voyageurs de commerce » et divers autres (malades). Aussi, avons-nous associé à ces différents motifs les nationalités des migrants et le mode de transport utilisé pour migrer dans tel ou tel territoire. Tous ces effectifs regroupent les hommes enquêtés de juin à juillet 2002, dans les cars et les trains Abidjan-Ouaga et Ouaga-Abidjan en deuxième classe. En analysant les statistiques des migrants par nationalité, le nombre important de migrants burkinabé (4900) et nigériens (2286) enregistré s'explique par le fait que ces derniers partent généralement de leurs pays respectif vers la Côte d'Ivoire pour la recherche hypothétique d'un emploi et pour des raisons sociales. En effet suite à la répartition des terres arables en voie de raréfaction par la forte pression démographique dans leurs terroirs d'origine au cours des dernières années et surtout pour des raisons liées à la division collective du travail, au sein de leur cellule familiale expliquent cette situation. Ainsi, on assiste à une division du travail entre ceux qui acceptent de rester sur place pour l'exploitation des terres disponibles et ceux qui sont chargés de rechercher des revenus complémentaires. Pour ce faire, les migrants quittent très souvent parents, femmes et enfants pour une longue durée, 2 à 3 ans. Pour aller en Côte d'Ivoire, deux modes de transport

s'offrent à eux, le train et la route. Les cars assurent de façon hebdomadaire la desserte des villes forestières ivoiriennes et celles des villes sahélo-sahariennes car la Côte d'Ivoire demeure le pays d'accueil des migrants enregistrés au passage de la frontière.

Les migrants burkinabé utilisant le train représentent 66% (3256 personnes) contre 24% (1644) pour le car. Les Nigériens sont 38% (873 personnes) à prendre le train contre 62% soit (1413) pour le car. L'usage du train par la majorité des migrants burkinabé n'est par fortuit. En effet, depuis l'instauration de la carte de séjour en Côte d'Ivoire, ils sont à la merci des forces de sécurité et de contrôle qui les rançonnent aux différents barrages routiers pour non présentation de ce document. Les sommes demandées sont comprises entre 2000 à 5000 F CFA par personne et par barrage routier jusqu'à destination. Il existe entre ces deux pays près de 34 barrages routiers.

Les migrants nigériens, dans leur grande majorité, empruntent les cars pour la Côte d'Ivoire. Mais pour éviter les rackets des forces de l'ordre et de sécurité ivoiriennes, burkinabé et nigériennes, d'autres axes de pénétration sont utilisés : les axes Niger-Ghana et Ghana-Côte d'Ivoire en transitant par le seul poste frontière de Noé pour gagner le Sud ivoirien. Cet axe est de plus en plus utilisé même par les migrants burkinabé et maliens. L'explication de ce choix par les migrants est d'ordre économique. En effet compte tenu de la différence de politique monétaire entre les pays de la « zone franc » et le Ghana, le coût des « rentes routières » à déboursier pendant la traversée du Ghana est moins important que celui de la traversée de la Côte d'Ivoire. Il est compris entre 500 F CFA à 2000 F CFA ce qui devient, après le change, une somme importante pour les forces de l'ordre et sécurité ghanéennes. Depuis quelques années, les migrants préfèrent transiter par le Ghana, soit pour rejoindre leur pays pendant la saison de pluies, soit pour migrer en Côte d'Ivoire. Cette situation nous amène à dire que des statistiques recueillies au passage de la frontière ivoiro-burkinabé à Ouangolo sont en deçà de la réalité, car un nombre important de migrants transite par le Ghana pour migrer en Côte d'Ivoire.

La migration dépend aussi des saisons. En effet, pendant les saisons sèches dans le Sahel et la période des fêtes de fin d'année, d'octobre à février, le nombre des migrants en direction de la Côte d'Ivoire est important. Il peut avoisiner les 10.000 personnes par mois au passage de la frontière ivoiro-ghanéenne à Aboisso. Bon nombre d'observateurs disent que « la moitié de la population du Niger est dehors pendant cette période de l'année ». Pendant la période des pluies dans leur pays d'origine, l'inverse se produit.

Le tableau 25 fait également apparaître la répartition des migrants au passage de la frontière selon leurs fonctions, 2816 manœuvres, 3354 autres travailleurs et 610 commerçants.

Au regard de ces statistiques, il ressort que sur l'ensemble des nationalités enregistrées et selon le motif de leur passage à la frontière, « les autres travailleurs » sont plus importants que les manœuvres et les voyageurs des commerçants.

Les migrants de longue distance ne sont entre autres que des travailleurs saisonniers et des personnes sans qualification, qui vont en Côte d'Ivoire à la recherche d'un hypothétique emploi que l'on rencontre dans l'informel. Cette forme de migration se spécialise en se transformant en une migration de travail à l'échelle internationale et à durée variable.

Dans le pays d'accueil notamment en Côte d'Ivoire, les migrants saisonniers jouent un rôle très actif dans la multiplication des métiers de la rue, aux abords des marchés et des concessions :

- petite restauration : vente de boissons glacées, de thé, de produits maraîchers de contre-saison et de canne à sucre, *d'attiéké* au thon (*garba*), terme ivoirien pour différencier la semoule de manioc de qualité dérisoire vendue par les migrants nigériens de celle vendue par les femmes ivoiriennes jugée de bonne qualité.
- commerce ambulant de friperie, de pacotilles, de cassettes audio ou vidéo, d'igname.
- porteurs de bagages près des marchés, dans les gares routières, tireurs de pousse-pousse, vendeurs d'eau.
- vente de paille, de bois de chauffe, de charbon de bois, de bois de construction, blanchisseurs, cireurs, cordonniers.

Ils constituent une main d'œuvre temporaire employée dans le bâtiment, dans le secteur artisanal, par les commerçants et aussi par les ménages comme domestiques et gardiens. De nombreux mineurs partent également en exode avec l'aide d'un parent. Les femmes ou les jeunes filles qui migrent sont souvent « bonnes », terme ivoirien pour désigner les filles de maisons, vendeuses ambulantes dans les gares routières ou sur les barrages routiers aux entrées des villes et vendeuses de produits vivriers, d'eau. Les marchandises importées sont une source d'emploi et de revenus pour un grand nombre de *banabana* ou vendeurs à la sauvette dans les gares routières et aux barrages routiers.

Les migrants de commerce sont en nombre réduit. Ce ne sont que des transitaires chargés de faire aboutir le processus de dédouanement des marchandises au port d'Abidjan pour le compte des grands commerçants restés sur place et de quelques femmes intervenant dans le commerce des produits textiles (pagnes wax, fripe) et des produits manufacturés provenant des usines ivoiriennes. Les migrants de longue distance peuvent être classés en deux types :

- le premier, qui effectue un séjour de deux ans en Côte d'Ivoire et rentre dans son pays d'origine sans intention ferme de repartir.

- le deuxième, qui regroupe des migrants installés pour une durée indéterminée et qui revient régulièrement en visite, ne rentrant définitivement qu'à la suite d'une circonstance exceptionnelle.

Les migrants ivoiriens enregistrés partent pour la plupart au Burkina-Faso pour l'achat de produits textiles et de pièces détachées pour motocyclettes. Ils sont en grande majorité des commerçants et profitent des écarts de prix existant entre les marchés ivoiriens et burkinabé pour se ravitailler.

Globalement, les migrants de longue distance utilisent les espaces transfrontaliers comme des relais pour espérer atteindre des points importants du territoire d'accueil.

La migration à ce stade d'observation s'apparente à une migration inter-régionale internationale. Mais cette situation n'est pas sans conséquence dans les différents territoires en relation. Pourtant, d'une manière successive, ces espaces de transit, espace-contact, espace-relais, espace de distribution ou espace-carrefour structurent les mouvements migratoires dans le sous-espace ouest-africain, quel que soit le niveau d'échelle sur lequel on se trouve.

II. PROBLEMES LIES AUX MIGRATIONS PENDULAIRES TRANSFRONTALIERES

Les mouvements des personnes entre les territoires, quels que soient leurs motifs, posent des problèmes, relatifs à la consolidation des Etats-nation établis à l'intérieur des frontières avec leurs règles et aux débordements des espaces socio-ethno-linguistiques de l'Etat constitué. Une situation particulière s'installe, celle de la superposition des identités, avec l'appartenance à une nation, puis à un groupe sociolinguistique qui peut aller au-delà de la frontière de la nation et, en dernier lieu, à la fois à la nation et au groupe linguistique.

D'autres problèmes, non moins importants, qui prennent de l'ampleur face aux différents mouvements humains, méritent d'être soulignés. Il faut noter la naissance de conflits entre les différents acteurs aux frontières quand leurs intérêts sont en concurrence. L'exemple le plus répandu dans notre espace d'étude concerne les éleveurs transhumants et les agriculteurs.

Face à la dynamique des mouvements humains sur les frontières et sur les grands axes de migrations, les épidémies posent un problème majeur. C'est l'une des préoccupations des gouvernements car les déplacements incessants des personnes par-delà les frontières contribuent à leur propagation, surtout celle du VIH-SIDA. Dans cette partie du travail, nous

essayerons de relater la situation des migrants dans notre espace d'étude qui se veut un espace de superposition de frontières et par conséquent des identités.

II.1 La question de l'identité

La mobilité des personnes entre les territoires ouest-africains est un processus de déconstruction des frontières qui est en œuvre, à cause de la continuité des espaces sociaux dans lesquels s'insèrent les migrants. Dans le nord ivoirien, région à forte implantation malinké de part et d'autre des frontières, il y a une continuité de l'espace social. Un accord implicite se réalise entre les acteurs de ces espaces pour transgresser la diversité des règles qui régissent les échanges et les règles de migrations dans les zones frontalières. Les uns et les autres se sentent très proches et considèrent les espaces dans lesquels ils évoluent comme un même territoire dont la traversée dans un sens comme dans l'autre, se fait sans rupture dans le paysage et surtout grâce à une même langue qui transgresse les frontières des Etats (Kouadio, 2004). On assiste alors à une confrontation entre les identités nationales avec leurs règles (carte d'identité nationale, certificat de nationalité) et les identités socio-ethniques qui ne sont matérialisées que par l'appartenance à un même peuple, à la reconnaissance d'un parler identique de part et d'autre des frontières. Comment alors concilier les identités communautaires fondées sur les identités ethnolinguistiques avec une identité nationale ?

Un pays comme la Côte d'Ivoire illustre parfaitement bien la situation de nombreux pays africains qui tentent de constituer une identité nationale à partir d'un ensemble hétérogène de peuples. Ce pays, à l'instar de la plupart des pays africains, résulte presque exclusivement de la volonté de l'autorité coloniale qui a mis en carte des limites linéaires en donnant naissance à un Etat. Pays multilingue par excellence, elle compte à peu près une soixantaine de langues réparties en quatre groupes: le *mandé*, le *gur*, le *kru* et le *kwa*. Il est à noter que chacun de ces groupes linguistiques déborde largement des frontières de l'Etat issues de la volonté coloniale. Les centres de diffusion des langues considérées se trouvent souvent hors du territoire de cet Etat. Les langues mandé sont parlées, outre en Côte d'Ivoire, en Guinée, au Sénégal, en Mauritanie, au Burkina Faso, en Gambie, mais aussi et surtout au Mali qui en est le centre de rayonnement historique. Les langues gur sont également en usage dans ce dernier pays et au nord du Ghana, du Togo et du Bénin, et surtout au Burkina Faso qui est l'espace origine de la plus importante d'entre elles, le mooré. Outre la Côte d'Ivoire, les langues kru sont aussi attestées au Liberia. Enfin, l'aire linguistique kwa connaît son

extrémité ouest en Côte d'Ivoire et s'étend jusqu'au Nigeria, englobant le Bénin, le Togo, mais surtout le Ghana qui en est le centre de diffusion le plus important.

La Côte d'Ivoire est donc au carrefour d'influences venues du nord (populations mandé et de souche voltaïque), de l'ouest (populations kru et assimilés), et de l'est (populations akan et lagunaires, principalement Baoulé et Agni).

Il paraît tout aussi évident que les identités d'origine (identités linguistiques et ethniques) se prolongent à l'extérieur des Etats. Dans le même temps à l'intérieur, elles rentrent en compétition ou en conflit les unes avec les autres. Par exemple, parler tel dialecte c'est ressentir au fond de soi son appartenance à la communauté des autres locuteurs de celle-ci, parler tel dialecte c'est admettre de manière implicite son attachement à l'entité.

Les frontières actuelles de la Côte d'Ivoire, héritées, comme nous l'avons dit, de la colonisation, ne respectent le territoire traditionnel d'aucune des grandes entités humaines qui peuplent le pays. Sur le plan linguistique, il ressort que les Kru de Côte d'Ivoire se sentent plus proches de ceux des langues Kru du Liberia que de ceux des langues mandé ou kwa de Côte d'Ivoire, les Mandé sont aussi conscients de ce qui les rapproche de ceux du Mali ou de la Guinée. Il en est de même des Kwa qui connaissent le même rapport qu'ils entretiennent avec leurs homologues du Ghana. Les relations sont intenses entre Mandé du nord-ouest de la Côte d'Ivoire (région d'Odienné) et ceux de l'est de la Guinée ou du Sud du Mali. Il en est de même entre les Sénoufo de la Côte d'Ivoire et ceux du Mali, entre les Abron de Côte d'Ivoire et ceux du Ghana. Les identités linguistiques et les communautés linguistiques coïncident (Kouadio, 2004.). Il s'agit là d'une caractéristique fondamentale des populations de notre espace d'étude. Ceux-ci se reconnaissent, pour le moment en tout cas, dans une communauté linguistique, voire ethnique. C'est sur la base de cette appartenance à une même communauté linguistique que se greffent les mouvements des personnes entre les territoires des Etats. Ce phénomène peut se traduire par *« je pars où j'ai un frère, une connaissance qui peuvent m'aider à m'insérer dans le pays d'accueil dans un premier temps »*, qui nous renvoie à une forme de réseau trans-ethnique et trans-étatique auquel l'on s'attache et qui modèle les territoires en tentant de favoriser un processus de déconstruction des frontières héritées de la colonisation.

Cette situation pose le problème réel des identités aux populations transfrontalières vis-à-vis des Etats centraux qui se mettent en place. La question de la consolidation d'une identité nationale avec la création d'une citoyenneté aux populations clairement identifiées et celle d'une identité créée par les groupes linguistiques débordant les frontières des nouveaux Etats est un problème qui s'est aggravé en Côte d'Ivoire avec la prise d'un certain nombre de

mesures par les autorités, notamment avec la mise en place d'une politique nationale de migration et d'identification (Annexe 3 p 344). Pourtant, c'était le pays qui recevait les différents flux des personnes provenant des autres Etats de la sous-région. L'instauration de la carte de séjour dans ce pays a durci la fonctionalisation des frontières et a tenté de reconstruire le grand espace soudano-sahélien.

Le Nord ivoirien fait partie intégrante du vaste espace sociolinguistique mandingue qui couvrait toute la partie soudano-sahélienne de l'Afrique de l'Ouest. Il englobait divers peuples et ethnies qui parlaient des langues différentes. Y cohabitaient les Touareg, les Fulbé, les Soninké, les Songhaï, les Wolof, les Mandinka, les Dogons, pour ne citer que ces grands groupes. Les ressortissants de ce vaste ensemble territorial étaient des Mandenka. Ce terme désignait celui qui venait du pays mandingue c'est-à-dire natif de l'ethnie mandingue. Tous les ressortissants jouissaient alors d'une sorte de supracitoyenneté multilingue et multiculturelle, une citoyenneté collective et fédérale en quelque sorte. Cette identité plurielle s'est forgée à partir d'une culture commune qui liait ces populations entre elles. On établit ainsi des correspondances entre clans malinké et clans non malinké. Ce système d'alliance entre les différents clans a eu comme conséquence inattendue l'extrême mobilité des populations.

Sur cette extrême mobilité enracinée dans l'histoire, que les frontières n'ont pas véritablement réussi à juguler, vient se greffer une mesure de contrôle des migrations en Côte d'Ivoire (décret n° 90-437 du 29 mai 1990). Ce décret fait partie d'un ensemble de mesures mis en place pour la création d'une nation ivoirienne, avec une citoyenneté ivoirienne et un contrôle à l'entrée et au séjour des étrangers en Côte d'Ivoire. Mais comment peut-on arriver à séparer strictement les non Ivoiriens des Ivoiriens, lorsque la nation en construction est un assemblage disparate de peuples et de groupes ethnolinguistiques ayant des ramifications à l'extérieur des limites du pays ? Face à l'existence de mêmes patronymes au nord de la Côte d'Ivoire, au sud du Mali et du Burkina-Faso et à l'est de la Guinée, les forces de l'ordre et de sécurité ivoiriennes n'ont pas fait de différence entre les Ivoiriens et les autres ressortissants des pays de la sous-région ouest-africaine précités lors des contrôles de routine. Il semblait même que ces contrôles de routine étaient dirigés contre les étrangers, notamment ceux venant de l'ancien espace soudano-sahélien et ceux du Nord ivoirien. Ces derniers pensaient être la cible de ces contrôles qui faisaient perdre assez de temps aux autres voyageurs nationaux.

Un sentiment de frustration s'est alors installé chez les Ivoiriens ressortissants du Nord, entraînant des représailles vis à vis des non Ivoiriens à chaque contrôle d'identité. Les

relations entre nationaux Ivoiriens du Nord et autres Ivoiriens, mais également entre nationaux et étrangers en ont été affectées. On assiste ensuite à un rapprochement entre les migrants et les Ivoiriens du Nord, qui rappelle étrangement la reconstruction de l'espace soudano-sahélien ancien, « troncaté » par les frontières qui sont des modèles de domination territoriale français transférés en Afrique.

Un pays comme la Côte d'Ivoire illustre parfaitement bien la situation de nombreux pays africains qui tentent de constituer une identité nationale à partir d'un ensemble hétérogène de peuples. La crise que traverse ce pays est due en partie à cette situation. Mais la question identitaire n'est pas le seul problème lié aux migrations pendulaires. Malgré une similitude des us et coutumes entre les populations de notre espace d'étude, le problème de l'usage des espaces intervient très souvent entre les différents peuples.

II.2 Conflits naissant de l'usage des espaces

Le nord de la Côte d'Ivoire a les mêmes caractéristiques géographiques que le sud du Burkina-Faso et du Mali, zones de faible pluviométrie où l'élevage et le coton constituent les principales activités agricoles. En saison sèche, les éleveurs des pays sahéliens migrent essentiellement vers le nord ivoirien. Cette migration se fait à pied. Elle peut se faire à l'intérieur d'un même Etat, mais également d'un Etat à un autre, à la recherche de pâturages plus abondants et surtout de points d'eau à gros débit, très recherchés par les éleveurs peuls, déjà habitués à abreuver leurs troupeaux sur les forages dans les zones de Sikasso au Mali et de Kampti au Burkina-Faso. Les troupeaux maliens de la zone de Sikasso, Bougouni et Yanfolila se dirigent vers Tingrela et Niéllé. Le bétail burkinabé va en direction de Tougbo et Téhini en Côte d'Ivoire dans la zone du nord-est.

Pour les éleveurs peuls de ces zones, l'efficacité pastorale repose sur une mobilité constante et saisonnière pour trouver de l'herbe fraîche et de l'eau facilement accessible en creusant des puits peu profonds. Ils ne se soucient pas des cultures qui peuvent exister sur leur passage, lors de la transhumance, ce qui est source de conflits importants entre agriculteurs généralement sénoufo et éleveurs peuls. Les animaux provoquent des dégâts qu'il faut rembourser. S'ils sont trop importants, les éleveurs peuvent y laisser plusieurs bœufs et rentrer chez eux. Au cours de notre passage dans la zone, il nous a été donné d'assister à un règlement de conflit entre un agriculteur et un éleveur, dont S. Pégénan a bien voulu nous entretenir ...

« A l'approche des saisons sèches, nos frères peuls viennent des localités proches de Yanfolila à la recherche de pâturages. Quand ils arrivent, ils passent par la brousse pour gagner les lits des cours d'eau qui tarissent en cette période de l'année et où l'herbe est fraîche. Mais tout le long de leur parcours, ils n'arrivent pas à canaliser leurs troupeaux qui finissent par paître dans nos champs de maïs, de mil et de sorgho que ceux-ci détruisent de fond en comble. Aujourd'hui je suis l'une de leurs nombreuses victimes. Mon champ de maïs est entièrement détruit alors je suis venu demander réparation en saisissant le bureau du gouverneur de la région de Korhogo ». (le 15 juin 2001 à Korhogo)

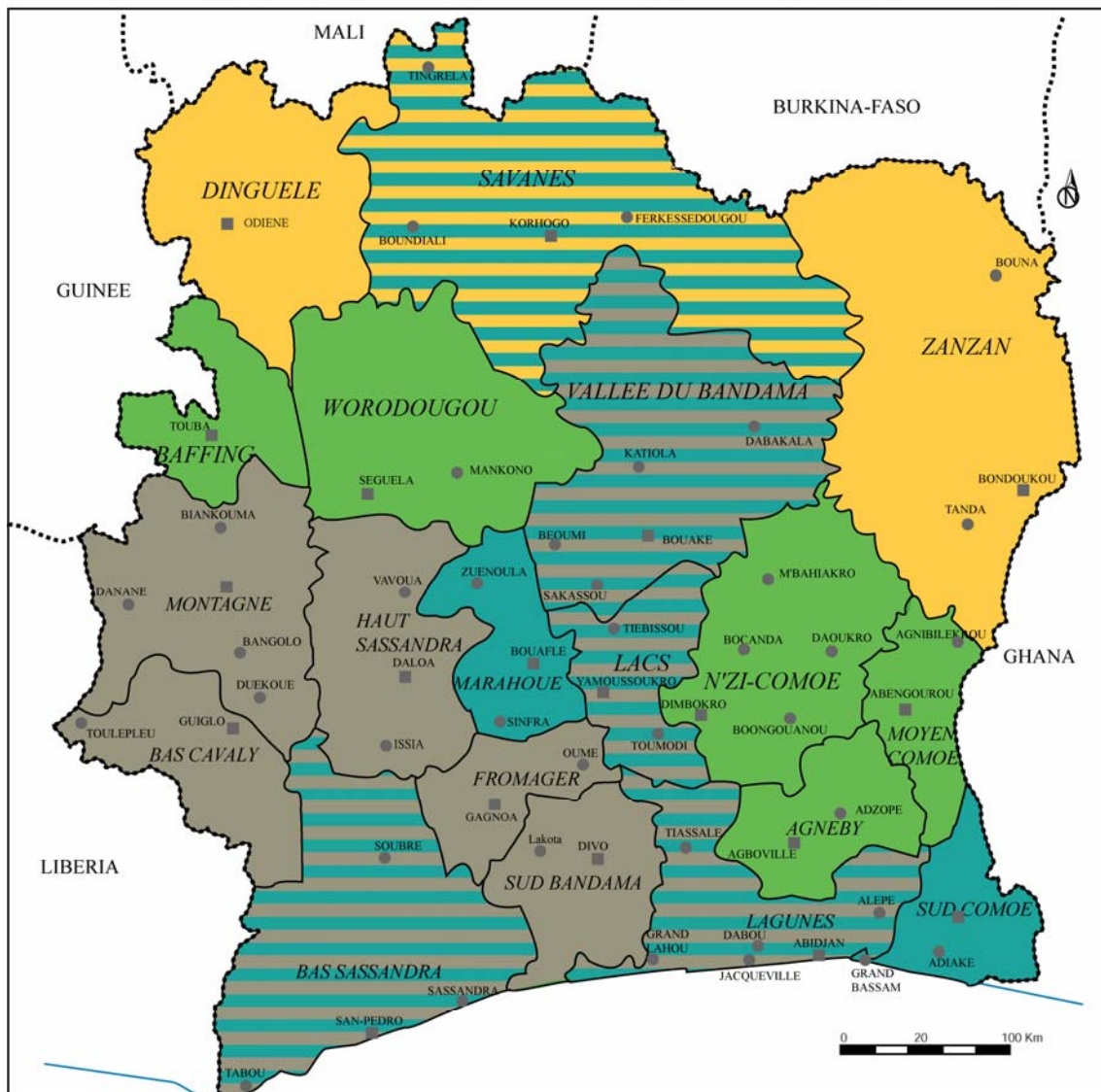
Cet entretien montre les rapports entre éleveurs et agriculteurs dans la zone du nord de la Côte d'Ivoire, espace proche du Burkina-Faso et du Mali. Le préfet de région des savanes dit que ces conflits occupent la plus grande partie de son temps : Pour l'année 2001, il a traité près de 120 cas.

Il est également important de révéler que la transhumance est soumise, le plus souvent, aux aléas de la stabilité de la région. De nombreuses attaques se produisent aux points de passage des troupeaux, notamment à Tingréla et à Tougbo. Aux principales entrées des animaux en territoire ivoirien, des attaques sont pratiquées par des voleurs de bétail, pendant lesquelles des hommes trouvent la mort.

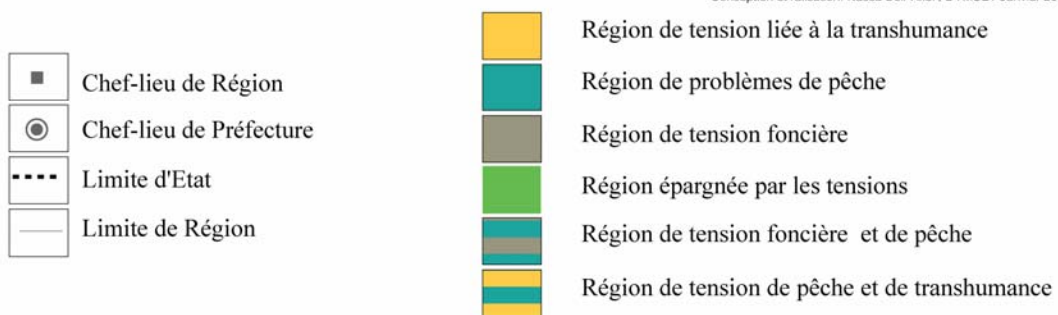
Lorsque nous poussons nos analyses au delà de notre espace d'étude, les conflits se multiplient. En plus de la transhumance dans le nord, des conflits liés à la pêche concernent les régions du Bas Sassandra, de la Marahoué et du sud Comoé. Quant aux conflits fonciers, ils concernent les régions forestières du pays et quelques zones de savanes favorables à l'exploitation agricole, comme les régions du Fromager, des Montagnes, du Moyen Cavally, des Savanes et du Sud Bandama.

Certaines régions, comme les régions des Lacs, des Lagunes, de la vallée du Bandama (Figure 17, p. 230), sont touchées à la fois par les conflits sur le foncierr et sur la pêche.

Figure 17: Régions ivoiriennes de tensions pour l'usage de l'espace



Conception et réalisation: Nassa Dsir Axel, DYMSET Janvier 2002



Les conflits qui naissent entre migrants et autochtones pour la question halieutique opposent les pêcheurs maliens (Bozo) et les autochtones Baoulé dans le centre de la Côte d'Ivoire. Ils surviennent pour le contrôle de la pêche sur les eaux du lac Kossou. En effet, compte tenu de la rareté de l'emploi dans les villes et de la déscolarisation massive des jeunes, due en partie à la paupérisation des masses paysannes du centre ivoirien, les jeunes

pour la plupart sont retournés à la terre. La pratique de la pêche qui était dévolue aux immigrants maliens, car considérée comme secteur non porteur, a été l'un des secteurs d'activité vers lequel ils se sont tournés. Ainsi, les pêcheurs Bozo se sont vus considérés comme des occupants et des non ayant-droit. Ce sentiment s'est aggravé avec l'avènement du concept d'*ivoirité*, semblant favoriser, à l'origine, une culture ivoirienne. Les politiciens de tout bord ont ainsi utilisé cet argument à des fins électoralistes. La question foncière trouve en partie son explication dans ce qui précède. Mais cette question frappe les régions du pays où la loi coutumière pouvant baliser ou réglementer le mode d'acquisition des terres est jugée trop légère, occasionnant la disparition progressive, la surexploitation des terres arables et des forêts. Les régions forestières sont les plus concernées par ce type de conflit.

Aux dires des Ivoiriens dans les villes, les migrants exercent beaucoup de petits métiers mais réinvestissent très peu en Côte d'Ivoire. Ils transfèrent leurs ressources dans leurs pays d'origine. Ils vivent dans des habitats précaires inachevés, entassés dans les quartiers insalubres sans eau courante, ni canalisation où les branchements des fils électriques s'entrecroisent. En quelque sorte, les migrants dans leur grande majorité vivent dans la précarité la plus totale pour pouvoir rapatrier leurs ressources. Tout cela a créé une frontière de méfiance et de tension sociale entre les populations ivoiriennes et étrangères. Les conséquences de cette situation se retrouvent dans la perturbation des rapports diplomatiques, l'accroissement des tracasseries douanières, le ralentissement du commerce intérieur et ouest-africain avec les pays limitrophes et la détérioration de l'image de la Côte d'Ivoire.

Pour conclure la direction empruntée est la Côte d'Ivoire, dans les zones du nord-est et du nord. Au cours de la transhumance de nombreux dégâts sont causés sur les terres des agriculteurs qui les traduisent le plus souvent devant les tribunaux. Ils peuvent aussi subir des vols de troupeaux.

Un problème important, autre que la transhumance, est lié aux flux humains entre les territoires, le développement des infections sexuellement transmissibles, le SIDA.

II.3 Développement du SIDA

Le développement des infections sexuellement transmissibles et du SIDA au cours de la dernière décennie dans le paysage ouest-africain autour de la Côte d'Ivoire a été le fait de trois facteurs indissociables :

- un accroissement rapide de la population, doublé d'une pauvreté accrue par les différentes crises économiques et conjoncturelles.
- la multiplication des déplacements, volontaires ou exceptionnels, de population du fait des guerres dans la sous-région.
- l'explosion urbaine.

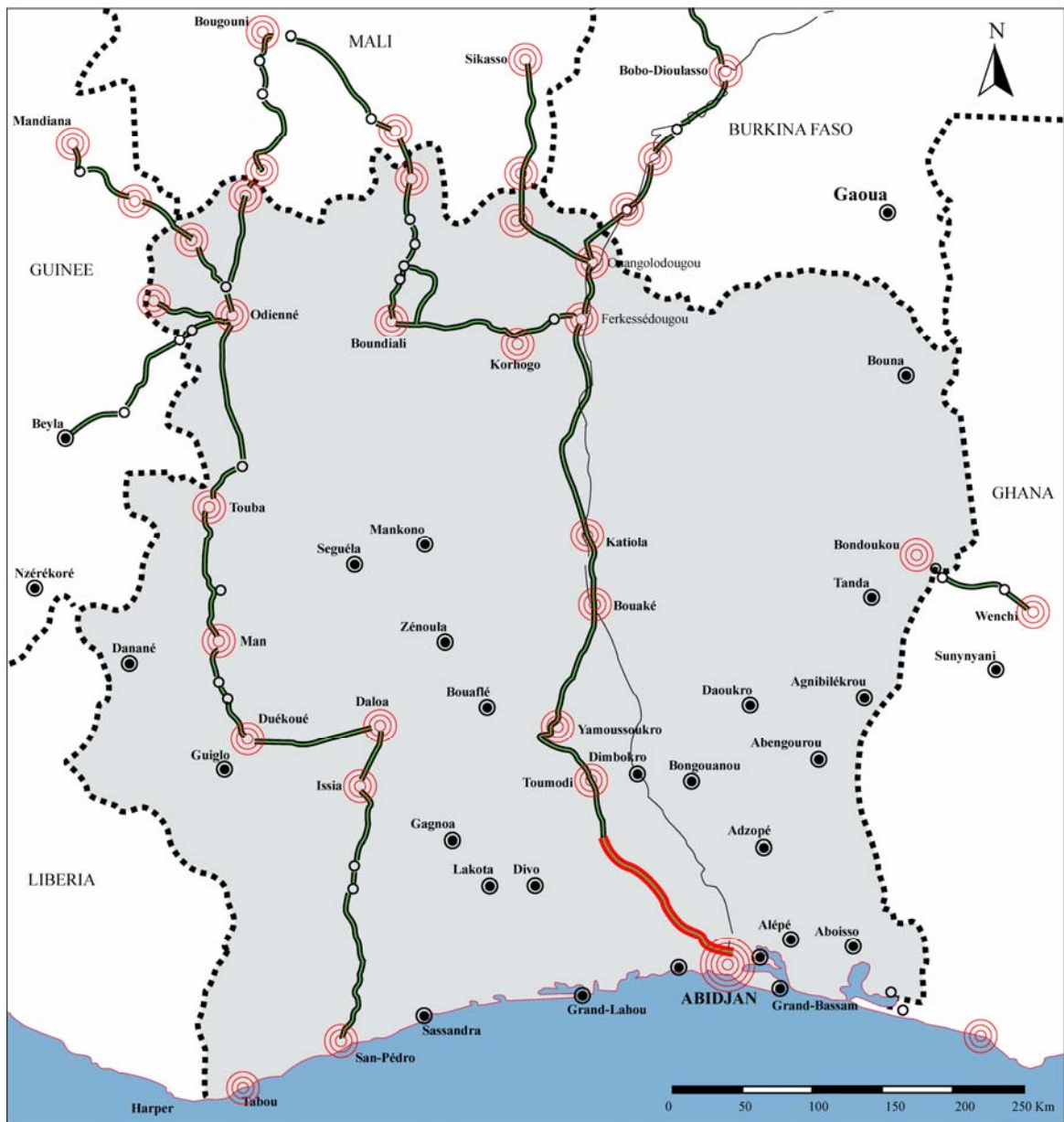
Sans vouloir nier le caractère indissociable de ces trois facteurs expliquant l'accélération du développement des maladies, surtout du SIDA, nous nous intéresserons au cours de notre analyse aux facteurs de la multiplication des déplacements des populations pour développer notre argumentaire autour de la question.

II.3.1 Les axes et points de diffusion des infections

La Côte d'Ivoire est un vaste espace d'interconnexion des différents réseaux migrants et marchands, le principal couloir emprunté par les opérateurs économiques des pays enclavés pour commercer non seulement avec ce pays mais aussi avec le monde extérieur, par l'intermédiaire des ports de San-Pédro et d'Abidjan.

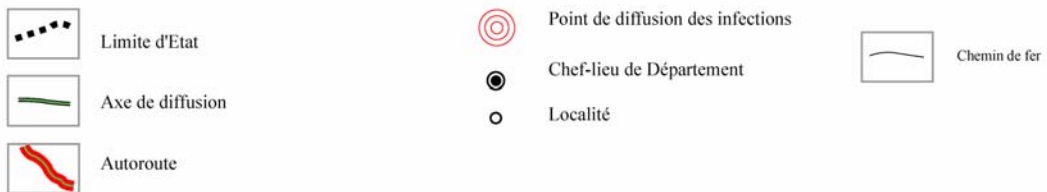
Ce mouvement en direction de la Côte d'Ivoire s'est greffé sur les anciens flux hérités de la colonisation pour la mise en valeur de ce pays, mais aussi pour répartir les ressources dues à la croissance économique. Les nombreux mouvements migratoires, définitifs ou saisonniers, se dirigent vers le Sud ivoirien en provenance du pays Mossi par train. A ces flux, s'ajoutent ceux des marchandises concentrés sur cet axe ferroviaire qui devient une sorte de cordon ombilical entre le port d'Abidjan et le Burkina-Fas (Figure 18, p.233).

Figure 18 : Axes et points de diffusion des infections sexuellement transmissibles et du VIH-Sida



Source : Enquête personnelle

Conception et réalisation : Désiré Nassa, DYMSET, Mars 2005



Le développement économique de la Côte d'Ivoire ainsi que celui du port d'Abidjan entraînent un dynamisme dans la construction d'un important réseau routier qui l'arrime non seulement à l'ensemble des villes du pays mais également à l'ensemble des Etats enclavés. Cette situation favorise la densification des flux de personnes et de marchandises entre la Côte et le nord soudano-sahélien. On assiste à la naissance des effets multiplicateurs des échanges

sur le déroulement des flux de population. Cette situation n'est que la résultante de nouveaux courants d'échanges qui ont vu le jour dans le sous-espace ouest-africain autour de la Côte d'Ivoire en marge de ceux établis par le colonisateur. Tel est le cas du Mali qui était relié à l'extérieur à partir du port de Dakar selon le schéma d'aménagement du colonisateur et qui pourtant se retrouve sur l'axe ivoirien pour l'évacuation et la réception de ces marchandises en même temps que le Burkina Faso.

Aussi assistons-nous également au développement des localités urbaines et rurales liées à ces axes. Korhogo s'affirme comme capitale du nord ivoirien, Bobo-Dioulasso et Sikasso respectivement comme capitales économiques du Burkina-Faso et du Mali. Les localités proches des frontières s'affirment également, comme la ville de Ouangolodougou, de Zégoua et de Niagoloko. En revanche, d'autres centres perdent leurs fonctions de transit et commerce régional, comme Bondoukou et Kong, jadis plaques tournantes du commerce régional.

Rapidement les flux de marchandises et de personnes se fixent sur des pôles et sur des axes de communication modernes, focalisant en quelques points la vie de relation. Sur les frontières communes et le long des axes routiers qui relient le Burkina, le Mali, la Guinée et le Ghana à la Côte d'Ivoire, naissent des postes frontières et de contrôles avec pour acteurs principaux les forces de l'ordre et de sécurité (douaniers, gendarmes, policiers, eaux et forêts, militaires) et tous les autres acteurs de l'économie populaire. Sur les points de passage et de contrôle des villes-étapes, se développent des barrages-marchés qui deviennent des foyers de développement de la prostitution et de multiplication des rencontres occasionnelles par le fait du très grand nombre d'individus à risques qui circulent sur l'axe ivoirien. Des camionneurs, des apprentis, des chauffeurs de bus, des jeunes filles et des filles-mères en quête de revenus viennent y vendre quelques produits. Les forces de l'ordre et de sécurité usent de leur pouvoir d'achat intéressant pour régner en maître absolu dans ces espaces.

Le développement économique ivoirien a entraîné un développement territorial des maladies sexuellement transmissibles, dont le SIDA. Les comportements des différents acteurs du commerce régional ont contribué à favoriser la diffusion des virus. Le SIDA est devenu en quelques années un problème de santé public majeur. Vu la gravité de la situation, d'importantes campagnes de sensibilisation sont visibles sur de grands panneaux publicitaires le long de l'axe ivoirien qui en disent long sur la situation : « *Roulez protégés* » ou « *Arrêtez, plus de tirs aux buts sans capote* ».

Cette maladie est aujourd'hui responsable de près de 35% des décès dans les deux principaux hôpitaux d'Abidjan (Amat-Rose, 2003). Cette infection a pris de l'ampleur en Côte d'Ivoire et dans les Etats limitrophes du fait des échanges commerciaux, de

l'immigration et de la capacité économique du pays. Abidjan est en relation privilégiée avec tous les Etats francophones de l'Afrique, au sud du Sahara, et le reste du monde par son port et le développement de ses entreprises industrielles. Ainsi les camionneurs qui arrivent au port, y passent un ou deux jours, le temps de décharger ou de charger. Après avoir contracté la maladie pendant cette courte étape, ils la transfèrent vers l'hinterland du port via les axes et points de contrôle routier, à l'occasion des différents arrêts. A cette situation, il faut ajouter les guerres dans la plupart des pays de la sous-région. En effet, au Libéria, en Sierra Leone et en Guinée, les conflits armés ont poussé de nombreux réfugiés vers les villes ivoiriennes, particulièrement à Abidjan, s'installant dans les quartiers précaires avec pour seul travail, le commerce informel. Les jeunes filles se livrent à la prostitution avec pour clientèle les immigrés et les réfugiés célibataires. Cette situation contribue à diffuser la maladie en Côte d'Ivoire.

Abidjan est devenue en quelques années, une plaque tournante des infections VIH-SIDA pour toute l'Afrique de l'Ouest. Aujourd'hui, face à la crise politico-militaire qui a occasionné la partition de fait du pays, les circuits d'approvisionnement et d'évacuation des produits se sont détournés vers d'autres axes, devenant ainsi des points de diffusions de la maladie à travers l'espace ouest-africain.

II.3.2 Crise ivoirienne et nouvelle dynamique de territorialisation de diffusion des infections VIH-SIDA

La crise politico-militaire qui secoue la Côte d'Ivoire ne permet plus aux camionneurs de traverser le pays du nord au sud et de gagner les ports d'Abidjan et de San-Pédro. Les acteurs économiques contournent l'axe ivoirien en se tournant vers les ports et les axes ghanéens, togolais, béninois et nigérian utilisés par les pays enclavés (Burkina-Faso, Mali, Niger). Pour faire face à la dégradation de la situation en Côte d'Ivoire et à la réduction des possibilités de travail, les migrants transnationaux se sont en partie redéployés vers les pays de la sous-région, notamment le Togo et le Bénin. Ils se déplacent sans leur famille. Dans un premier temps, les villes-étapes et les capitales de ces Etats vont jouer un rôle de refuge.

Ce rôle de pôle de dissémination est majeur et largement reconnu par les épidémiologistes et les acteurs de la santé publique. Accra, Lomé, Cotonou et Lagos peuvent attester de la situation. Pour pallier le rallongement des trajets de ces nouveaux axes, de plus en plus d'opérateurs économiques recrutent de jeunes conducteurs. La recherche de nouveaux axes va modifier le sens des flux, les concentrant principalement vers le Ghana sur une artère unique, en direction du port d'Accra et de Téma, entraînant une augmentation rapide du trafic

de camions, des populations de camionneurs, du nombre de villes-étapes portuaires et de gîtes-étapes pour la prostitution formelle et informelle situés aux différents points de contrôles routiers initiés par les autorités ghanéennes.

Le retour dans leur pays d'origine ou vers d'autres pays de l'Afrique de l'Ouest des immigrants, plus ou moins dépistés en Côte d'Ivoire et suivis médicalement, n'est plus effectué. A leur tour, ils vont propager la maladie dans les foyers jusque-là moins atteints de l'Afrique de l'Ouest.

En Côte d'Ivoire, avec la partition de fait du pays, les différents programmes de prévention de la maladie mis en œuvre par des organismes internationaux et par le gouvernement ivoirien (Projet Retroci) sont suspendus dans les zones assiégées, à cause du départ du personnel de santé. Tel est le cas de Korhogo, Bouaké et d'Odiénné qui étaient les villes pilotes dans le nord du pays. Cette crise est à l'origine du déplacement, du brassage des populations dans les villes déjà importantes pour jouer un rôle de refuge. Il faut ajouter les atrocités et viols commis par les forces gouvernementales, rebelles et mercenaires libériens, sierra-leonais, burkinabé, maliens au cours de cette crise sur les populations féminines, crimes qui sont autant de facteurs de diffusion des infections dans le paysage ivoirien. Au cours des prochaines années, il ne sera pas étonnant de voir de plus en plus de décès occasionnés par cette maladie. Les futures autorités auront à résoudre non plus des problèmes de développement mais plutôt des problèmes de santé publique.

En quelques années, on serait passé d'un système de contrôle de l'infection lié au VIH basé sur la cohabitation stable d'une population et d'un virus à un système d'éclatement de la diffusion du virus vers d'autres foyers, par suite de mouvements de populations et d'une rébellion armée.

Conclusion

Le commerce transfrontalier crée des mouvements de personnes entre les différents territoires. A l'image des flux de produits, les mouvements de personnes sont aussi observables à trois niveaux, des migrations de proximité, de courte et longue distance.

Tous ces flux créent des espaces multiformes et complexes avec pour motivation réelle la quête perpétuelle d'opportunités qu'offrent les frontières des Etats. Chaque type de flux est associé à un territoire bien précis qui se dessine selon son type d'activités. Ainsi, les mouvements de personnes qui utilisent les espaces frontaliers comme des espaces-contacts sont caractéristiques des flux de proximité qui se déroulent entre localités rurales proches des

frontières et commandés par des marchés ruraux. Les migrants de courte distance sont attirés par les marchés des villes secondaires, avec comme points de départ des localités rurales frontalières. Ces derniers utilisent les territoires frontaliers comme un espace-relais pour le gagner les villes plus importantes de par leurs fonctions et les opportunités engendrées par le travail informel. Ce type de migration s'apparente à une forme d'exode rural internationalisé.

Au dernier niveau d'observation des flux, les migrants de longue distance utilisent les territoires frontaliers comme des espaces de transit. Ils partent généralement des localités urbaines vers les villes importantes et sont composés essentiellement de travailleurs saisonniers, de manœuvres et de quelques personnes à la recherche d'hypothétiques emplois. C'est une migration intra-régionale internationale. Mais toutes ces formes de migrations quelle que soit l'échelle à laquelle elles se déroulent, génèrent des problèmes sur la question des identités, de l'usage des espaces et surtout de l'incapacité des migrants à gérer leur santé. Face à tous ces mouvements de personnes à travers les frontières des Etats, comment s'organisent les territoires dans lesquels ils se meuvent ?

CHAPITRE VIII

LES TERRITOIRES DE LA MOBILITE ET LEURS ORGANISATIONS

Les territoires de la mobilité sont de vastes espaces qui débordent des frontières des Etats. Ils se composent à la fois de territoires ethnolinguistique, socioculturel et étatique que l'ensemble des frontières sectionne en plusieurs Etats-Nations. Notre espace d'étude composé des marges frontalières du Burkina Faso, de la Côte d'Ivoire, du Ghana, de la Guinée et du Mali en est un exemple. Chacun des Etats en relation organise, structure et façonne son territoire suivant sa politique d'aménagement territorial. Egalement, les différentes frontières linéaires qui les ont dessinés, loin d'être seulement des discontinuités, des limites de souveraineté, ont un poids dans l'organisation des différents espaces territoriaux de chaque Etat, mais surtout de leurs périphéries.

La combinaison des structurations spatiales des Etats et des frontières définit une zone, un espace transfrontalier ayant des aspects originaux surtout lorsqu'une intense activité commerciale s'y développe. Dans ces espaces, les types de relations entre les différents territoires des Etats, selon que les frontières sont ouvertes et dynamiques ou fermées et de faible dynamisme, ont un rôle non négligeable dans la structuration des marges. Elles impriment, élaborent et organisent les territoires frontaliers à partir des opportunités offertes aux populations qui y vivent, en fonction de l'intensité des relations qui les lient. Ainsi, frontières, opportunités et relations intenses de voisinage donnent naissance à des localités urbaines et rurales ayant comme activité principale, les échanges, gages de leur dynamisme.

Plusieurs questions s'imposent : comment les frontières étatiques, à partir des opportunités qu'elles offrent, organisent, produisent ou influencent-elles l'espace et en particulier les espaces urbains des territoires de « l'entre-deux » ? En quoi la combinaison de l'organisation territoriale propre aux Etats et de celle des frontières fait émerger des périphéries dynamiques ou non ? Pour y répondre, nous porterons nos analyses tout d'abord sur les organisations spatiales des Etats en relation dans notre espace d'étude, ensuite sur les effets que les frontières ont sur la dynamique des territoires frontaliers originaux.

I. ORGANISATION DES DIFFERENTS TYPES DE TERRITOIRES EN RELATION

L'espace autour duquel s'oriente cette étude, est multinational. Sa structuration dépend des politiques de développement de chaque pays qui le composent et qui en définissent le maillage administratif, par la mise en place d'une armature urbaine hiérarchisée. Mais les frontières qui le sectionnent en plusieurs marges frontalières agissent aussi dans cette structuration spatiale. La zone de notre étude se trouve alors soumise à différentes politiques d'organisation territoriale. Sur cet espace se déroulent des activités liées aux frontières. Dans cette analyse, nous allons tenter d'évoquer les différentes politiques d'organisation spatiales de chaque pays et expliquer pourquoi a émergé cette nouvelle territorialité originale, qui transcende les frontières étatiques. Est-ce le fait des politiques organisationnelles des Etats en relation ou le fait d'opportunités qu'offrent les frontières ?

Sur le plan régional, la question est de savoir comment l'on peut arriver au développement des territoires transfrontaliers. Pour ce faire, nous analyserons les formes d'organisations territoriales des Etats septentrionaux (Burkina Faso et Mali) dans un premier temps, celles des deux autres Etats (Guinée et Ghana) dans un deuxième temps, enfin celle de la Côte d'Ivoire. Nous évoquerons ensuite l'aspect de la structuration territoriale lié à l'effet frontière.

I.1. Organisation territoriale du Burkina Faso et du Mali

Dès leur indépendance, les Etats de notre espace d'étude ont adopté une politique publique d'organisation du territoire, pour façonner leur géographie et assurer leur développement. Ils ont tous entrepris l'exploitation de leurs ressources nationales par une politique d'aménagement régional fondée sur les avantages comparatifs internes de leur géographie. Cette politique avait pour objectif de coupler la croissance de la production, l'amélioration du niveau de vie des populations avec la production d'un appareil économique national intégré à l'espace. Dans cette perspective, les gouvernements ont initié une politique de développement rural souvent appuyée par de grands aménagements ruraux entrant dans des objectifs de réduction des disparités nationales. Des politiques industrielles non concertées ont été engagées par les Etats dans le but de limiter leur dépendance vis-à-vis des importations, de fournir du travail à leur population urbaine et d'amorcer la modernisation de leur économie. Ces politiques ont été renforcées par des programmes d'agro-industrie afin de valoriser les produits agricoles d'exportation et de permettre un certain transfert de technologie. La

création de pôles urbains d'équilibre pour l'intégration nationale des ressources et des hommes complète les stratégies des Etats. Qu'en est-il des Etats enclavés soudano-sahéliens comme le Burkina Faso et le Mali ?

Dès leur accession à l'indépendance en 1960, ces deux Etats, après avoir été colonisés par le même pays, la France, ont affichés des choix politiques différents. La Haute Volta à cette époque adopte le capitalisme et le Mali le socialisme, avec en toile de fond des monnaies également différentes. Le premier fait partie du vaste ensemble régional dominé par une monnaie unique (zone CFA) et le second a sa propre monnaie. Il est important de noter que les deux pays font partie intégrante de la zone soudano-sahélienne qui forme l'essentiel de leur espace agricole. La principale culture d'exportation, le coton, occupe de grandes surfaces qui se structurent en bassins de mono et polyculture.

Introduite comme culture d'exportation durant la période coloniale, l'économie du coton a été fortement encouragée par les gouvernants de ces deux Etats indépendants grâce aux appuis et aux subventions diverses, notamment pour l'achat des engrais, l'organisation de la production par des compagnies françaises du textile devenues par la suite des compagnies nationales du textile. C'est le cas de la CMDT (Compagnie Malienne du Développement du Textile) et de la Compagnie Burkinabé du Développement du Textile.

L'organisation de l'espace de ces deux Etats obéit à cette directive, influencée par les forces économiques de concentration ou de diffusion cotonnière qui, dans leur fonctionnement, décrivent des sous-espaces privilégiés ou marginalisés. La structuration de l'espace est alors la résultante de la projection sur le terrain des valeurs sociales, politiques et économiques de ces Etats. Les territoires sont façonnés, restreints ou étendus, ouverts ou fermés, selon le niveau d'organisation économique, politique et technologique lié à la valorisation de la culture du coton de ces pays. Les différents espaces se sont interpénétrés ou se sont influencés réciproquement par le biais de la culture du coton, entraînant la naissance de régions fortement orientées vers production de cette culture, d'où partent les impulsions qui dessinent les lignes de force des flux structurants. Comment l'espace burkinabé s'est-il structuré au niveau administratif et infrastructurel ?

1.1.1 Structuration administrative de l'espace burkinabé

Les disparités et spécificités des espaces de ce pays s'impriment dans les relations entre les centres urbains et ruraux. Les potentialités régionales, les ressources économiques et humaines que présente chaque région sont à la base d'un découpage territorial. Ces sous-

espaces sont appelés à être des entités de production. La ville en demeure le moteur. Ainsi, selon son dynamisme et les possibilités de stimulation des régions périphériques, le réseau urbain permet d'aplanir les disparités régionales et ses effets néfastes (Ouedraogo, 1988).

Le nord est une région d'élevage, de type traditionnel extensif. Son développement se heurte à la saturation des pâturages, à l'insuffisance des points d'eau, à l'organisation traditionnelle des circuits de commercialisation, ce qui explique sa stagnation.

En revanche, le sud, inclus dans notre espace d'étude, abrite des cultivateurs sédentaires qui vivent de la production de céréales et du coton. Confronté aux aléas climatiques, à la pauvreté des sols, il est resté en marge des politiques de développement spatial initiées par l'Etat. Mais cette région loin d'être laissée pour compte, s'est forgée un dynamisme, né de sa situation frontalière avec le nord de la Côte d'Ivoire qui lui permet de bénéficier des effets induits des échanges entre les deux pays.

Ainsi, cette région bénéficie des infrastructures et des opportunités offertes à la fois par les politiques de développement de l'Etat central et des échanges transfrontaliers avec le voisin. De ce double dynamisme impulsé à la fois par les politiques de l'Etat et de la frontière, surgit une région transfrontalière structurée et tournée vers les échanges, donnant naissance à une zone dynamique et ouverte qui connaît une structuration administrative conséquente inspirée à la fois par le foisonnement des effets frontières et des politiques de développement élaborées par l'Etat central.

1.1.2 Dynamique de la structuration administrative de l'espace burkinabé

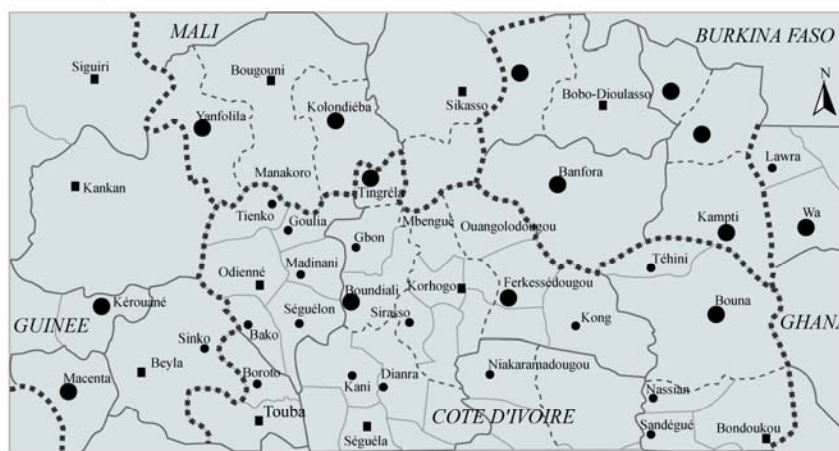
Le découpage administratif du Burkina Faso est l'héritage de l'ancienne administration française, malgré une profonde refonte des textes. Le découpage actuel est le fruit d'une longue évolution allant de la période coloniale à nos jours, avec des stades différents. L'héritage colonial concerne le vaste ensemble A.O.F qui visait le rapprochement de l'administration et de ses administrés. Il reposait également sur des mobiles économiques, géographiques qui devaient permettre la mise en place des voies de communication et de ressources viables. Pour ce faire, en 1958, à la veille de l'indépendance de la Haute-Volta, le territoire était subdivisé en dix-neuf cercles, avec un commandant à leur tête, et en trente-cinq subdivisions. L'indépendance de 1960 fut l'occasion de revoir l'organisation de l'espace administratif. Un nouveau découpage du pays en régions-programmes a été élaboré, dont les critères furent d'ordre ethnique, économique et écologique. Ainsi, la direction du plan chargée

de réfléchir à ce nouveau découpage proposa 8 régions dont chacune devait pouvoir donner lieu à un programme de développement.

Après l'étape de 1960, on assiste à l'avènement des départements dont les premiers textes de découpage furent agréés en 1963, ce qui permit de subdiviser le pays en quatre départements (Figure 19, p.242) :

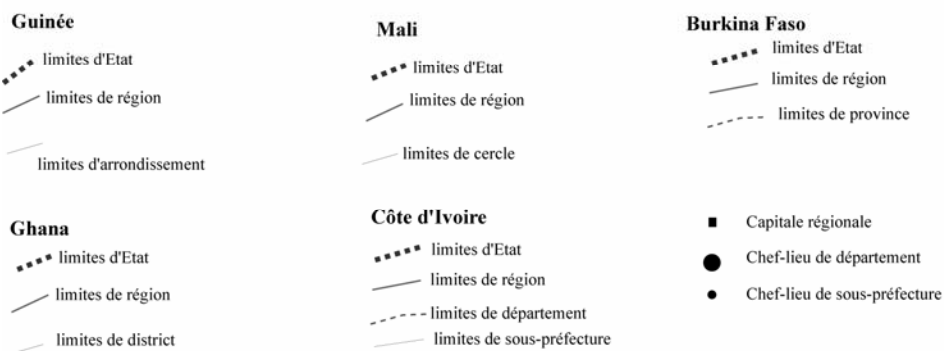
- Centre, chef-lieu Ouagadougou
- Est, chef-lieu Fada N'gourma
- Nord-Ouest, chef-lieu Koudougou
- Sud, chef-lieu Bobo-Dioulasso

Figure 19 : STRUCTURATION ADMINISTRATIVE DES ESPACES TRANSFRONTALIERS



Source : Enquête de terrain, 2004

Conception et réalisation.: Marie-Louise Penin et Désiré Nassa, Dymset, avril 2005



Ces départements étaient composés de cercles, eux-mêmes découpés en subdivisions et postes administratifs. De 19 cercles en 1958, ils atteignirent 39 en 1963, puis 83 en 1964 pendant que les subdivisions passaient de 35 à 65 en 1963. Mais les ressources humaines ne furent pas à la hauteur de l'ambition, et beaucoup de ces entités territoriales n'eurent qu'une existence théorique.

En 1969, une commission nationale pour la réorganisation du territoire proposait à nouveau au comité consultatif, la division du territoire en 8 départements en tenant compte de critères socio-économiques et financiers. Ainsi, 4 départements furent ajoutés aux 4 premiers :

- le département du Nord-Est, chef-lieu Dori
- du Nord, chef-lieu Ouahigouya
- du Nord-Ouest, chef-lieu Dédougou
- le département du centre-est, chef-lieu Kaya

La commission a également proposé le regroupement en 44 collectivités rurales qui se partageaient l'espace économique au lieu de 83, ce qui correspondait au nombre de cercles existant et qui pouvaient animer les collectivités rurales. Aucun changement n'a été enregistré au niveau des communes. Tout cela fut fixé par l'ordonnance du 12 octobre 1970.

En 1974, une ordonnance portant sur l'organisation de l'administration territoriale du pays est prise. Elle transforme les anciennes circonscriptions et les postes administratifs en arrondissements, sièges d'un agent du pouvoir exécutif, investi du pouvoir de conciliation en matière civile et commerciale.

En 1981, le découpage administratif se présentait de la manière suivante :

- 11 départements
- 89 sous-préfectures
- 124 arrondissements dont 60 créés en 1981
- 17 communes
- 2 villes érigées en préfectures (Ouagadougou et Bobo-Dioulasso)
- 7 679 villages administrés par des chefs de villages et assistés d'un conseil de village.

L'année 1983 qui correspond au début de la révolution, apporta de profonds bouleversements à l'organisation territoriale du Burkina. En quelque mois, le pays est divisé en 25 puis en 30 provinces. Le morcellement territorial a tenu compte des densités de population. Le Sud, qui correspond à une partie de notre espace d'étude, est divisé en 5 provinces (Houet, Comoé, Kéné Dougou, Diébougou et Poni) avec pour chef-lieux respectifs Orodara, Bobo-Dioulasso, Banfora, Gaoua, Diebougou. Ce découpage territorial fait suite à l'ordonnance n°84-055/CNR/PRES du 15/08/84. C'est sur la base de ce décret que tout le territoire burkinabé a été découpé en 30 provinces, subdivisées à leur tour en 300 départements, 7 400 villages et 32 communes urbaines. Chaque province est dirigée par un haut commissaire et chaque département par un préfet nommé par le Conseil National de la Révolution. Les 30 provinces remplacent les 11 départements, dont 2 seulement ont été conservés en tant que provinces : la Comoé et le Yentenga, qui deviennent les provinces du Poni et du Yatenga.

I.1.3 Structuration de l'espace malien

Le territoire malien est structuré, dès son accession à l'indépendance en 1960, selon la constitution du 22 septembre 1960, article 41, en régions, cercles, arrondissements, tribus nomades, communes, villages et factions nomades. La loi n°66-9/AN-RM du 2 mars 1966 du code municipal met un terme à la hiérarchisation coloniale précédente en uniformisant le statut des 13 communes sous le régime de plein exercice. En novembre 1968, un nouveau découpage administratif suivant l'ordonnance 77-44/CMLN du 12 juillet 1967 du Comité Militaire de Libération Nationale érige la ville de Bamako en district subdivisé en six communes ayant le statut de collectivités décentralisées.

La réforme de 1977 a abouti à une décentralisation très poussée de l'administration d'Etat, que nous pouvons assimiler à une planification du développement, en direction des circonscriptions (région, cercle, arrondissement). Ce découpage est encore en vigueur de nos jours. Le Mali est ainsi subdivisé en 8 régions administratives. La zone qui nous intéresse dans le cadre de notre étude est composée de 1791 villages, 12 villes dont 3 communes urbaines réparties entre 7 cercles et 46 arrondissements.

I.2 Structuration territoriale du Ghana et de la Guinée

La structuration territoriale du Ghana et de la Guinée mérite d'être relatée. Dès leur accession à la souveraineté internationale, ces deux pays ont élaboré des politiques de développement autres que celles de la Côte d'Ivoire. Cela est dû en partie aux choix politiques et de développement de chaque Etat. La Guinée et le Ghana ont choisi le socialisme alors que la Côte d'Ivoire militait en faveur d'un capitalisme d'Etat. Ces choix ont déteint sur les territoires des autres Etats.

I.2.1 Organisation territoriale administrative de la Guinée

La Guinée a connu de nombreuses difficultés après son accession à l'indépendance en octobre 1958, à la faveur d'un referendum controversé. Cette indépendance est intervenue au moment où le pays n'était prêt ni techniquement, ni matériellement à structurer son territoire. A cette époque, il comptait à peine douze universitaires et aucun administrateur. Malgré ce handicap, le nouvel Etat guinéen commença par débaptiser les circonscriptions administratives héritées de la colonisation. Les cercles deviennent les régions administratives,

les commandants des gouverneurs de régions, tandis que les commandants d'arrondissements se substituaient aux chefs de postes administratifs.

La région administrative remplace le cercle avec à sa tête un gouverneur nommé par décret présidentiel. A l'indépendance, la Guinée comptait vingt-huit régions administratives et ce jusqu'en 1975, année à partir de laquelle cinq nouvelles régions furent créées : Coyah, Koubia, Lélouma, Mandiana et Yomou.

Les délégations administratives sont des entités administratives intermédiaires. Elles ont été créées pour soulager les populations rurales éloignées des centres administratifs et dirigées par un adjoint du commandant d'arrondissement dont elles relèvent administrativement.

A la mort de Sékou Touré en 1984, une nouvelle organisation territoriale voit le jour. Cette deuxième république justifie ce changement de cap par la nécessité de réforme de l'administration publique, compte tenu de nouvelles orientations politiques et économiques qu'elle voulait impulser au territoire. Pour ce faire, un département de la réforme administrative et de la fonction publique a été créé lors du remaniement ministériel du 18 décembre 1984.

Les réformes au sein de l'administration territoriale ont concerné la dénomination des structures et des échelons. Ainsi, par ordonnance 042/84 du 21 mai 1984, les appellations de région administrative, d'arrondissement et de pouvoir révolutionnaire local ont été supprimées et remplacées par préfectures, sous-préfectures, districts et quartiers. La seule appellation maintenue est celle de province. Tenant compte de cette forme de structuration territoriale, huit provinces subdivisées en préfectures ont été créées.

Tableau 27: Provinces et préfectures de la Guinée

Provinces	Préfectures
Boké	Boffa, Boké, Gaoual, Koundara
Conakry	Conakry1, 2, 3
Dubréka	Coyah, Forécariah, Fria, Dubréka
Faranah	Dabola, Dinguiraye, Faranah, Guéckédou, Kissidougou
Kankan	Kankan, Kérouané, Mandiana, Siguiri, Kouroussa
Kindia	Dalaba, Kindia, Mamou, Téliélé
Labé	Koubia, Labé, Lélouma, Mali, Pita, Tougué
N'zérékoré	Beyla, Lola, Macenta, N'zérékoré, Yomou

Source : La décentralisation en Guinée, Banque Mondiale mai 2001

L'espace frontalier guinéen est subdivisé en deux provinces, Kankan et N'zérékoré, qui englobent les localités proches de la zone frontalière ivoiro-guinéenne avec comme

préfectures Kankan, Siguiri et Beyla. Ces préfectures animent les échanges avec la Côte d'Ivoire par l'intermédiaire des villes de Minignan et d'Odienné au nord-ouest du pays.

1.2.2 Organisation territoriale administrative du Ghana

A l'indépendance, la structuration administrative territoriale du Ghana était conçue comme suit :

- Huit régions administrées chacune par un commissaire régional qui possède le statut de ministre : Central Region, Eastern region, Western Region, Volta Region, Ashanti Region, Brong Ahafo Region, Northern Region, Upper Region. A la tête de chacune de ces régions, les chefs-lieux étaient Cape-Coast, Koforidua, Sekondi, Ho, Kumassi, Tamale et Zuarungu tout au nord.
- Les régions sont divisées en districts dirigés et administrés par un commissaire de district.

Aujourd'hui le Ghana est subdivisé en 10 régions et 110 districts. Aux huit anciennes régions se sont ajoutées deux nouvelles, Greater Accra et Upper west. Ces deux dernières régions ont comme chef-lieux Accra et Wa.

La zone frontalière autour de laquelle s'articule notre étude est située dans la région Ashanti avec Sunyani pour chef-lieu. Chaque district dispose de sa « District Assembly » qui est responsable du développement économique et social local et bénéficie d'un transfert total de pouvoir, en matière de compétence et de moyens, de la part du gouvernement central. La « District Assembly » peut proposer des plans annuels, des mesures pour assurer la protection de l'environnement, promouvoir un développement équilibré des différents districts.

A cette organisation territoriale, s'associe un choix politique et économique qui influe sur l'espace ghanéen. En effet, à l'indépendance le pays choisit le socialisme, le cedi comme monnaie nationale. Compte tenu de la disparité entre les monnaies de la Côte d'Ivoire et du Ghana, s'est développée une relation entre populations ivoiriennes et ghanéennes. Les frontières de ces deux pays sont devenues des zones où règne une intense activité commerciale, très souvent informelle sur les aires de marchés improvisés, quotidiens ou permanents.

1.2.3 Organisation territoriale administrative de la Côte d'Ivoire

L'organisation du territoire en Côte d'Ivoire est marquée par l'abandon de la planification au profit de la politique des projets, choix stratégiques qui sont assujettis aux opportunités de financement. L'Etat tend progressivement à atténuer son implication au profit des collectivités émergentes, des municipalités et des conseils généraux. Le territoire a une connotation politique dans le sens où il est le lieu d'expression de la souveraineté nationale et des pouvoirs. Si la présence de l'Etat n'est plus à discuter dans les principes, il nous faut examiner ses actions, leur évolution et les ressources mobilisées. Le rôle de l'Etat peut être analysé à l'aune de la dynamique de l'organisation de l'administration territoriale et des découpages qui en découlent. Elle l'est également à l'aune des évolutions institutionnelles impulsées et soutenues, et enfin de ses actions en faveur des activités économiques, des infrastructures, des équipements et des services en faveur de la population.

1.2.4 Dynamique du découpage administratif

L'organisation administrative en Côte d'Ivoire est issue de la loi du 28 mars 1959. Depuis cette date, les découpages ont connu une large modification pour resserrer l'encadrement administratif national. L'administration territoriale est structurée selon le principe de la décentralisation. Elle est organisée pour assurer l'encadrement des populations, pourvoir à leurs besoins, favoriser le développement économique et social et réaliser l'unité et la cohésion nationale. Ses structures sont créées dans les régions, les départements, les sous-préfectures, les communes et les villages.

Toutes les circonscriptions sont de taille et de population très inégales. Actuellement, le territoire est subdivisé en 19 régions, 58 départements et 240 sous-préfectures.

Tableau 28: Dynamique du découpage administratif de la Côte d'Ivoire

<u>Années</u>	<u>Départements</u>	<u>Sous-préfectures</u>	<u>Régions</u>
1963	4	103	
1965	6	107	
1969	24	131	
1974	26	140	
1975	26	159	
1979	34	157	
1985	49	163	
1987	50	183	
1991	50	183	10
1996	55	186	12
1997	60	260	16
2000	60	260	19

Source : Atlas de Côte d'Ivoire, 1975, IGT, ORSTOM

Au regard de ce tableau, nous constatons que le nombre de départements passe de 4 à 60 entre 1963 et 2000, les sous-préfectures de 103 à 260. Les régions font leur apparition à partir de 1991. Cette année-là, elles étaient au nombre de dix, puis sont passées à dix-neuf en 2000. Notre zone d'étude comportait cinq départements, trente-deux sous-préfectures en 1969, aujourd'hui elle en compte sept avec trois régions (Savanes, Dinguélé et Zanzan) et 50 sous-préfectures. Cette densification de l'infrastructure administrative s'inscrit dans le cadre général de réduction des disparités régionales qui sont des mesures économiques et sociales prises au bénéfice de la population. Plusieurs structures administratives se sont impliquées dans l'action régionale depuis 1967 à 2001 (voir tableau 29).

Tableau 29: Les structures administratives impliquées dans l'action régionale

Désignation officielle	Date de création	Observation
Préfecture de région	1967	
Direction régionale du plan	1967	
Département	1961	
Sous-préfecture	1961	
Collectivité locale	1980	
Village centre	1973	
Haut commissariat	1996	Dissous
District autonome	2001	

Source : Etude d'investigation et de diagnostic sur l'aménagement du territoire 2003

La décentralisation consiste à déléguer des pouvoirs de décision plus ou moins étendus à des organes locaux, qui sont en étroite liaison avec la dynamique du découpage administratif.

La région est non seulement une entité administrative (ou collectivité territoriale) constituée d'un ou de plusieurs départements, mais aussi un cadre de programmation, d'harmonisation, de soutien, de coordination et de contrôle des actions et des opérations de développement économique et social.

Le département, formé de plusieurs sous-préfectures, est une entité territoriale administrative intermédiaire entre la région et la sous-préfecture. Dans le plan quinquennal de 1981-1985, le département correspond à un degré d'analyse, d'identification et d'expression pertinent. Toutes les expériences en matière de mobilisation des populations en vue de leur implication dans les actions de développement corroborent cette observation. Le département reste encore, pour les ministères techniques, un niveau important de déconcentration de leurs services. De grandes différences existent entre le nombre de services dans les anciens départements et les nouveaux, dans lesquels très peu de services techniques ont créé une représentation.

La sous-préfecture, entité spatiale administrative intermédiaire entre le département et le village, se compose de « pays ruraux » définis en fonction de leur effectif de populations. En principe, les « pays ruraux » s'auto-encadrent avec une charge démographique théorique allant de 3000 à 5000 habitants. Ils couvrent un rayon d'action de quelques kilomètres intégrant plusieurs villages gravitant autour d'un village-centre. La Côte d'Ivoire compte 1236 « pays ruraux » considérés comme des micro-pôles de développement. Ils reçoivent des équipements prioritairement localisés au village-centre. Notre espace d'étude en compte 87. Le village est la circonscription administrative de base du territoire national.

L'organisation administrative décentralisée est assurée dans le cadre de collectivités territoriales que sont les régions, les départements, les districts (2 actuellement, Abidjan et Yamoussoukro), les villes et les communes (198 depuis 1995). Elles sont dotées de la personnalité morale et de l'autonomie financière, disposent d'organes délibératifs et consultatifs, selon la loi n°2001-476 du 9 août 2001.

Le district regroupe un ensemble de communes et de sous-préfectures. Les communes sont des collectivités territoriales regroupant des quartiers. De 36 en 1980, le nombre des communes a atteint 135 en 1985, puis 196 entre 1985 et 1996. Dotée d'un budget autonome de fonctionnement et d'investissement, la collectivité locale apparaît comme le cadre idéal de gestion et de développement local.

I.3 Infrastructures de communication et structuration de l'espace sous-régional

Dans la même logique de structuration administrative, les pays concernés par cette étude ont cristallisé leur politique de développement sur les structures spatiales autour de réseaux de petites villes, de centres secondaires et de capitales. Ces dernières, jouant par leurs effets multiplicateurs un rôle important de production au-delà des frontières, ont permis la densification progressive et la mise en place de voies de communication, gage de l'établissement d'un continuum dans la maîtrise des espaces nationaux et supra-nationaux.

I 3.1 Espaces nationaux modelés par les infrastructures routières

Dès leur accession à la souveraineté nationale, les Etats en relation dans notre espace d'étude ont entrepris d'améliorer les tracés routiers qui existaient depuis l'époque coloniale. Ce réseau routier colonial privilégiait les trafics de l'intérieur vers la côte, les centres de production étant les points de départ vers les centres de distribution et consommation

représentés par les villes secondaires et les capitales d'Etats. A partir de ces centres urbains, s'est constitué un réseau routier hiérarchisé qui joint directement les capitales des Etats représentant le centre nerveux des pouvoirs de décision.

Les périphéries nationales des Etats-nations restent généralement en marge de ce modelage spatial créé par les routes, qui ne sont pas très hiérarchisées et très peu entretenues, surtout lorsque les relations entre les pays frontaliers sont plus ou moins tendues. Les investissements lourds ne s'y font pas, par crainte d'un conflit possible.

Cette situation s'est développée essentiellement entre la Côte d'Ivoire et la Guinée, à cause de divergences idéologiques qui ont longtemps opposé Houphouët Boigny et Sékou Touré, et entre la Côte d'Ivoire et le Ghana (Houphouët et Kwame N'krumah). Ces conflits entre libéraux et marxistes, socialistes et révolutionnaires se sont traduits par la création de frontières-barrières empêchant le développement des axes routiers de bonne qualité entre les trois pays, surtout dans les zones d'Odienné et de Bondoukou.

Un autre fait majeur amène les Etats à ne pas permettre le développement des axes de communication dans les territoires frontaliers : la volonté de juguler la croissance de plus en plus forte des échanges informels ou des économies de pauvreté qui naissent des différences de potentiels économiques, monétaires, et qui s'appuient sur des groupes ethniques développant de grandes capacités entrepreneuriales dans le commerce national et transnational. Entre la Côte d'Ivoire et le Ghana dans le nord-est ivoirien, les routes sont de moindre qualité, d'une praticabilité partielle surtout en saison de pluies. L'axe routier Bondoukou-Soko-Sampa, long de 14 km, en est un exemple. L'Etat ne favorise pas le développement du commerce transfrontalier entre la Côte d'Ivoire et le Ghana, pour éviter de mettre en péril les tissus industriels embryonnaires des deux Etats, qui seraient concurrencés par des produits issus du marché mondial.

En revanche, un réseau routier à but commercial de bonne qualité s'est développé entre la Côte d'Ivoire, le Mali et le Burkina, par la volonté du colonisateur. Il permettait un désenclavement et la mise en valeur des territoires maliens et burkinabés. Ces deux territoires se sont vus arrimés à la Côte d'Ivoire par les axes routiers Abidjan-Ouagadougou par Bobo-Dioulasso, puis Abidjan-Bamako par Sikasso. Leur construction a permis de désenclaver les zones productrices soudano-sahéliennes et de favoriser un drainage des produits vers l'extérieur à partir du port d'Abidjan et, dans une moindre mesure, celui de San-Pédro. Sorte de colonne vertébrale pour l'économie des Etats soudano-sahéliens, cet important axe routier a structuré l'ensemble des espaces ouest africains autour de la Côte d'Ivoire. Aujourd'hui encore, le réseau routier est marqué par cette orientation économique. De nouvelles routes

relient des régions productrices de matières premières aux ports d'Abidjan et de San-Pédro, principaux centres d'évacuation. Dans l'espace transfrontalier du croissant Nord ivoirien, le trafic de marchandises et de personnes est intense, les axes routiers Bamako-Abidjan et Ouaga-Abidjan sont des routes de réception et d'évacuation des produits agricoles et autres. Ils représentent les principales routes de développement des activités commerciales entre les trois Etats. Leur surexploitation et parfois leur encombrement ont favorisé le tracé d'autres voies. Ainsi ces deux axes de direction Nord-Sud croisent ceux de Kankan-Odienné-Korhogo-Ferkessédougou-Bouna-Bolé et ceux de Sidjiri-Bougouni-Sikasso-Bobo-Dioulasso.

A ces principaux axes de circulation où l'intensité du trafic est fonction des relations entretenues par les Etats, s'en sont ajoutés d'autres qui sont l'œuvre des populations frontalières elles-mêmes. Ainsi, une multitude de petites routes mal entretenues relie les marchés ruraux à la périphérie des Etats, comme par exemple les axes Bougouni-Manakoro-Odienné et Kadiana-Tingréla-Boundiali.

Le premier permet de relier le sud-ouest du Mali au port ivoirien de San-Pédro en transitant par le chef lieu de la région du Dinguélé (Odienné). Il est très emprunté par les commerçants ivoiriens et maliens qui fréquentent régulièrement les marchés de Bougouni et d'Odienné. C'est une route en terre à praticabilité réduite, surtout en saison des pluies, longue de 130 km jusqu'à Bougouni. Un ensemble de réseaux de marchés s'est alors développé tout le long, dont les plus actifs sont Manakoro (Mali) et Tiéfinzo (Côte d'Ivoire). Cette route croise celle allant de Kankan (Guinée) à Bolé (Ghana) au nœud routier d'Odienné. Malgré leur fréquentation régulière, les axes routiers autour de ce point sont plutôt des routes secondaires, praticables en saison sèche, d'accessibilité réduite en saison des pluies. Un ensemble de marchés frontaliers s'y est installé, commandé tant bien que mal par le marché central d'Odienné, qui souffre d'un enclavement aigu à cause du mauvais état des voies.

Le second axe routier, Bamako-Sikasso-Korhogo-Abidjan, long de 1100 km, est bitumé et relie le Mali à la Côte d'Ivoire, très proche de la route principale qui sert de couloir de transport aux deux pays (*photo 11. p. 252*).



Photo 11 : Route internationale Mali-Côte d'Ivoire à l'entrée de Pogo bourg à la frontière ivoiro-malienne août 2002, cliché de l'auteur

Autour de cette route, s'est développé un ensemble de marchés très actifs. La masse d'acteurs impliqués dans le commerce inter-régional et frontalier ne cesse de s'accroître surtout du fait de la rareté de l'emploi urbain et rural. Diverses populations se sont ajoutées aux masses importantes d'entrepreneurs marchands anciens, que furent les Maraka (malinké) dans les villes, les Yoruba et Ibo dans le commerce de détail dans les villes et les centres ruraux.

Dans le nord-est ivoirien, l'axe Gaoua-Batié-Bouna-Bondoukou relie le Burkina-Faso à la Côte d'Ivoire. Cette route n'est qu'à moitié bitumée du côté de Bondoukou à Bouna ; seule la ville de Bondoukou connaît un semblant de dynamisme, grâce au commerce bilatéral avec le Ghana par l'intermédiaire du bourg frontalier de Sampa.

Au total, un réseau de voies de communication efficace et bien organisé est le gage d'un développement de nœuds et de points frontaliers pour le commerce. Certaines localités urbaines tirent profit de leur traversée par des axes routiers de désenclavement dans leur sphère d'influence. Ce sont des routes bien entretenues orientées nord-sud, qui permettent à ces villes d'être des plaques tournantes du commerce régional, comme Korhogo, Sikasso et Bobo-Dioulasso, et d'être reliées au port d'Abidjan, au Mali, au Burkina Faso et plus loin au Niger. Les villes d'Odiénné et de Bondoukou, qui auraient pu connaître un dynamisme accru du fait des échanges avec la Guinée et le Ghana, ne profitent pas de cette situation à cause du mauvais état des routes. Elles souffrent de leur enclavement « relatif » et ne peuvent participer activement au commerce régional.

1.3.2 Infrastructure ferroviaire et structuration du sous-espace Ouest-africain autour de la Côte d'Ivoire

Le chemin de fer a été conçu par les plans ambitieux des administrateurs coloniaux, Roume en 1904 et Sarrault en 1920. Roume proposait un axe qui traverse l'Afrique de l'Ouest, d'est en ouest ; Sarrault, après avoir achevé la ligne Thiès-Kayes, prévoyait une prolongation jusqu'au Togo et celle de Côte d'Ivoire jusqu'à Sikasso au Mali. Tels étaient les rêves caressés par le colonisateur, qui pouvaient permettre une bonne lisibilité et une structuration volontaire du territoire du sous-espace ouest-africain. Mais les crédits de ce programme de développement n'ont pas été obtenus. En réalité, le chemin de fer en Côte d'Ivoire, qui devait au départ relier le port d'Abidjan aux villes intérieures de la haute zone soudano-sahélienne du Niger, s'arrêta au niveau du Burkina Faso, qui en fit un des principaux axes de transport des produits et des mouvements de sa population (Ouedraogo, 1988).

Construit en 1934, ce chemin de fer long de 1230 km était conjointement géré par la Côte d'Ivoire et le Burkina-Faso après l'accession des deux pays à la souveraineté internationale, par la Régie Abidjan-Niger (RAN). Elle s'adjugeait le trafic ferroviaire avec ses vingt-quatre locomotives, quinze autorails, vingt locotracteurs, cent voitures de voyageurs et environ un millier de wagons de marchandises. On pouvait qualifier cette époque du printemps du rail.

Mais surviennent les années de crise économique et la mauvaise gestion de cette structure d'intégration entraîne la scission de la société en deux entités.

Une partie ivoirienne dénommée tout d'abord « Société Ivoirienne de Chemin de Fer », a fait place en 1995 à une nouvelle structure, la « Société des rails ». Du côté burkinabé, la Société Burkinabé de Chemin de Fer « SBCF » s'est transformée en Société Nationale du Chemin de Fer « SNCF » après sa privatisation. Les voies sont vétustes et connaissent de plus en plus de déboires malgré de gros efforts consentis par la partie ivoirienne qui a concédé des parts importantes à une société française, le groupe Bolloré. Ce groupe a procédé à la rénovation de plusieurs locomotives, mais le trafic reste lent. Les opérateurs économiques ne l'utilisent que pour le transport de matériaux lourds et produits manufacturés non périssables. L'essentiel des transactions continue de se dérouler sur les routes qui finissent par livrer une concurrence rude au chemin de fer.

Ce chemin de fer traverse le nord ivoirien sur 100 km, avec de trois gares, Kouroukouma, Ferkessédougou et Ouangolodougou. Le trafic national et international de passagers effectué sur le réseau conjointement exploité par la « Sitarail » en Côte d'Ivoire et

au Burkina Faso en 2001 était de 1600 voyageurs par mois, le fret de 170 tonnes par an pour le trafic national et 235 tonnes par an pour l'international à partir des localités urbaines du croissant nord avant la crise ivoirienne. En direction du Burkina Faso, d'une façon générale, 261 046 tonnes marchandises ont été importées par rail en 2001.

Au début de la crise ivoirienne, le trafic par train et par route s'était arrêté du fait d'une rébellion armée qui sévissait dans la zone. Après moult négociations par le biais de Michel Roussin, responsable Afrique du MEDEF et de la Sitarail, le trafic a repris timidement entre les deux pays et le chemin de fer est devenu le moyen le plus sûr pour les échanges entre le Burkina Faso et la Côte d'Ivoire.

Au terme de cette analyse sur la structuration territoriale des Etats en relation, nous retiendrons que chaque pays a adopté un mode spécifique de structuration administratif et politique. Même si les dénominations des subdivisions et les rôles dévolues à chaque collectivité changent d'un territoire à un autre, le fait de chercher à atténuer ou réduire les disparités à l'intérieur des territoires-nations en rapprochant l'administration des administrés contribue à permettre à chaque Etat de se consolider. Par ce maillage administratif, se construit un territoire que l'Etat central marque, dessine et s'approprie, peuples inclus.

Les infrastructures routières et ferroviaires contribuent également à structurer, organiser l'ensemble des territoires des Etats en permettant aux populations de s'y déplacer. Plus les axes routiers de part et d'autre des frontières sont en bon état, plus les villes connaissent un bouillonnement d'activités lié aux opportunités qu'offrent les frontières et plus les territoires frontaliers deviennent dynamiques. La frontière grâce à ces opportunités, n'a-t-elle pas un effet structurant dans les périphéries des Etats? La structuration des marges frontalières est-elle l'œuvre des Etats ou des frontières elles-mêmes ?

II - L'EFFET FRONTIERE ET LA STRUCTURATION DES PERIPHERIES DES ETATS

La frontière imprime une marque dans l'organisation spatiale de chaque Etat. Elle façonne les périphéries des pays selon qu'elle est ouverte et dynamique, ou close et inactive. Mais elle n'agit pas seule. Son rôle est également déterminé par les politiques de l'Etat central qui lui insuffle des actions dans la maîtrise de sa souveraineté. Les impulsions qu'elle reçoit peuvent s'affaiblir ou connaître un second souffle. Les périphéries peuvent être laissées pour compte ou être aménagées en fonction de considérations que l'Etat a de son voisin. Si la frontière est prise comme une marge ou une barrière, la zone frontalière accuse un sous-

peuplement, une sous-administration et un sous-équipement. Les investissements y sont limités et on y observe une spécialisation de la zone en fonction des besoins de l'Etat central.

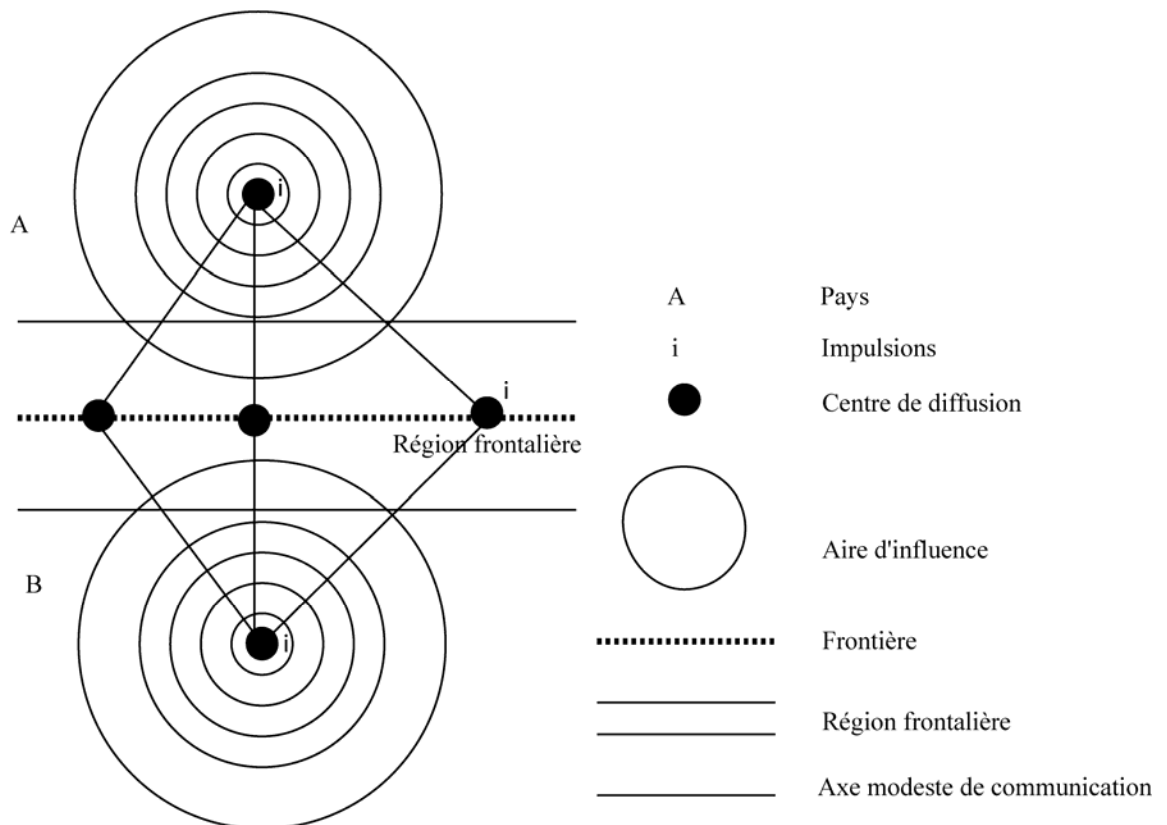
Quand la frontière est une zone de contact, cette zone devient un espace ouvert. De cette zone-contact peut naître un dynamisme, provenant de l'intensification des flux qui impulse un nouveau souffle différent de celui engendré par l'Etat central. Ainsi, cette zone frontalière bénéficie d'un double dynamisme. Cette situation donne à la frontière des comportements inégaux dans la structuration spatiale des différentes périphéries qu'elle peut commander.

II.1 Frontière-barrière ou frontière close dans la structuration des périphéries

Pour expliquer les effets de la frontière-barrière ou frontière close sur une zone qu'elle commande, considérons deux pays A et B, voisins et séparés par une ligne discontinue. Le centre de chaque espace émet des impulsions (**i**) qui se propagent sur toute l'étendue du territoire, jusqu'à la ligne discontinue (frontière) et sa région. Il en est de même de chaque côté de la frontière. Mais dans ce cas précis (graphe 8. p. 257), les impulsions émises de chaque côté des territoires en question ne se croisent pas. Aucun écho n'est reçu de part et d'autre la frontière. Et la frontière elle-même ne produit aucune émission. Elle se comporte comme une barrière et est insensible aux différentes impulsions provenant des différents centres séparés par la ligne-frontière. Le résultat d'une telle situation ne donne guère lieu à un dynamisme de la zone frontalière des deux espaces que cette frontière sépare.

Les effets de la frontière-barrière ou frontière close ne sont pas importants. En effet, la fonctionnalisation trop prononcée de ces types de frontières font d'elles des barrières. Ce rôle que lui lèguent les politiques de l'Etat central, il est plutôt idéologique. Sur ce type de frontière, se greffe une zone qui a tendance à être adossée à une muraille et dont les relations avec son homologue de l'autre coté sont faibles. Néanmoins ces types de zones ont leurs relations centralisées vers les capitales. Les régions concernées par ce rapport ne tirent de la présence de la frontière que peu d'avantages. Elles souffrent alors de leur position périphérique et de l'éloignement du centre que représente l'Etat logé dans les villes capitales. Cette situation pèse sur ces périphéries dans lesquelles on note une économie informelle ainsi qu'un sous-équipement, une sous-administration où les infrastructures de communication, qui devraient leur permettre de connaître un certain regain de dynamisme, font défaut. Le plus souvent, l'exode massif des éléments les plus dynamiques de la population laissée pour compte est la seule solution. Ce genre de région reste très hostile à l'Etat central représenté par le pouvoir du moment.

Graphe 8: Modèle de structuration spatiale de frontière close et repulsive



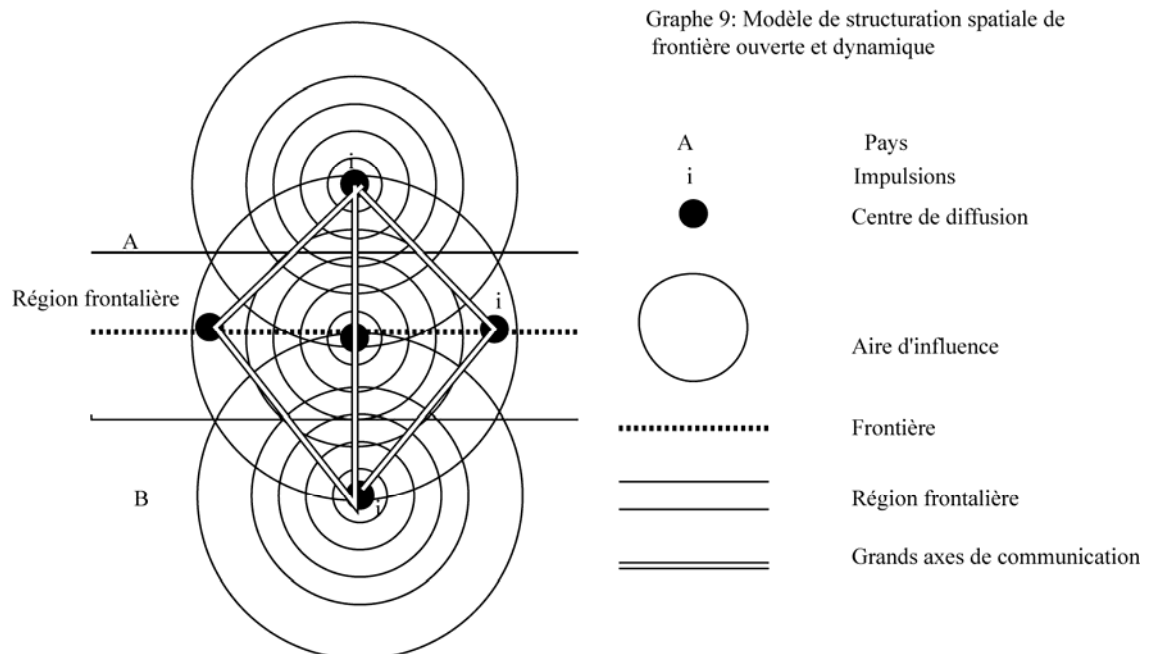
Ce cas de figure concerne la région du nord-ouest ivoirien qui fait frontière avec la Guinée. Elle est structurée autour de quelques axes routiers à praticabilité réduite le long desquels s'égrène un semis de marchés frontaliers au commerce très informel. Périodiquement, une certaine animation s'installe sur les aires de commerce et par-dessus les localités frontalières urbaines et rurales. C'est ce type de frontière que nous avons appelé frontière vivifiée. Elle n'a que peu d'impact et les régions du Dinguélé du côté ivoirien et de la haute Guinée côté guinéen accumulent les retards économiques et d'organisations spatiales. Les centres urbains qui auraient pu donner un dynamisme certain à cette région sont également éloignés de la ligne frontière.

Mais pour étouffer toute velléité d'opposition à l'Etat central représenté jadis par le pouvoir de Félix Houphouët Boigny, et pour montrer au visiteur en provenance de la Guinée transitant par cette zone que la Côte d'ivoire était la vitrine du libéralisme en Afrique Occidentale, un aménagement volontariste du chef-lieu de région Odiénné fut entrepris en 1972 à la faveur des fêtes tournantes de l'indépendance. Elle fut également arrimée par une route bitumée en très bon état à la capitale Abidjan, siège du pouvoir, pour la soustraire à l'attraction guinéenne. Les populations de cette zone ont alors migré vers les villes forestières

du sud ivoirien où elles sont présentes majoritairement dans le commerce et le transport. Cependant, cette ville n'est pas attractive malgré les investissements qui y ont été faits. C'est pourquoi les forces de sécurité et de contrôle qui y ont été affectées ont toujours été en nombre réduit malgré la présence, dans ce chef-lieu de région, de tous les services de l'Etat central.

II.2 Frontières ouvertes et dynamiques dans la structuration spatiale des zones frontalières

Les frontières ouvertes et dynamiques offrent des possibilités importantes d'échanges entre les territoires. De la zone frontalière sur laquelle se greffe ce type de frontière, naît une zone d'activité économique forte et largement orientée vers des relations d'échanges. Les activités directement liées à la frontière concernent la douane et le transit mais proviennent aussi du différentiel de politique économique, monétaire, de la disponibilité de main d'œuvre et de l'accès direct aux marchés du pays voisin. Cette frontière est la négation de la première que nous avons décrite plus haut. On assiste alors à une prolifération démesurée de plusieurs types de marchés, qui connaissent une vitalité à proximité de la frontière. Il ressort que les impulsions envoyées par le centre trouvent un second souffle amené par la frontière et ses opportunités (Graphe 9 p. 257).



Dans ce cas, les zones frontalières se structurent autour de grands axes routiers qui favorisent quotidiennement le déplacement des personnes et le trafic des marchandises. Ces différentes villes sont reliées au centre de production et de distribution par des réseaux routiers en assez bon état. C'est cette sorte de frontière que nous qualifions de vivante.

Ce cas de figure concerne la frontière nord avec le Burkina-Faso et le Mali. L'impact des échanges avec ces deux pays a permis de faire de lourds investissements pour les relier au port d'Abidjan, où ils détiennent des zones sous douanes. Dans cette zone frontalière tri-nationale se sont développées des activités de commerce et des villes homologues, Korhogo en Côte d'Ivoire, Sikasso au Mali et Bobo-Dioulasso au Burkina Faso. Elles profitent non seulement des échanges triangulaires entre les trois pays, mais surtout des échanges nés du désenclavement occasionné par leur arrimage à la Côte d'Ivoire par un réseau routier et ferroviaire en assez bon état. La présence de la frontière favorise également la naissance de villes secondaires et de bourgs frontaliers avec le commerce et le transit comme activités principales, comme Ouangolodougou, Niagoloko, Pogo et Zégoua. Proches les unes des autres, elles favorisent le dynamisme économique et spatial. Une telle région attire malgré son éloignement du centre, ce qui lui insuffle une vitalité supplémentaire. Ainsi, tous les services y sont représentés et le personnel affecté y est très important.

Au total, la frontière à l'image de l'Etat central, a aussi un effet structurant sur les territoires frontaliers. Elle produit des territoires dynamiques ou non, selon qu'elle est ouverte et dynamique, ou close et répulsive. Dans tous les cas, elle structure les espaces transfrontaliers, quel que soit le degré de relation entre les territoires. Par ses effets multiplicateurs nés des différences de politique économique, monétaire ou de l'état de l'objet marquant sur lequel elle se greffe, apparaît une région structurée et animée d'un dynamisme économique, ou asphyxiée et répulsive à l'image d'une zone en retard par rapport aux autres. La frontière produit des territoires atypiques dont les fonctionnalités et les caractéristiques émanent de sa nature propre.

III. DYNAMIQUES SOCIO-SPATIALES ET CARACTERISTIQUES DU RESEAU URBAIN FRONTALIER

La combinaison des politiques du centre de diffusion, représenté sur le territoire par les capitales des Etats, et des effets produits par les opportunités offertes par les frontières, donne naissance à des périphéries dynamiques ou non, dont le développement se fait de proche en proche à partir des localités. Sur ces frontières se sont développées des villes et des bourgs dont le dynamisme repose sur les échanges commerciaux et le transit. Les acteurs de ces

échanges exploitent à merveille le différentiel créé par la frontière et finissent par investir dans les activités des localités frontalières s'ils en sont proches, ou ailleurs, loin de l'endroit où la richesse a été acquise. On note des investissements importants dans les localités frontalières, si la frontière sur laquelle s'est développée l'activité commerciale est ouverte et attirante.

A l'inverse, les investissements seront faibles si la frontière est adossée à une muraille. Dans ces deux cas, naissent des localités frontalières. Le développement des localités urbaines dans notre espace d'étude est assujéti au dynamisme des aires de commerce. Dans les régions frontalières, l'activité commerciale, quelle que soit son intensité, entraîne la croissance tant démographique que spatiale. Par rapport à ces constats, nous nous interrogeons sur l'impact socio-spatial du commerce sur la dynamique des espaces urbains et sur leurs caractéristiques. En d'autres termes, ces localités sont-elles des villes ?

III.1 Caractéristiques du tissu urbain frontalier

Pouvons-nous considérer l'ensemble des localités frontalières où règnent des activités commerciales comme des villes? Pour répondre, nous avons observé les échanges aux frontières à différentes échelles (proximité, courte et longue distance), dans des localités et des marchés bien précis. Ainsi, les échanges de proximité ont lieu dans des agglomérations qui ont l'allure d'une ville, sur le plan de leur fonctionnalité et démographique. Ce sont des lieux d'échanges, dégagés des activités d'exploitation du sol et des activités agricoles (Bennafla, 2003).

On assiste également à un foisonnement de population, avec des concentrations de l'habitat, de petits commerces et hôtels de passe, et autres baraques. Ce sont des localités de rencontre avec un brassage de populations de pays différents pendant les périodes d'ouverture du marché.

En dehors de leur animation périodique pendant les marchés, ces lieux de rencontre ne sont que des villages de pratique du commerce de solidarité ou de pauvreté, des lieux de fréquentations commerciales mais pas de résidence. Dans ces lieux-carrefours habite une frange d'individus de manière permanente, attirés par l'effet d'entraînement de la frontière. D'autres sont venus temporairement tenter leur chance et exercer un métier (Bennafla, 2003). Malgré cela, ces localités rurales tounées vers les échanges de proximité ne sont pas des villes, mais plutôt des espaces qui en ont l'apparence. On assiste à une mono activité, le commerce, avec un équipement et une population importante dont la présence est liée à

d'échanges et de transit. Nous qualifions ce type de localité, « *de point intermédiaire* » ayant à la fois les caractères du village et de la ville. Cet espace est lié aux échanges de proximité et sous la domination des villes secondaires. Ils se sont développées là où le dynamisme du commerce est impulsé par les activités d'échanges émises par le centre de diffusion et par les opportunités offertes par les frontières, comme Pogo, Zégoua, Manakoro et Sampa. L'habitat est en banco, excepté les services liés aux activités de transit dont les constructions sont en dur. Aucun investissement lourd n'y a été effectué. Les gares routières et quelques petits hôtels de passe prolifèrent (Photo 12 p. 260).



Photo 12 : Gare routière à Pogo en Côte d'Ivoire à la frontière ivoiro-malienne août 2000 cliché de l'auteur

On constate ici et là des métiers nés à la fois des échanges commerciaux et du transit. Par exemple, des restaurateurs, aubergistes, couturiers, cordonniers, garagistes, prostituées contribuent à l'animation permanente. Certains de ces frontaliers nourrissent l'espoir de s'y installer aussi longtemps que pourront prospérer leurs activités. D'autres utilisent ces localités comme des gîtes-étapes pour aller exercer leurs métiers dans les villes.

III.1.1 Des villes secondaires aux villes régionales : les villes frontalières ne sont pas là où on les croyait.

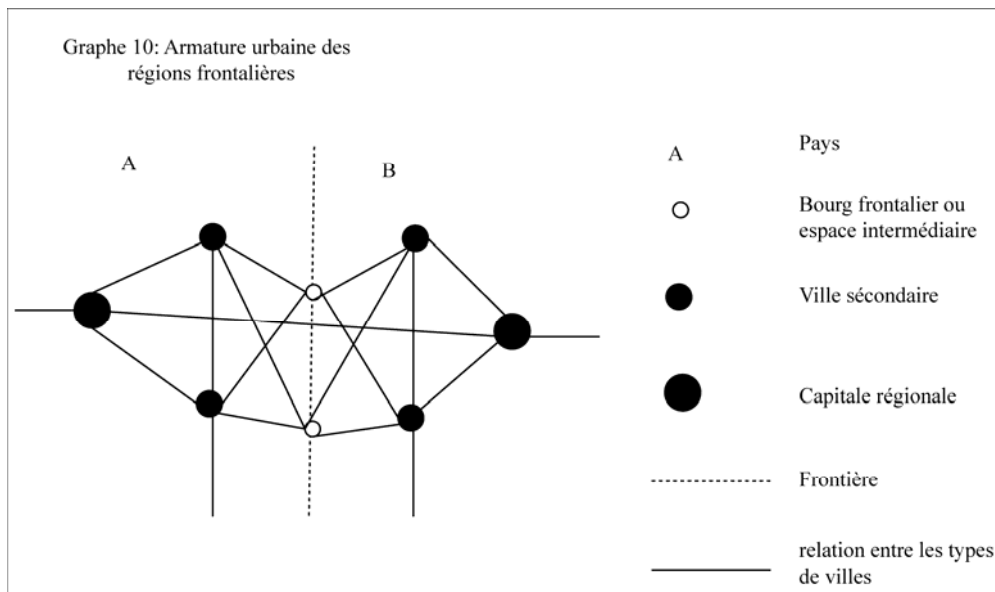
Dans les régions frontalières, l'activité commerciale, quelle que soit son intensité, donne naissance à des places marchandes, lieux de rencontres et d'échanges. Ces places marchandes sont associées à des localités qui les animent. Ainsi les marchés de proximité sont associés à des bourgs ou espaces intermédiaires. Quant aux échanges de courte et de longue distance, ils sont rythmés par les villes secondaires et les capitales régionales. Par ces différents niveaux d'observation établis, les villes secondaires et régionales constituent les deux dernières étapes d'observation des échanges et des espaces dont l'impact est diversement ressenti. Ainsi, dans le cadre des échanges de courte et longue distance, les acteurs ont comme base arrière les villes secondaires et les capitales régionales. A partir de ces villes, ils mènent des offensives commerciales vers les « *points intermédiaires* » et l'extérieur des territoires. Ces lieux-entrepôts abritent les filiales des banques dont les sièges se trouvent dans les capitales des Etats.

Les villes frontalières ont généralement un bâti dont les matériaux assurent la pérennité et souvent lié à l'histoire ou conforté par une fonction administrative. Les investissements réalisés par les acteurs de la frontière sont utilisés dans l'immobilier et le transport.

Une autre caractéristique des villes frontalières est leur rôle de garant des décisions. C'est l'endroit où toutes les transactions commerciales et le rythme à donner aux échanges se font. C'est pourquoi les principaux acteurs du commerce frontalier y trouvent un point de repli et un domicile principal pour y loger entrepôts et bureaux. Ces villes secondaires se caractérisent également par un rôle de relais entre les grands centres économiques nationaux et les marchés frontaliers ruraux. Globalement la structuration de l'espace frontalier urbain s'observe à trois niveaux :

- des espaces intermédiaires représentés par les bourgs
- des villes secondaires
- des capitales régionales

Ces trois échelles d'observation donnent une idée de la structuration des périphéries des Etats que nous avons établies à travers le graphe 10, p. 262:

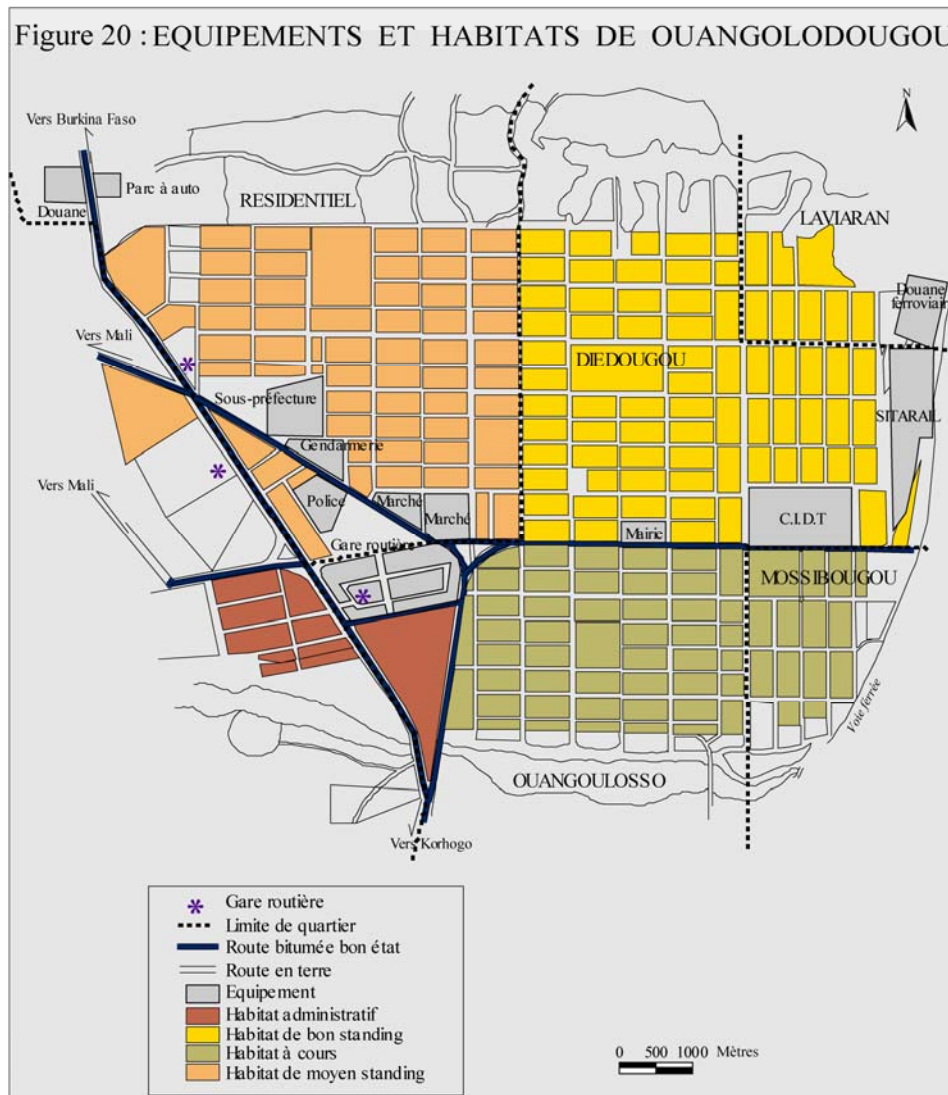


Les villes secondaires de Tingréla, Ouangolodougou, Bougouni et Niagoloko ainsi que les capitales régionales de Korhogo, Odiénné, Bondoukou, Sikasso et Bobo-Dioulasso illustrent parfaitement ce schéma. Pour une meilleure compréhension, nous avons pris l'exemple de Ouangolodougou, dont le développement prend appui sur le dynamisme des échanges entre la Côte d'Ivoire et le Mali, mais aussi entre la Côte d'Ivoire et le Burkina Faso. Cette localité urbaine est née de la proximité du Mali et du Burkina-Faso, dont les échanges avec la Côte d'Ivoire ont fait un point important. Ce cas est très démonstratif des villes frontalières.

Ouangolodougou, située à l'interconnexion des corridors burkinabé et malien en direction de Bouaké et d'Abidjan se développe à un rythme très rapide, relatif aux échanges et aux capitaux qui y sont investis. Ouangolodougou bénéficie également de la présence du chemin de fer en direction du Burkina Faso. Sa proximité avec le Mali et le Burkina Faso et sa fonction tournée vers les échanges ont nécessité la création de deux postes de douane : Ouangolodougou ferroviaire et Ouangolodougou terrestre. Autour de ces deux postes frontières s'est constitué un important réseau de marchands. Ce réseau marchand est constitué de Dioula, de Zerma et de Peul maliens. Ces derniers se sont implantés dans la ville en installant d'importantes sociétés locales qui interviennent dans le domaine de la distribution, des transports et du transit. Mais la majeure partie de ces acteurs est présente dans la contrebande de cigarettes, de liqueurs, de pièces détachées et d'appareils électroménagers.

Son rôle de ville étape et de transit lui a permis de voir s'implanter sur son territoire des filiales de grands groupes de transit comme BOLLORE, SAGA, MAERSK et la SITARAIL

qui y gère des entrepôts. Sa population est passée de 5 402 habitants en 1975 à 12 175 habitants en 1988 et à 27 397 en 1998 soit un taux annuel de 8,45% entre les deux derniers recensements de la population. Elle a été érigée en commune de plein exercice en 1985 et s'étend aujourd'hui sur une superficie de 450 ha (Figure 20, p.263).



Ouangolodougou est composée de deux types d'habitat, sur un plan en damier : le résidentiel et l'évolutif, dont les concessions occupent respectivement des surfaces de 600 à 1200 m² et de 400 à 600 m².

L'habitat résidentiel occupe deux quartiers (1 et 2), l'habitat évolutif concerne les quartiers Carrefour, Diédougou, Ouangolosso et Laviran. Le quartier Mossidougou, comme

son nom l'indique, est peuplé d'immigrés burkinabé qui travaillaient dans le chemin de fer et de commerçants maliens et nigériens ; il est dominé par un habitat précaire fait en banco avec un mélange de paille, avec des toits de forme conique. Dans ce paysage, on aperçoit quelques reliques d'habitat en dur, avec des constructions en briques, mais la présence de cases rondes nous rappelle, malgré l'évolution du style architectural et des matériaux pour la construction des habitats à Ouangolodougou, le maintien d'un habitat traditionnel face à l'habitat moderne. Dans l'ensemble, les investissements dans la construction et l'entretien des habitations sont du ressort des opérateurs économiques et de quelques fonctionnaires et cadres natifs de la ville.

Ces derniers bénéficient d'une main d'œuvre et de quelques matériaux de construction qui proviennent du Burkina Faso et du Mali à moindre coût ce qui explique la pléthore de villas dans les quartiers résidentiels 1, 2 et Diédougou. Cependant quelques centaines de constructions restent encore inachevées. Selon des informations reçues, la longue crise économique-politique que traverse le pays n'a pas épargné les populations et les opérateurs économiques de cette ville, avec pour conséquence, le ralentissement des travaux de construction de ces habitations inachevées.

Les rues principales qui traversent la ville pour relier le port d'Abidjan aux pays enclavés du Mali, du Burkina Faso et du Niger, sont en très bon état, comme par exemple celle qui part du centre-ville (gare routière) vers les entrepôts de la CIDT et de la SITARAIL et de la direction de la douane de Ouangolo terrestre. Ces quelques rues, longues de 3,7 km, sont bitumées, le reste de la voirie est en terre.

L'espace urbanisé actuel du chef-lieu est d'environ 307 ha, réparti comme suit : superficie occupée 237 ha, soit 77% de la superficie totale, lotissement non occupé 70 ha, soit 23% de la superficie totale.

Il est important de remarquer qu'en plus de sa fonction commerciale et de transit, elle assure une fonction administrative qui lui permet de bénéficier d'équipements sociaux (centre de santé, sous-préfecture, brigade de gendarmerie, mairie, collège, services de la CIDT, la Sitarail et marché couvert géré par la mairie de la ville).

Enfin, retenons que les villes frontalières, situées dans leur ensemble à l'intérieur des territoires des Etats, reçoivent les retombées de l'activité issue de la frontière.

III.1.2 Dynamique socio-spatiale du paysage urbain, oeuvre de l'activité commerciale transfrontalière

Les marchés jouent un rôle non seulement dans la vie de relation mais aussi dans la dynamique du système urbain. Ainsi, dans les villes, les opérations commerciales s'amplifient et les fonctions se multiplient. Les principaux carrefours, les lieux de contacts rassemblent tous ceux qui profitent des échanges et ainsi naissent et se développent les villes dites filles du commerce (Beaujeu-Garnier, 2001).

Dans le strict cadre de l'ensemble du tissu urbain frontalier, les opportunités offertes par la frontière ont un effet d'entraînement sur les autres secteurs d'activité, sur la croissance démographique et sur la dynamique spatiale des villes. Pour une analyse fine de ce qui précède, nous allons aborder les incidences de l'activité commerciale transfrontalière sur le tissu urbain à partir des exemples de Korhogo, Odiénné et Sikasso, tout en les mettant en rapport avec les types de frontières.

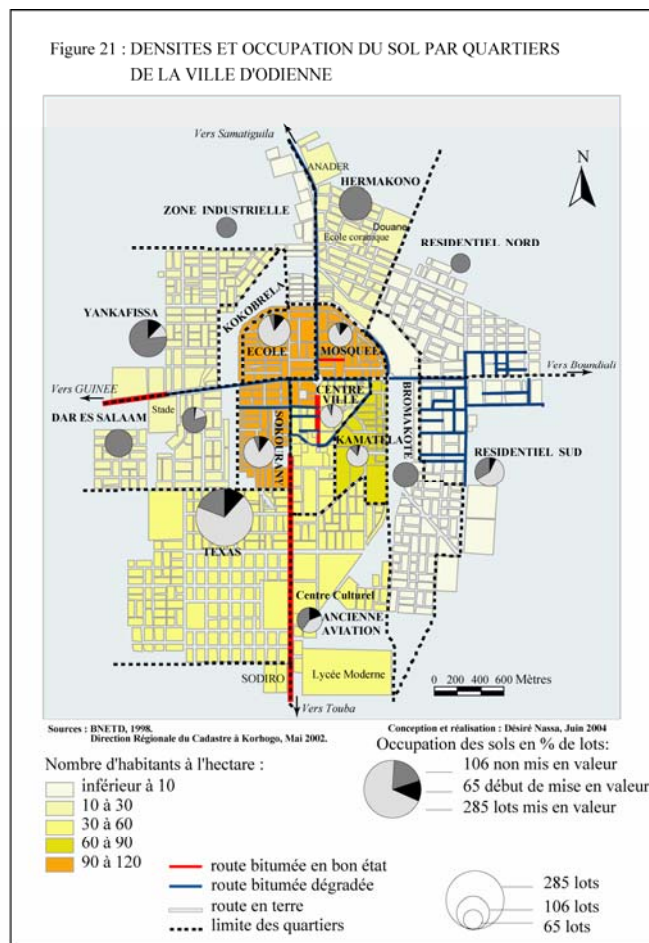
III.2. Incidence des échanges transfrontaliers sur les activités urbaines

Le commerce transfrontalier a une incidence directe ou indirecte sur le déroulement et le développement des autres activités urbaines dans l'ensemble du réseau urbain frontalier. Ces incidences portent sur le transport, l'économie de construction, le commerce de gros et de détail, l'agriculture et les services.

Pour montrer l'impact de ces échanges dans le paysage urbain du croissant nord de la Côte d'Ivoire, nous allons utiliser la ville d'Odiénné à titre d'exemple car elle est moins étendue que les autres. De plus, elle est très facile à sillonner, les éléments à observer ne sont pas éparpillés à travers la ville et c'est un lieu-carrefour important. Sa position de connexion de plusieurs nœuds routiers mal entretenus permet de même un commerce triangulaire entre la Côte d'Ivoire, le Mali et la Guinée au Nord-Ouest.

III.2.1 Incidence du commerce transfrontalier sur les activités urbaines d'Odiénné.

Odiénné est bâtie sur un relief plat, sans accident topographique significatif, à une altitude ne dépassant guère 450 mètres. Cette monotonie d'ensemble est parfois rompue par quelques collines, avec des hauteurs maximales de 437 m et 402 m. Le site est caractérisé par des pentes généralement inférieures à 5%, celles de 10% étant rares. Hormis les deux bas-fonds, aucun obstacle ne gêne l'extension de la ville. Le site d'Odiénné est donc facilement constructible et les possibilités d'extension de l'agglomération ne manquent pas, ce qui permet aux acteurs du commerce transfrontalier de mettre en valeur les nombreux lots de la ville. Ainsi, les 5537 lots se répartissent comme suit :



Le nombre de lots non mis en valeur est légèrement supérieur à celui des lots mis en valeur. Sur un ensemble de 5537 lots, seulement 40% sont mis en valeur, 55% ne le sont pas et 5% connaissent un début de mise en valeur. Les lotissements récents de Résidentiel Extension, Hermankono, Bromakoté, Dar Es-salaam et Jérusalem ne sont pas du tout mis en valeur. Ceux de Ancienne Aviation, Aviation Extension, Yankafissa et la zone industrielle sont faiblement mis en valeur. Leur non-viabilisation (non-ouverture des voies, pas d'adduction d'eau et d'électricité) en est la cause.

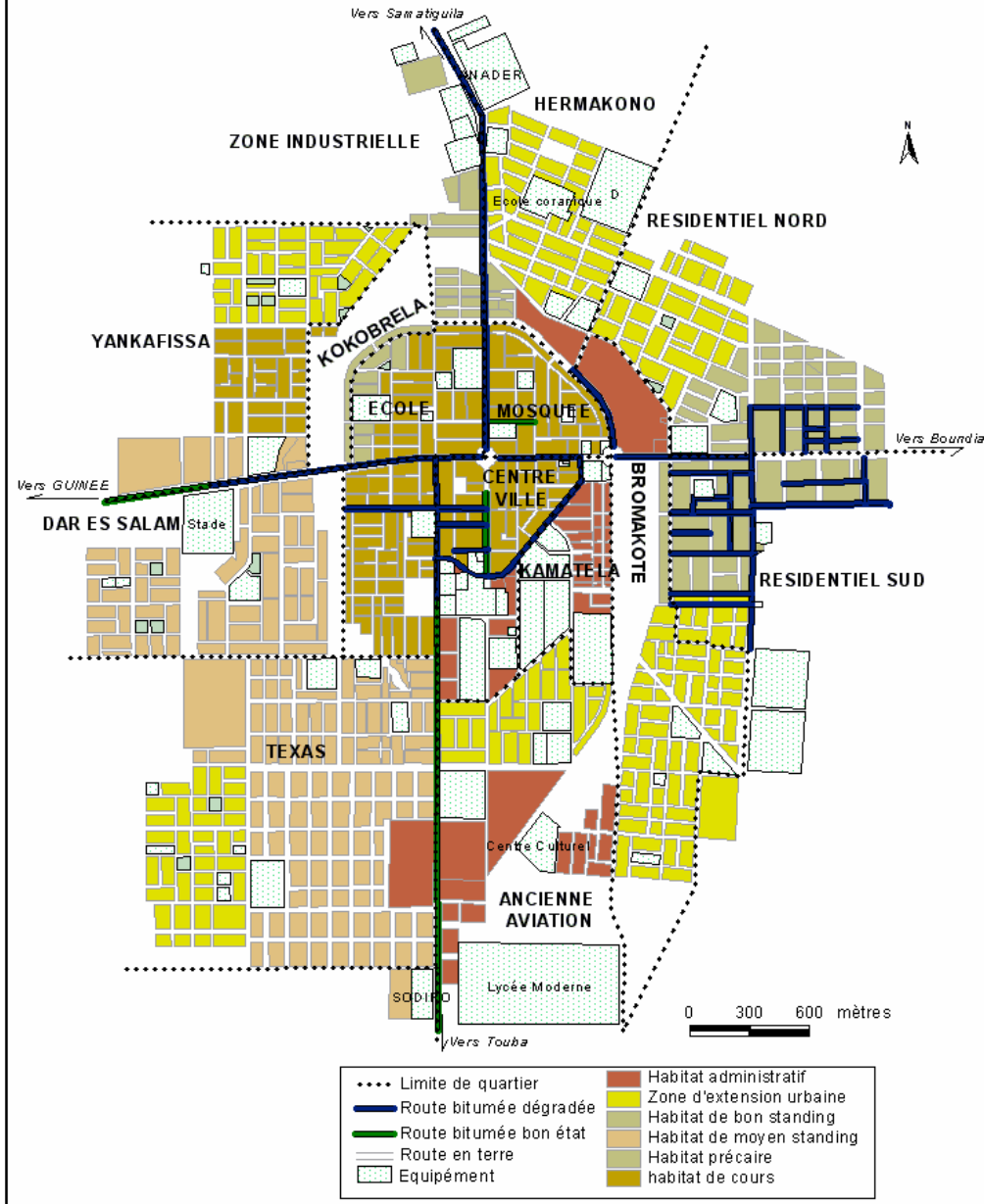
Par ailleurs, les anciens quartiers comme Sokourany, Kamatela, Mosquée, Résidentiel, Stade, Ancienne Aviation et Ecole 2 disposent encore de lots non mis en valeur. Les autres quartiers (Sokourany, Kamatela, Mosquée, Résidentiel, stade, Ancienne Aviation et Ecole 2), concentrent une forte densité de population qui bénéficie de la proximité des commerces.

Odienné est structurée autour de quartiers bâtis à fonction résidentielle dominante et de quartiers dits administratifs, en dur, abritant soit des équipements soit des services administratifs. Au sud de la ville, prolongeant la zone d'extension le long de l'unique voie bitumée non encore dégradée, le quartier administratif en construction sur l'ancien site de l'aéroport accueille les collèges et lycées, un centre culturel ainsi que les bureaux régionaux des services des travaux publics. Dans le prolongement nord, le deuxième quartier occupe une position plus centrale, avec l'administration de commandement (sous-préfecture, mairie), les services de la gendarmerie, de police et de santé. C'est une concentration avantageuse pour les usagers de ses services.

Ces derniers se répartissent dans trois principaux types d'habitat de moyen standing au sud et à l'est, habitat de cour construit en dur dans le centre-ville, auxquels il faut ajouter un habitat précaire et un habitat de campement, tous deux construits avec les matériaux locaux, le banco. Les constructions en dur, en dehors des bâtiments de l'administration, sont le fait des commerçants et transporteurs qui investissent dans le secteur de l'immobilier à hauteur de 40 % de l'ensemble des lots mis en valeur (1238 lots) et 25 % des lots partiellement construits (58 lots) (figure 22 p 268).

Figure 22 :

EQUIPEMENT ET HABITAT D'ODIENNE



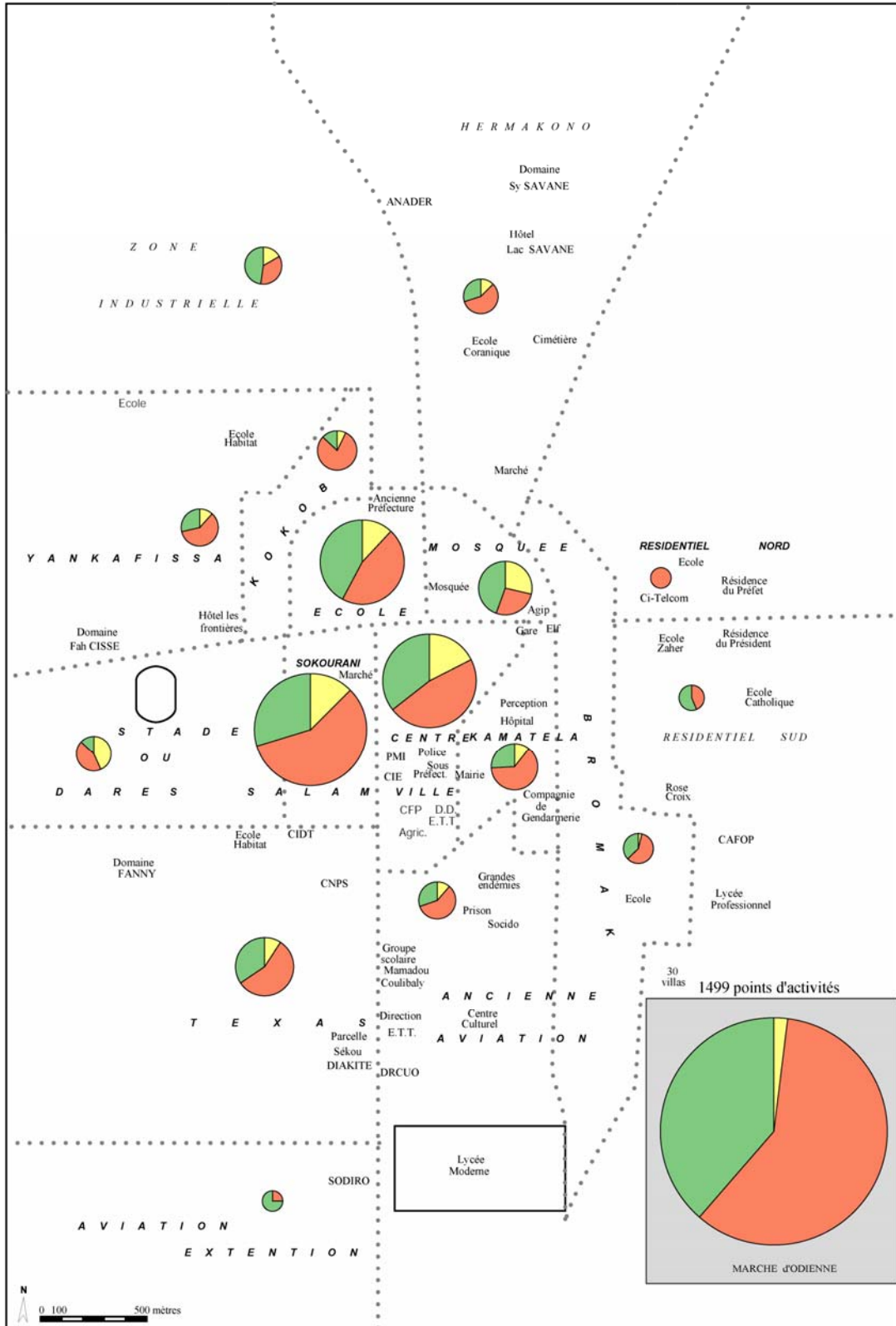
La voirie se compose de deux types, des routes en terre souvent dégradées et impraticables (sur une longueur d'environ 76 km) et des routes bitumées très localisées, en majorité dans le centre-ville et dans le quartier résidentiel (d'une longueur d'environ 13 km). Deux routes principales bitumées traversent la ville et délimitent quatre blocs urbains. Elles

sont dans un état de dégradation avancée, accentuant les difficultés de circulation intra-urbaine.

Les onze gares routières sont toutes concentrées au centre ville, autour du marché et des boutiques qui sont solidaires de cette infrastructure économique. Dans ce paysage urbain modelé par cette voirie, les quartiers de la ville accueillent services, équipements et aires marchands qui représentent un grand volume d'activités. Au nombre de 3798, les différentes activités exercées sont inégalement réparties dans l'espace urbain et diffèrent par leur structure. D'importants volumes d'activité sont fortement concentrés dans les trois quartiers qui ceinturent le marché central : Sokourani, Centre-ville et Ecole 2.

Le marché, avec 1700 activités, regroupe 48,4% de l'effectif total. Autour de cet espace, gravite un ensemble de quartiers dont ceux de la zone industrielle et Hermankono au Nord, Yankafissa et Ancienne Aviation au Sud, Kokoblela à l'Ouest et Bromakoté à l'Est. Un dernier ensemble rassemble les quatre quartiers excentrés de la ville, situés à la périphérie de la ville (Résidentiel Sud et Nord, Stade et Aviation extension au Sud) (figure 22 p 269). Cette répartition spatiale des types d'activités traduit une forte attraction du centre ville qui est l'espace le plus accessible et qui concentre la majeure partie de la population urbaine. Quant à la typologie des activités, elle montre la prédominance générale du commerce devant les activités de service, loin devant celles consacrées à la production. Le commerce dans ses diverses composantes et les services constituent les seuls types d'activités existant dans les quartiers périphériques, tels que Résidentiel et Aviation extension. Cette distribution spatiale est fonction de la densité de la population par quartier et de leur accessibilité. (Figure 23, p 270)

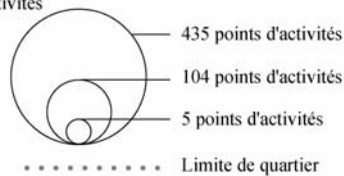
Figure 23: VOLUME ET REPARTITION DES ACTIVITES A TRAVERS LA VILLE D'ODIENNE



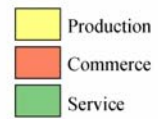
Source: Enquete personnelle 2001

Conception et réalisation : Nassa Dabie Desiré 2001

Volume des activités



Types d'activités



La population urbaine est passée de 8 000 habitants en 1965 à 13 864 habitants en 1975, pour atteindre 28 226 habitants en 1988 et 43 131 habitants en 1998, soit un taux de croissance moyen annuel de 5,65% entre 1965 et 1975, 5,63% entre 1975 et 1988 et 4,32% entre 1988 et 1998.

Les quartiers Kamatela, Mosquée, Sokourany, Ecole 2 et le centre-ville, anciens lotissements, sont caractérisés par une forte occupation du sol (densité > 50 habitants/ha). L'habitat dominant de ces quartiers est de type évolutif. Outre la fonction résidentielle, l'ensemble des fonctions de la ville, l'administration et le commerce, s'y retrouvent : la fonction administrative est essentiellement au centre-ville et la fonction commerciale à Sokourany où est localisé le marché urbain.

Par ailleurs, les quartiers Résidentiel, Résidentiel Extension, Ancienne Aviation Extension, Yankafissa, Stade, Texas et la zone industrielle dont l'habitat est de type résidentiel (pour les deux premiers) et évolutif, ont des densités très faibles (< 40 habitants/ha). Les lotissements des quartiers Hermankono, Bromakoté, Dar Es-salaam et Jérusalem (villages intégrés au tissu urbain), destinés à l'habitat de type évolutif, ont une densité faible, liée essentiellement aux lotissements réalisés et non encore mis en valeur.

La zone urbanisée lotie couvre une superficie de 1138 ha. La surface urbanisée lotie et occupée couvre une aire de 575 ha, soit 146m²/habitant avec une population 39269 habitants. Cette surface représente 51% de l'aire urbanisée lotie sans que tous les lots soient mis en valeur. La superficie urbanisée, y compris les équipements, est de 1018 hectares, soit 259m²/habitant. La superficie urbanisée en 1994 s'élevait à 1018 ha correspondant à un ratio de 259 m²/habitant, montrant ainsi la faible densité d'occupation de l'espace urbain.

III.2.2. Dynamique socio-spatiale des villes vivant de l'intensité des activités commerciales transfrontalières

Les villes vivant de l'intensité des échanges transfrontaliers sont des agglomérations urbaines situées en amont des villes secondaires qui pilotent les échanges de courte distance. Leur population est importante et leur zone d'influence va au-delà de leur sphère de commandement. Elles profitent de l'effet frontière, lorsque celle-ci est ouverte et dynamique, pour asseoir leur suprématie dans le déroulement des activités d'échanges. De nos jours, les villes de Korhogo, Bobo-Dioulasso et Sikasso occupent une place de choix dans la structuration de l'armature urbaine de leurs pays respectifs.

Pour illustrer la dynamique socio-spatiale des villes vivant de l'intensité des activités commerciales transfrontalières, nous prendrons l'exemple de Korhogo et Sikasso qui tirent

une rente de leur situation et de leur importance du fait des échanges entre la Côte d'Ivoire et le Mali. Elles n'ont pas connu une implantation d'activités modernes, publiques et privées aussi importante que Bobo-Dioulasso. En effet, cette ville a été pendant longtemps le terminus du chemin de fer Abidjan-Niger et, de ce fait, a bénéficié d'une attention particulière de l'administration et a eu un certain attrait pour le secteur privé moderne, industriel et commercial.

Pourtant Korhogo et Sikasso sont deux centres urbains qui polarisent non seulement un ensemble de marchés mais aussi un espace peuplé de quelque 500 000 habitants vivant dans deux cercles administratifs pour Sikasso, et un ensemble de trois départements avec environ un million d'habitants pour Korhogo. On note un décalage entre Korhogo et Sikasso, Korhogo avait en 1970, la taille que Sikasso a aujourd'hui.

III 2.3. Dynamique urbaine de Sikasso

En 1885, Sikasso a été la capitale du royaume du Kéné Dougou, jusqu'à sa prise par les troupes françaises en 1898. Elle est alors rattachée au territoire de la Volta et devient chef-lieu de cercle, avec tous les attributs d'une ville coloniale. Elle devient commune de moyen exercice en 1956 et commune de plein exercice en 1959. En matière d'urbanisme, l'administration coloniale commença à faire preuve d'initiative au milieu des années 1930.

Les quartiers coloniaux de Fama, de Wayermal, de Flasso ont connu un lotissement qui a permis l'ouverture des voies de circulation. La trame est bien aérée, les rues sont bordées d'arbres. Outre les bâtiments publics, les quartiers comprennent les logements des administrateurs, le bâti et les équipements. La population de la ville, alors estimée à 22 000 habitants, est installée sur une superficie de 600 ha en 1930.

Après l'époque coloniale, d'autres quartiers vont voir le jour, avec l'extension de Wayermal, en Wayermal 2, de Snoubougou, loti en 1964. Ce lotissement devait stopper le développement d'une zone d'habitation spontanée qui émergeait sur la route de Bobo-Dioulasso. En 1968, un autre lotissement, le quartier de Sanoubougou 2, présente la particularité d'un changement dans la conception. Les habituels plans en damier sont abandonnés. Les rues sont étroites, à peine 3 m de large, et 932 parcelles sont délimitées.

Durant la période 1972-73, intervient l'opération de lotissement de Médine, qui consacre l'extension de Sikasso à l'est. Ce quartier couvre une superficie de 30 ha, avec plus de 1000 parcelles. Le plan en damier réapparaît dans le paysage urbain.

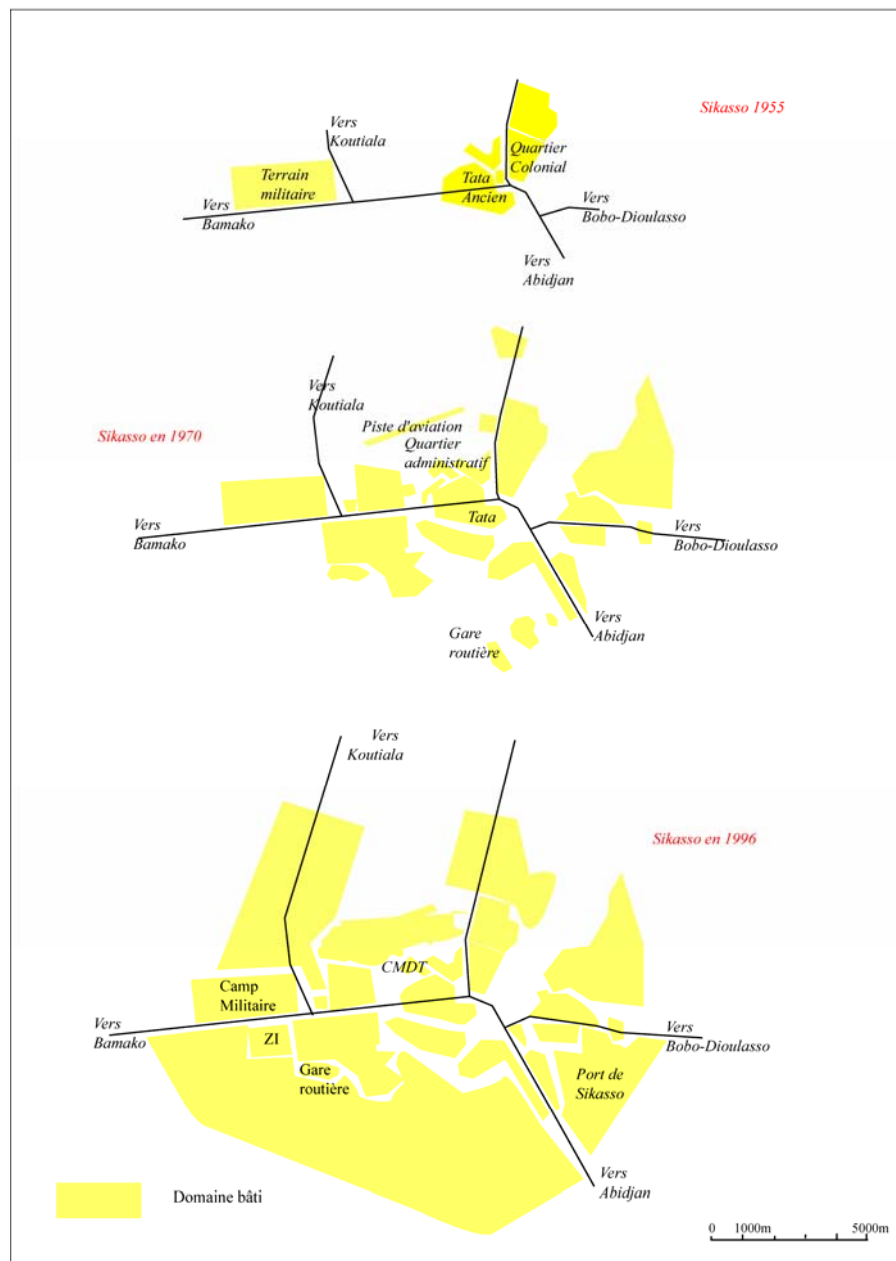
Hamdallaye, loti en 1975, a fait l'objet d'une opération d'extension en 1987 et d'une autre en 1995. Ce lotissement comprend 3000 lots d'une superficie de 500m² chacun. Le plan

de lotissement est le même qu'à Médine. La population de la ville avoisine alors 46 500 habitants.

En 1990, les lotissements de Lafiabougou, l'extension d'Hamdalaye et de Médine sont créés. La population de la ville est estimée à 73 900 habitants. Dans ce paysage urbain, on note l'existence de deux types de quartiers spontanés. Le premier s'est greffé sur un noyau villageois, Sabalibougou et Mamassoni.

Baconi présente la deuxième catégorie. En 1996, la population de l'agglomération de Sikasso est de 97 000 habitants, occupant une superficie de 2300 ha, soit 240 m² par habitant, dont 20% de quartiers dits spontanés (Figure 24, p 273).

Figure 24: Dynamique de la tâche urbaine de Sikasso



De 1960 à nos jours, le centre de l'agglomération a peu varié, localisé près du marché central et des administrations qui le prolongent vers le nord de la ville. Cet emplacement répond à la question de l'accessibilité qu'offre le centre-ville, croisement des voies venant d'Abidjan et allant en direction de Bamako et de celle venant de Bobo-Dioulasso et allant vers Bamako. La voirie dans la ville est toujours en étoile à partir du centre, où le trafic à longue distance est en concurrence avec l'activité urbaine. Deux pôles d'activités sont également à la base de l'élargissement de l'espace urbain qui est structuré par le commerce avec la Côte d'Ivoire au sud et à l'est avec le Burkina-Faso. Ces deux pôles d'activités concernent le marché de gros de Médine et la gare routière sur la route reliant le Mali à la Côte d'Ivoire. Ainsi l'extension urbaine s'est faite dans toutes les directions.

Aujourd'hui il est à noter que cette extension urbaine n'atteint pas entièrement le cercle spatial de délimitation de l'agglomération, qui est évalué à 2300 ha environ soit 23 km², à partir du centre-ville principalement.

L'activité commerciale avec les deux voisins a été catalysée par la mise en place d'un certain nombre d'équipements tels que le poste de douane, la construction d'un grand marché qui commande le commerce régional. Autour de cette aire de commerce se concentre l'ensemble des points d'activités de la ville grâce à l'accessibilité et à une importante population dans les quartiers autour de ce marché. La voirie de cette ville est en terre et peu praticable. Les seules voies qui lui donnent fière allure sont celles qui la traversent. C'est autour de ces deux voies bitumées que se concentre l'ensemble des activités. Il n'a pas été construit de marché central ou d'établissements de commerce coloniaux. Un marché de femmes, dédié au commerce de produits vivriers, a spontanément occupé un espace libre, entre les établissements d'origine coloniales et la mairie. Après le départ de la plupart des sociétés de commerces coloniaux, les entrepôts et magasins de ces sociétés ont été occupés par des commerçants d'import-export nationaux et par des commerçants de détail de biens manufacturés. Tout cet ensemble est implanté au croisement des routes de Sikasso à partir des deux pays limitrophes précités.

Un espace a tout de même été affecté à l'ouest de la ville, au marché de gros des céréales et des fruits. Contrairement à certaines villes ivoiriennes comme Odienné qui a bénéficié d'énormes investissements publics à la faveur de la célébration des fêtes tournantes de l'indépendance en 1971, Sikasso n'a pas eu cette chance. Tous les investissements sont du ressort des opérateurs économiques. Ainsi, les véhicules lourds qui transportent les produits à commercialiser accèdent librement à une plate-forme sommairement terrassée. Les opérateurs

ont construit, à la périphérie, des alignements de petits locaux où se traitent les transactions mais où aucun entreposage important de marchandises n'est effectué.

La gare routière est située à la sortie de la ville en allant vers la Côte d'Ivoire. L'espace de stationnement des véhicules de transport de personnes (autocars et taxis-brousse) est entouré de locaux commerciaux de divers types, abris précaires et immeubles de plusieurs niveaux. Le long de la route de Côte d'Ivoire, sont installés des commerçants spécialisés dans la vente de matériel de transport (pneus, pièces détachées) et des ateliers de réparation mécaniques.

Les autres implantations commerciales de la ville sont des petits marchés de quartiers, pratiquement sans équipement d'importance majeure.

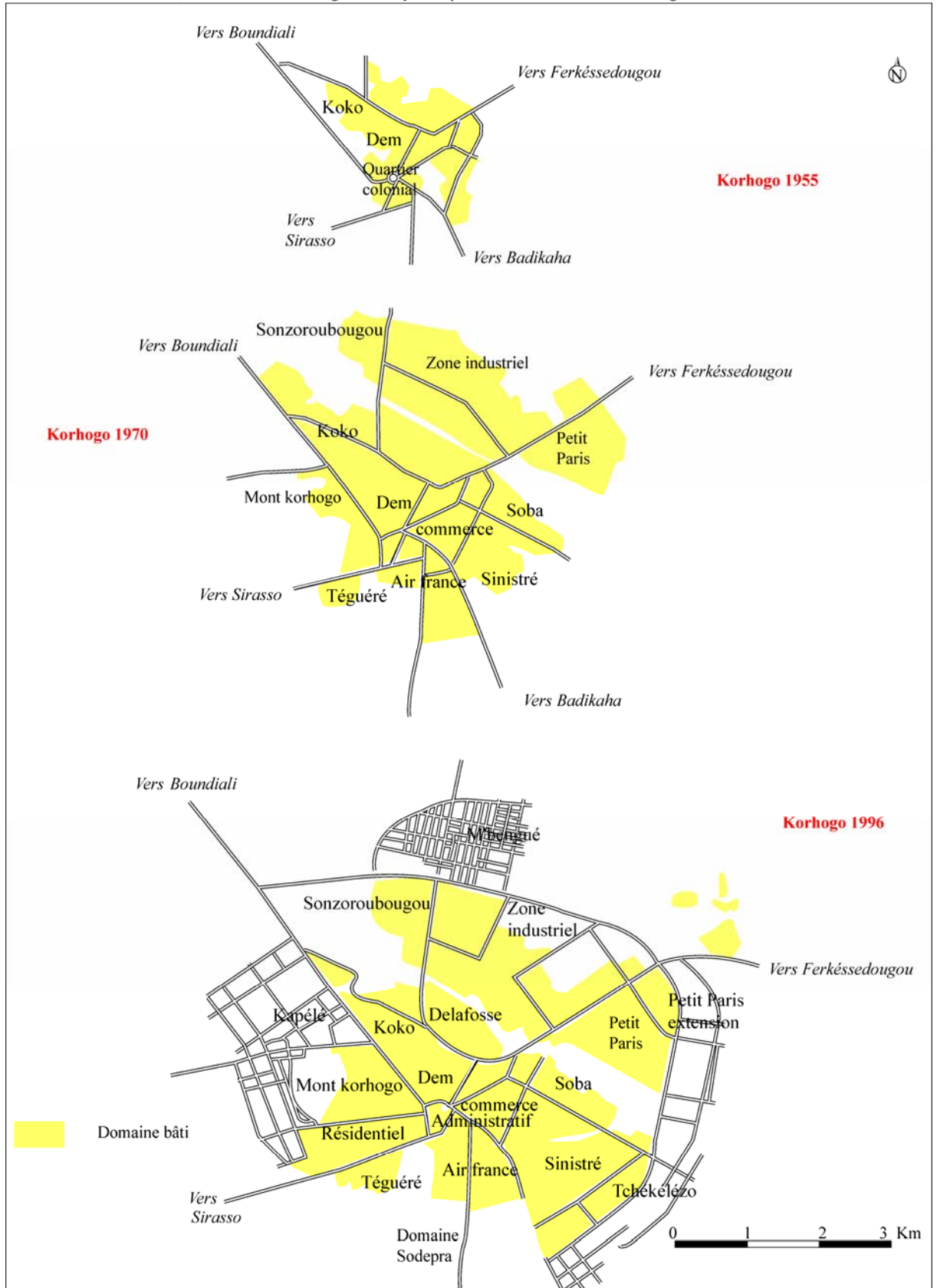
Au total, à Sikasso on note une désarticulation manifeste de l'appareil commercial, qui est le signe démontrant la difficulté à maîtriser l'ensemble des fonctions commerciales de la ville et plus largement sa dynamique spatiale. Pourtant, cette ville aurait gagné à se développer par l'intensité des échanges que le Mali entretient avec la Côte d'Ivoire et qui fait d'elle une ville étape.

III.2.4. Développement urbain de Korhogo

La fondation de Korhogo, capitale historique du Kiembera, sous-groupe Sénoufo installé sur la rive gauche du Bandama, est attribuée au périple de Nanguin et à d'anciens captifs venus au 18^e siècle du royaume mandé de Kong. Longtemps, la ville n'a été qu'un bourg. A l'indépendance en 1960, Korhogo compte environ 20 000 habitants, soit 10% des effectifs de la subdivision qui en comptait 200 000. La population était installée sur une superficie de 300 ha (Labazée et Faure, 2002).

Le site de Korhogo est caractérisé par un relief peu accidenté avec des pentes généralement inférieures à 4%. Ces conditions ont été favorables à l'urbanisation, qui a connu une extension rapide. Ainsi, en 1970, la ville occupe une superficie de 620 ha avec une population de 47 657 habitants, soit une densité de 77 hab/ha. Dix ans plus tard, la ville passe à 1180 ha avec une population de 65 775 habitants soit 56 hab/ha. En 1991, la superficie occupée par la ville est estimée à 1790 ha pour une population de 109 655 habitants, soit 61 hab/ha (BNETD, 1997) (Figure 25, p 276).

Figure 25: Dynamique de la tache urbaine de Korhogo



Source: Photographie aérienne, BNETD 1955, 1970, 1996

Conception et réalisation: NASSA Désiré Juin 2004

Aujourd'hui, dans l'armature urbaine nationale, Korhogo apparaît comme la ville principale du nord ivoirien, mais également comme le premier pôle urbain important lorsque l'on arrive du Burkina et du Mali. Elle participe activement aux échanges triangulaires entre la Côte d'Ivoire et les pays enclavés. C'est une ville attractive et dynamique. La dynamique de la population suit aussi cette croissance spatiale. Elle est rapide à partir de 1965, date du premier recensement de la population ivoirienne, jusqu'en 1998, date du dernier recensement. Son effectif passe en effet de 24 000 habitants en 1965, à 53 728 habitants en 1975, à 118 397 habitants en 1988 et à 152 759 habitants en 1998.

Graphique n°16: Dynamique de la population urbaine de Korhogo de 1965-1998



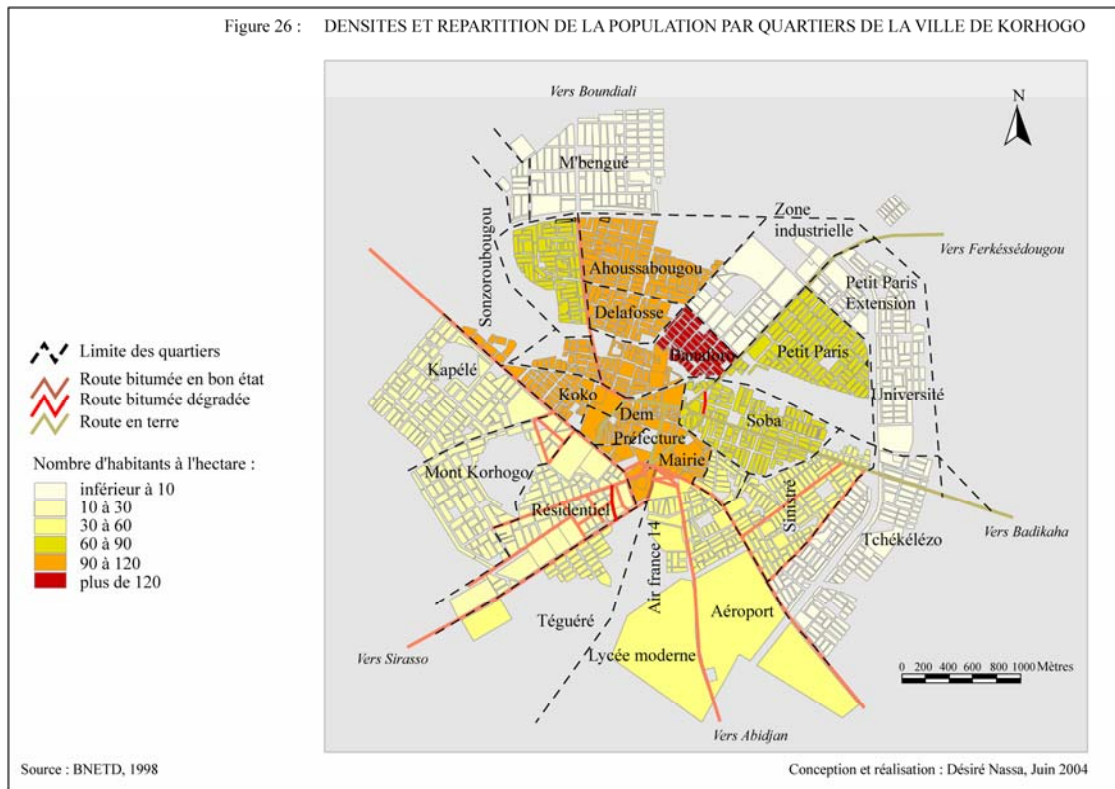
Source : *BNEDT-RGPH 1965 à 1998*

L'emprise de la ville sur l'espace a été multipliée par neuf par rapport à sa superficie initiale en 1960 (300ha). Cette ville occupe actuellement une superficie réellement urbanisée de 2650 ha. Cette consommation d'espace n'est pas le fait unique de la population qui, bien que croissante, n'a été multipliée que par sept. Elle s'explique aussi par le fait que la ville offre des possibilités d'extension importantes sans obstacle majeur, se traduisant par un étalement considérable de 2500 ha environ et avec une densité de population particulièrement faible (61 hab/ha environ).

En outre, cet étalement s'explique par la multiplication des lotissements qui ne sont généralement pas mis en valeur, ce qui laisse penser que la ville est grande alors qu'elle n'occupe effectivement qu'un espace réduit.

Le processus d'urbanisation engagé depuis quelques années a conduit à la réalisation de nouveaux lotissements dans des zones nouvelles, alors que les quartiers existants disposent

encore d'une capacité d'accueil importante. Cela est dû aux différents préfets qui se sont succédés à la tête de la ville. La densité de la population par quartier nous donne un aperçu de la répartition spatiale de cette population sur le tissu urbain (*Figure*).



La construction de logements individuels est également un des facteurs importants dans la consommation d'espace de la ville. Les périphéries sont utilisées pour répondre aux objectifs liés à la construction des logements individuels destinés aux agents de l'Etat travaillant dans les services décentralisés et les entreprises privées. Les acteurs de l'économie transfrontalière investissent dans l'immobilier qui demeure un placement sûr des devises acquises, selon Inza Ouattara. (Photo 13 p. 279).

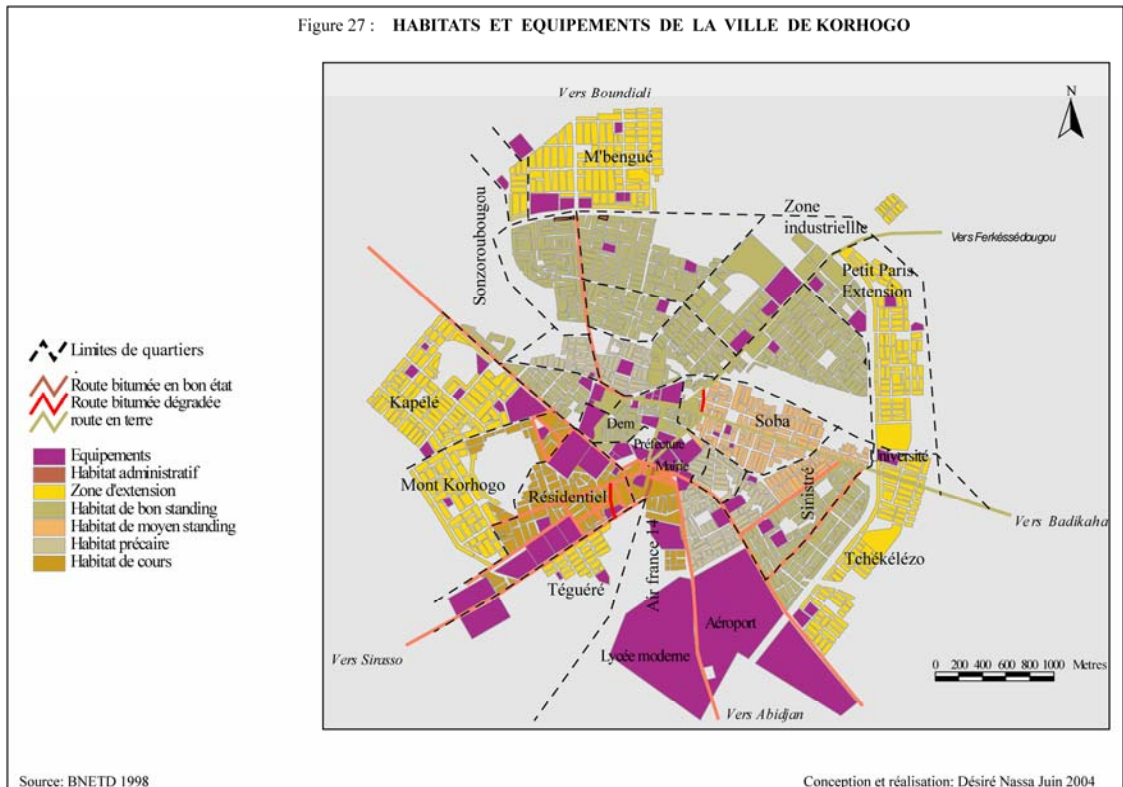


Photo 13 : Habitat individuel en construction au quartier résidentiel à Korhogo juillet 2002, cliché de l'auteur.

Ainsi, ils ont multiplié les constructions dans les quartiers résidentiels pour subvenir aux besoins croissants de logements, vu l'augmentation de la population. Mais cette volonté se heurte aux effets néfastes des différentes crises que connaît le pays. Ainsi dans ces nouveaux quartiers, plusieurs logements individuels n'ont pas été achevés. Les voies de communication ne sont pas ouvertes ou seulement de façon partielle. Ces quartiers n'attirent pas, malgré le luxe des logements construits. C'est pourquoi la majeure partie de la population et les activités se concentrent au centre ville, autour du grand marché et de la gare routière.

Au centre ville, les voies connaissent certaines dégradations dues à un trafic trop intense de transports et de services, comme celles qui conduisent au grand marché, à la gare routière, aux services des impôts, aux banques et à la grande distribution. (Figure 27, p 280).

Figure 27 : HABITATS ET EQUIPEMENTS DE LA VILLE DE KORHOGO



Tous ces facteurs ont provoqué des phénomènes qui entraînent des ségrégations sociales accrues et la désorganisation de la fonction urbaine.

Conclusion

Au total, l'espace transfrontalier du croissant nord de la Côte d'Ivoire est une zone située à cheval sur cinq pays. Chacun structure ou façonne son espace suivant sa politique d'organisation territoriale. Ainsi, les différents programmes de développement que ces pays initient sont faits en direction de leur population respective pour résoudre les problèmes de disparités régionales. Pour ce faire, l'acteur principal de cette structuration spatiale est l'Etat central généralement logé dans les capitales des Etats. C'est de là que les informations et toutes les voies de communications partent vers les territoires nationaux.

Les infrastructures routières et ferroviaires mises en place contribuent également à structurer et organiser l'ensemble des territoires des Etats, permettant aux populations d'évoluer entre les différents pays. Les tracés des voies de communication, des nœuds et des points qui se créent connaissent des fortunes diverses. Ainsi si les axes routiers qui relient les localités urbaines de part et d'autre des frontières sont en bon état, les villes connaissent un

bouillonnement d'activités liées aux opportunités qu'offrent les frontières et les territoires frontaliers sont dynamiques.

Il est également important de souligner que la structuration des zones frontalières dépend du type de frontière à laquelle la région est adossée. Si elle jouxte une frontière ouverte et dynamique, la zone frontalière connaîtra alors un dynamisme autre que celui engendré par l'Etat central. La frontière impulse un souffle nouveau à la zone. Ce cas de figure concerne les régions en contact avec le Burkina Faso et le Mali. Dans les villes adossées à cette frontière, le dynamisme commercial est important. Les exemples des villes de Korhogo et de Sikasso nous confortent dans cette idée.

En revanche, lorsque la région frontalière est adossée à une frontière qui est perçue comme une muraille, le contact qui s'établit est de faible envergure. Le commerce sur ce type de frontière est informel, structurant faiblement l'espace environnant. Peu d'investissements lourds y sont faits car ces types de territoires frontaliers demeurent des zones de tensions politiques et sociales, d'insécurité, autant de réalités qui n'incitent pas à y investir. On y installe tout au plus des constructions et des équipements légers. Les régions du Dinguélé, avec Odienné comme chef-lieu, et de la haute Guinée, dont Kankan et N'zérékoré sont les provinces, en sont un exemple.

CHAPITRE IX

PROBLEMES ET PERSPECTIVES DES ECHANGES COMMERCIAUX ENTRE LES ESPACES TRANSFRONTALIERS DU CROISSANT NORD DE LA CÔTE D'IVOIRE

Au regard des potentialités industrielles, manufacturières, et de la position centrale qu'occupe la Côte d'Ivoire dans la sous-région, le niveau des échanges officiels entre ce pays et ses voisins est largement en deçà des attentes. En effet, bien que les produits ivoiriens soient fortement présents sur les marchés des pays voisins et que la balance commerciale pèse largement en sa faveur, la valeur des échanges avec les pays limitrophes représente 15% de son commerce extérieur officiel mondial, soit 400 566 373 121 milliards de francs CFA pour un volume global de marchandises de 18 871 888 tonnes en 2001 (Direction du commerce extérieur de Côte d'Ivoire).

Même si l'on s'accorde à reconnaître que les transactions informelles sont nettement plus importantes, il n'empêche que l'accès au marché ivoirien, par les opérateurs de la sous-région bute sur de nombreux obstacles depuis 1990. Plusieurs raisons sont avancées par les opérateurs économiques pour justifier la relative faiblesse des échanges avec la Côte d'Ivoire. Parmi les difficultés les plus couramment évoquées, celles relatives aux tracasseries des forces de contrôle et de sécurité, l'insécurité grandissante sur les couloirs de transports et maintenant la rébellion armée, occupent une bonne place. Pour notre part, nous estimons qu'il existe d'autres facteurs qui freinent l'éclosion des échanges aux frontières ivoiriennes, pour lesquels des solutions idoines seraient souhaitables.

I. PROBLEMES LIES AU DEROULEMENT DES ACTIVITES TRANSFRONTALIERES

Le déroulement des activités d'échanges entre la Côte d'Ivoire et ses voisins connaît des difficultés importantes depuis le début des années 1990. Pourtant au vu des mouvements de populations, de marchandises et de l'ampleur des transactions qui se passent aux frontières de ces pays, l'on serait tout de même tenté d'affirmer qu'il existe dans ce sous-espace ouest-africain un dynamisme lié au commerce. Tel n'est pourtant pas le cas.

Il existe réellement des problèmes qui sont devenus des entraves au développement de l'activité commerciale et des mouvements de personnes aux différents postes frontières, et sur

les couloirs de transports. Mais plus que les questions récurrentes de sécurité et de tracasserie, trois difficultés majeures se détachent :

- l'absence de lisibilité dans les opérations des transactions commerciales et les difficultés d'application des textes qui régissent les échanges mis en route par des organisations sous-régionales,
- les menaces aux frontières,
- la peur de l'ombre du voisin : aujourd'hui la méfiance existe entre pays voisins, surtout entre la Côte d'Ivoire et ses voisins septentrionaux depuis le déclenchement de la crise qui secoue ce pays depuis le 19 septembre 2002.

I.1 L'absence de lisibilité dans les opérations de transactions commerciales et les difficultés d'application des textes

Il est difficile d'avoir une idée précise des normes édictées par les différentes réglementations en vigueur en matière de flux de marchandises et de personnes sur les territoires frontaliers des pays du sous-espace ouest-africain, tellement est grand le décalage entre les dispositions statutaires et la pratique quotidienne des acteurs.

Depuis les ports de San-Pédro et d'Abidjan, tout comme aux différents postes frontaliers, les frais d'enlèvement d'un produit peuvent varier du simple au double selon l'« intensité » des relations entre l'opérateur économique et ses différents interlocuteurs (douaniers, transitaires et forces de sécurité). Il en est de même sur les parcs-entrepôts des centres urbains de transit. Les textes, y compris le niveau de taxation des différentes opérations, s'appliquent « à la tête du client », malgré le fait que les douaniers et les transitaires donnent l'impression quelquefois d'appliquer les barèmes pour les taxations des marchandises. Comme ils le disent eux-mêmes, on peut faire un prix d'ami pour le dédouanement de la marchandise si les différents acteurs se connaissent. Dans le cas contraire la taxation peut être surévaluée.

Sur les couloirs de transports et aux différents barrages des forces de sécurité, quelles que soient la régularité des transactions faites et la possession des pièces afférentes aux véhicules, aux dédouanements des marchandises, les opérateurs sont tenus de déboursier une « rente routière » qui varie en fonction de la personne qui contrôle : policier, gendarme, agent des eaux et forêts, phytosanitaire et douanier. Pourtant les postes de contrôles ne font que se multiplier sur les différents axes routiers surtout depuis l'insurrection armée en Côte d'Ivoire sur toutes les étendues des territoires voisins de ce pays. Mais les transporteurs eux-mêmes ne sont pas aussi exempts de tout reproche. Très souvent les camions sont surchargés, les pièces

afférentes pour faire le trafic inter-état mises en route par les organisations sous-régionales ne sont jamais complètes. Un regard sur les véhicules donne une idée de leur vétusté qui ne répond pas aux normes de sécurité requises pour être affrétés. Tout cela entraîne un certain cafouillage dans le secteur du transport de marchandises et voyageurs de longue distance, par la corruption tous azimuts sur les couloirs de transports, qui fait le bonheur des uns et des autres. Chacun des acteurs y trouve son compte.

Toutes les mesures prises par les pouvoirs publics et les organisations sous-régionales pour limiter le phénomène ont échoué. Les plus spectaculaires concernaient celles qui visaient à réduire le nombre de barrages routiers, à appliquer un tarif extérieur commun et à exempter de droits de douane les produits issus de l'espace UEMOA. Il a été également question d'inspecter les produits importés, pour limiter les sous-facturations et les surfacturations. Pour limiter les fraudes lors des transferts des produits d'un port vers les pays enclavés, une convention dénommée « Déclaration TRIE (CEDEAO) » a été mise en place. Elle permet le contrôle des marchandises depuis le bureau de la douane d'émission jusqu'à destination en vue de juguler les fraudes sur des marchandises constatées sur les couloirs des transports.

Les lobbies des douaniers et des commerçants ont contraint les pouvoirs publics à revenir sur certaines mesures pourtant salutaires pour l'économie des pays sous-régionaux, et ivoirienne en particulier. Le démantèlement des points de contrôle sur les grands axes routiers n'a souvent duré que le temps de renouvellement des équipes des forces de sécurité. Les échanges fonctionnent de ce fait comme une mafia que seuls les initiés peuvent pénétrer, disposés à donner des pourboires à chaque « segment du dispositif ». Cette situation traduit l'ampleur et les formes que prend la corruption, qui alourdit incontestablement la facture des différentes activités économiques.

L'un des problèmes majeurs reste aussi l'état du réseau routier. En effet, compte tenu du dynamisme des échanges entre la Côte d'Ivoire et l'ensemble des pays septentrionaux, le nombre de véhicules qui emprunte l'axe ivoirien était sans cesse croissant. On dénombrait 200, voire 300 véhicules lourdement chargés, empruntant quotidiennement les couloirs de transport ivoiriens en direction des ports d'Abidjan et de San-Pédro. Cette situation a favorisé la dégradation rapide des voies les plus récentes et accentué celle des plus anciennes. Tel est le cas de l'axe Sikasso-Ouagolodougou construit en 1993 et de celui allant de Korhogo à Bouaké, le plus ancien. Sur ce dernier tronçon, les chauffeurs disent *qu'il ne faut surtout pas chercher à éviter les nombreux nids de poules, au contraire il faut faire avec sinon le risque de déverser son chargement sur la chaussée est grand.*

Mais au delà de ces aspects, les différences de coûts pour régler les taxes en vue de l'achat des marchandises entre pays n'ont pas les mêmes monnaies sont également à l'ordre du jour. C'est le cas entre la Côte d'Ivoire, la Guinée et le Ghana. Pour ce dernier pays, les problèmes semblent être jugulés, par la prise des dispositions institutionnelles qui permettent à tout opérateur détenteur d'un compte de non résident et muni d'une attestation d'exportateur de payer comptant ses marchandises aux guichets des entreprises en Côte-d'Ivoire. En revanche, aux frontières avec la Guinée l'absence de cette disposition incite de nombreux opérateurs à recourir au marché parallèle pour financer leurs transactions, ce qui entraîne fraude et contrebande constatée sur les différentes frontières ivoiro-guinéennes.

A ces difficultés, il faut ajouter celles liées aux brimades dont sont victimes les chauffeurs de camions. En effet depuis l'instauration de la carte de séjour en Côte d'Ivoire, une des mesures prises pour freiner l'immigration en direction de ce pays, le contrôle des biens et des personnes sur l'axe ivoirien est courant. Selon les forces de sécurité, les camionneurs sont de mèche avec les clandestins qui cherchent à migrer en Côte d'Ivoire en leur donnant un pourboire pour les aider à traverser tous les barrages routiers. Pour faire face à ce phénomène, des fouilles de camions sont courantes à chaque arrêt et les camionneurs sont sommés de déclarer leur équipage, pièces à l'appui. Il leur est également reproché de dépasser largement le nombre de personnes autorisées à être à bord des camions. Très souvent des contrôles inopinés sont effectués pour démasquer ces pratiques. Les camionneurs considèrent que ces brimades leur portent préjudice. Eu égard à cette situation, les opérateurs économiques se détournent de l'axe ivoirien vers d'autres axes des pays de la sous-région.

Mais la faiblesse des échanges aux frontières ivoiriennes vient également des facteurs socio-politiques internes qui ont contribué à altérer les relations de bon voisinage que ce pays entretenait avec ses voisins immédiats, altération qui s'est traduite par des menaces aux frontières, engendrée par la peur réciproque constatée entre voisins.

I.2 Les menaces aux frontières

Pour comprendre les problèmes nés des menaces aux frontières ivoiriennes, remontons dans l'histoire politique des relations entre les pays autour de la Côte d'Ivoire. Au début de l'indépendance, des conflits idéologiques ont opposé les leaders politiques des pays. Entre libéraux, marxistes, socialistes africains et révolutionnaires, les alliances politiques se sont faites et défaites : Conseil de l'Entente, Fédération du Soudan, amitié entre la Guinée et le

Ghana, révolution burkinabé, pays francophones et anglophones, confréries guerrières dans la région de la Sierra Léone ou du Libéria. Aussi dans la mesure du possible, chaque pays a cherché à être un pays phare de la sous-région dans le cadre des antagonismes précités. Pour ce faire, le pays qui avait la meilleure politique de développement et qui pouvait, par ses exportations dans la sous-région ou hors de l'Afrique de l'Ouest, dominer les autres, était perçu comme un danger potentiel pour ses voisins.

Les plans d'aménagement du territoire ont eu aussi la propriété de fermer les pays à la concurrence extérieure et même à celle des pays voisins, d'attirer les investissements privés étrangers par des barrières tarifaires et par un code d'investissement favorable parfois conçu pour affaiblir les pays voisins, en vue de tirer avantage des opportunités des marchés intérieur et extérieur (Dembele, 2003). Tel fut le cas de la politique économique de la Côte d'Ivoire vis-à-vis de ses voisins, qui a favorisé l'immigration d'une forte proportion de populations des pays ouest-africains sur son territoire pour bénéficier de sa croissance économique et permettre sa mise en valeur. Mais cette ouverture ne l'a pas permis de se débarrasser des handicaps de ses frontières, qui sont restées très rigides et fonctionnalisées. En effet, en dépit des rapports qui liaient l'ensemble de ces pays, la méfiance s'est installée dès les années 1980, du fait de la politique « d'ivoirisation » des cadres et du nationalisme économique qui commençait déjà à viser les ressortissants des pays voisins qui ont migré en Côte d'Ivoire pour bénéficier de la prospérité de ce pays.

L'instauration de la carte de séjour et les discriminations administratives qui en découlèrent renforcèrent ce sentiment d'inquiétude, plus généralement dans l'ensemble des pays ouest-africains et particulièrement au Burkina et au Mali. Les mentalités jadis ouvertes au rapprochement ethnique et culturel, se sont cristallisées de plus en plus sur les particularismes nationaux, du fait de la rareté des ressources de la terre, du manque d'emploi dans les villes et des crises économiques à répétition. Aussi, les forces de sécurité et de contrôle ont exploité à merveille ce regain de nationalisme pour grever les coûts des transports de marchandises par des prélèvements personnels sur les opérateurs économiques empruntant l'axe ivoirien et sur les migrants provenant des pays de la sous-région. Ainsi, il semble que les voisins immédiats septentrionaux de la Côte d'Ivoire ont eu le sentiment que leurs populations étaient indésirables sur le territoire ivoirien à cause des difficultés qu'elles rencontraient à se mouvoir dans ce pays. Pourtant on note la présence, à cheval sur les zones frontières les mêmes peuples. La crise actuelle de la Côte d'Ivoire prend sa source dans ces problèmes. Avec la partition de fait du pays à cause de la rébellion armée qui en contrôle sa moitié nord, les menaces qui couvaient déjà aux frontières avec l'ensemble des pays

septentrionaux de la Côte d'Ivoire se sont accentuées, actisant les tensions déjà perceptibles et qui ont longtemps entravé les relations commerciales, bloqué les véhicules et les voyageurs aux différentes postes frontières et barrages routiers sur les couloirs de transports. Tous ces problèmes ont engendré le ral bol des opérateurs économiques. Des sillons de nouveaux axes régionaux de transports pour contourner le couloir ivoirien sont apparus.

Au total, l'action institutionnelle pour le développement des échanges commerciaux frontaliers à donner naissance à une zone de libre échange, renforcée par les acquis de la libre circulation des personnes et des marchandises. Mais cette politique bute aujourd'hui sur de fortes résistances nationalistes qui rigidifient les frontières et fait planer des incertitudes sur le marché commun ouest-africain dont la Côte d'Ivoire se trouvait être le précurseur. Dans un tel climat, quel avenir pourraient avoir les échanges commerciaux aux frontières des pays de la sous-région autour de la Côte d'Ivoire ?

II. AVENIR DES ECHANGES ENTRE LES ESPACES TRANSFRONTALIERS

En raison de sa position d'interconnexion des réseaux marchands, de la qualité des voies de communications et du dynamisme de ses ports où l'ensemble des pays septentrionaux dispose de zones sous douane, la Côte d'Ivoire était l'épicentre des échanges commerciaux de toute l'Afrique de l'Ouest francophone. Des problèmes économiques et structurels ont amené les différentes autorités qui se sont succédées à la tête du pays à prendre des mesures qui ont fortement perturbé le déroulement des flux. Aujourd'hui ces problèmes internes ont entraîné la partition de ce territoire de transit du fait d'une rébellion armée qui en occupe la moitié nord. Cette situation et les problèmes évoqués plus haut perturbent considérablement le déroulement des flux commerciaux aux frontières en les détournant de l'axe ivoirien. Les questions qui découlent de ces constats sont les suivantes : quelles sont les mesures à prendre pour que les flux commerciaux puissent retrouver leur élan d'antan? Quels comportements les opérateurs économiques des pays soudano-sahéliens et les organisations sous-régionales doivent-ils adopter pour éviter que de tels problèmes ne soient préjudiciables aux économies des pays enclavés ?

II.1 Restructuration interne et communautaire des espaces

S'il est vrai que la Côte d'Ivoire dispose d'infrastructures routières, portuaires et ferroviaires adéquates pour le développement de son économie, il n'en est pas de même sur l'ensemble de ses frontières avec les pays voisins. C'est le cas des routes qui relient respectivement la Guinée à la Côte d'Ivoire dans la zone d'Odienné et celles avec le Ghana sur l'axe Bondoukou-Soko-Sampa. Le maillage du réseau routier doit être conçu de façon à assurer la cohérence de l'Etat et en premier lieu à désenclaver ces zones isolées. Ainsi, la ville capitale, centre de décision et de diffusion des informations, sous peine de subir rapidement les revoltes sécessionnistes, doit être assurée de liaisons et de relation avec les zones frontalières susceptibles de ressentir l'attraction des pays voisins, pour exister en tant qu'Etat et assumer ses responsabilités politiques. Il est important de se soucier des liaisons routières internes. Les liaisons routières sont les seules, par leur facilité d'éclatement et de formation de nœuds à leur carrefours, à permettre la structuration ou la restructuration « des pays frontières ».

Aujourd'hui un pays ne peut vivre en autarcie, même si l'aménagement du territoire demeure est de essort. Dans le cadre d'une coopération sous-régionale l'ensemble des Etats voisins de la Côte d'Ivoire devra se soumettre aux objectifs institutionnels de la mise en œuvre communautaire des plans régionaux d'aménagement du territoire, ce qui pourrait faciliter la circulation des biens et des personnes sur l'ensemble du réseau routier. Ces mesures devraient être complétées par un appui des organisations sous-régionales à la promotion des opérateurs économiques nationaux.

La construction des ports secs dans les villes frontalières peut non seulement favoriser la structuration des régions périphériques, mais également soustraire les opérateurs économiques aux griffes de la corruption le long des axes routiers. Cela ne poserait pas d'obstacle pour la survie du pays, quand nous savons que les investissements à réaliser se feront dans des localités urbaines loin des frontières. Car comme nous l'avons dit, les villes frontalières sont loin des frontières. A travers la mise en place des ces structures portuaires sèches, les distances à parcourir pour ravitailler les pays enclavés en traversant la Côte d'Ivoire du nord au sud, seront réduites et les voies de communications qui arment les centres urbains frontaliers aux ports côtiers auront une durée de vie assez longue. La sécurité du pays mise à mal par rapport aux menaces aux frontières septentrionales ne pourra que se renforcer. Il convient aussi de dire que la meilleure sécurité d'un pays demeurant les bons rapports de voisinage entre voisins, il est important de dissiper tous les malentendus engendrés par la

crise et par l'ensemble des mesures prises en direction des immigrants des pays voisins venus en Côte d'Ivoire non seulement participer à son développement mais aussi partager ses richesses. La confiance retrouvée devrait permettre de retrouver sur les couloirs de transports ivoiriens une partie des opérateurs économiques qui s'en ne sont détournés.

Ce ne sont pas seulement les marchandises et les personnes qui circulent, mais également les capitaux et les informations. Un réseau bancaire et une couverture téléphonique s'imposent pour conforter la structure nationale et sous-régionale, mais aussi pour permettre aux opérateurs économiques de mieux mener leurs transactions à l'échelle sous-régionale. Un appui des organisations sous-régionales pour permettre aux pays frontaliers de la Côte d'Ivoire d'accroître leurs infrastructures et communautaires est plus que nécessaire. C'est pourquoi, en donnant naissance à une zone de libre échange renforcée par les acquis de la libre circulation des personnes, l'harmonisation des politiques d'aménagement du territoire doit être une déclaration d'intention à appuyer.

Le libéralisme et la mondialisation sont les facteurs qui ont permis le durcissement des frontières par leurs effets multiplicateurs au lieu de les assouplir. En effet, les mesures prises dans le cadre des plans d'ajustement structurel (réduction du personnel dans les administrations publiques, retrait de l'Etat dans des secteurs d'activités), ont amoindri les pouvoirs des Etats qui étaient les seuls grands employeurs de leurs populations respectives. A cet effet, au cours des années 1990, du fait de la rareté de l'emploi urbain et rural, de nombreuses couches de populations (jeunes diplômés, adultes, femmes et chômeurs de longue durée) ont constitué les nouveaux agents du trafic populaire orienté vers l'exploitation des potentiels issus des frontières, ce qui a permis d'accroître un sentiment de rejet à l'égard des populations migrantes. Il serait alors important, pour notre part, de reconsidérer ces mesures. Cela permettrait aux Etats de continuer à être les pourvoyeurs et les créateurs des emplois qu'ils mettraient à la disposition d'une population de jeunes diplômés. Ainsi ces derniers ne pourront que canaliser leurs populations respectives par la création d'emplois dans la fonction publique. Cette frange de la population n'aura pas le sentiment d'être laissée pour compte à un pays voisin qui ne les accepte pas. Les Etats économiquement forts peuvent de ce fait consolider l'intégration économique longtemps prônée sans crainte et sans a priori.

Pour conclure, des Etats forts sont le gage d'une intégration régionale forte. Ainsi à travers un aménagement du territoire national impulsé par chaque Etat et les organismes sous-régionaux et communautaire, la multiplication des couloirs de désenclavement donneraient un meilleur visage aux espaces transfrontaliers.

II.2 Pour une réorganisation et la constitution de nouveaux pôles d'échange

La Côte d'Ivoire, pays phare du sous-espace économique ouest africain (UEMOA), poursuit à travers cette structure d'intégration sous régionale, une politique d'accroissement des échanges avec les pays limitrophes globalement mais surtout avec les Etats septentrionaux enclavés. Pour ce faire, l'essentiel des flux de personnes et de marchandises de l'ensemble des pays enclavés s'est longtemps dirigé en direction de ce pays.

Les villes et les espaces flous de part et d'autre des frontières en étaient les principaux bénéficiaires, car ils dépendaient de l'activité du commerce transfrontalier et des transports. Ces espaces étaient les points centraux du déroulement du commerce entre la Côte d'Ivoire, le Mali, le Burkina avant la crise politico-militaire ivoirienne.

Les espaces transfrontaliers entre la Côte d'Ivoire, la Guinée et le Ghana, malgré leur faible dynamisme dans notre espace d'étude, profitent également de politique économique et tarifaire pour échanger entre eux.

Dans leur grande majorité, les centres urbains sont tributaires des échanges avec la Côte d'Ivoire du fait du dynamisme de ses structures portuaires, infrastructurelles et industrielles. L'importance de ce pays en tant que plaque tournante de l'organisation des flux commerciaux n'était plus à démontrer. C'était le lieu de transformation d'une importante partie des richesses agricoles des pays soudano-sahéliens. En retour elle redistribuait des biens importés du reste du monde et des produits qu'elle-même fabriquait dans ses structures industrielles en direction des pays limitrophes.

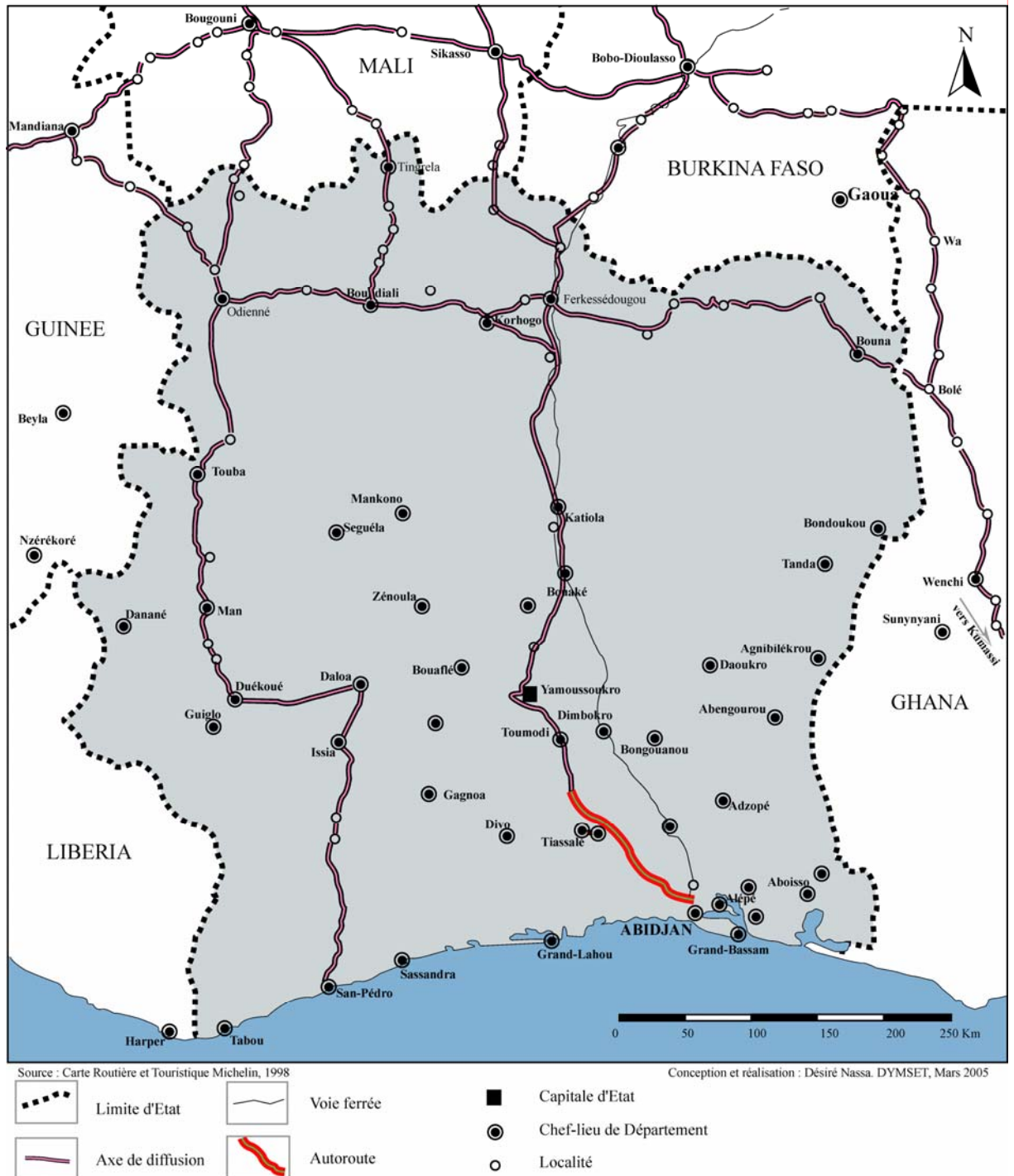
Aujourd'hui, face à la crise politico-militaire qui remet en cause le fonctionnement de l'espace ouest-africain autour d'un seul pôle de développement qu'est la Côte d'Ivoire, plusieurs options peuvent être émises.

Pour la survie et la répartition exemplaire des populations du sous-espace ouest africain, une option en faveur d'un aménagement volontariste du territoire est nécessaire. Permettre aux Etats enclavés, malgré les liens historiques qui les lient à la Côte d'Ivoire, de multiplier les pôles d'échanges à travers toute l'Afrique de l'Ouest pourrait désengorger l'axe ivoirien et répartir le trop plein du trafic et ses effets multiplicateurs sur d'autres axes comme ceux de Conakry, de Dakar, d'Accra et de Lomé. Plus les possibilités de liaisons seront nombreuses, plus la situation de pôle unique d'échange que joue la Côte d'Ivoire sera limitée.

Une autre option en faveur d'une urbanisation essentiellement basée sur le déroulement des échanges aux frontières à travers un réseau harmonieux de villes moyennes pourrait impulser une intégration à la base aux Etats. Les clivages nés des conflits idéologiques

pourraient connaître un terme. Peu à peu, l'espace transfrontalier nord ivoirien devrait se structurer autour de cinq axes nord-sud (Figure 27, p. 291)

Figure 28: Axes majeurs du développement des échanges transfrontaliers



- L'axe Bamako-Odienné, Man, Daloa, San-Pédro, Avec la variante Bamako-Sikasso-Tingréla-Korhogo-Bouaké-Abidjan
- Ouagadougou, Ouangolodougou, Bouaké-Abidjan
- Bamako, Bougouni, Kankan, Conakry
- Ouagadougou-Wa-Kumassi-Accra

Les échanges transversaux étant moins importants entre la Côte d'Ivoire, la Guinée et le Ghana dans sa partie septentrionale, il serait primordial de les renforcer à travers une série de liaisons qui pourraient croiser les autres axes verticaux nord-sud. Ainsi, deux liaisons seraient à renforcer, l'axe Kankan-Odienné-Boundiali-Korhogo-Bouna-Bolé et de l'axe Kankan-Bougouni-Sikasso-Bobo-Dioulasso-Wa, qui permettraient de désenclaver le sud du Mali, du Burkina Faso et le nord ivoirien. Il pourrait en résulter une évolution des différents espaces transfrontaliers qui modifieraient profondément l'évolution actuelle des échanges.

Il conviendrait aussi de contrebalancer le poids excessif de la Côte d'Ivoire dans le déroulement des échanges vers d'autres pôles pouvant avoir l'allure de pôle majeur comme la Guinée, le Togo, le Bénin et le Ghana. Cette situation permettrait de créer des emplois dans les zones frontalières longtemps laissées pour compte, sous-peuplées et sous-administrées.

Conclusion

Au terme de ces préoccupations et de quelques pistes de réflexions émises pour un dynamisme des échanges aux frontières du croissant nord ivoirien, nous retiendrons qu'il est important d'explorer des voies porteuses pour une dynamique régionale forte permettant de corriger les effets négatifs des structurations territoriales nationales trop tournées vers l'intérieur des Etats. Cette situation défavorise les périphéries des pays en relation où le manque d'infrastructures fait naître un espace économique tourné vers l'informel.

De fortes résistances nationalistes s'opposent à la création d'une zone de libre échange renforcée par les acquis de la libre circulation des personnes en durcissant les frontières, ce qui engendre une méfiance entre les pays de la sous-région qui estiment que la coopération transfrontalière se dessine comme un lieu d'insertion à la mondialisation. Consciente de la nécessité de la coopération transfrontalière, la Côte d'Ivoire éprouve cependant à l'égard de ses voisins une crainte d'ouvrir certaines de ses frontières. Cette configuration fait peser de sérieux doutes sur l'avenir des échanges aux frontières.

Les analyses montrent que, pour définir un cadre adéquat des échanges transfrontaliers entre pays autour de la Côte d'Ivoire, il faut approfondir les études concernant ce domaine d'activité important pour les économies des pays de la sous-région, par la création d'un observatoire des frontières. Cette structure serait chargée de coordonner et d'améliorer les conditions d'une véritable coopération transfrontalière avec, en point de mire, l'établissement d'une charte des frontières ouest-africaines.

CONCLUSION GENERALE

Conclure ? Cette interrogation est la manifestation bien réelle d'un doute devant le résultat de ce travail. Nous sommes dans la situation du spectateur pour lequel le mot « fin » qui apparaît sur l'écran déclenche le début de sa réflexion (Raffestin et Guichonnet, 1974). Conclure serait alors une manière de recommencer.

Nous croyons, du moins le pensons-nous, avoir montré tout le long de ce travail que la frontière n'est pas cette simple ligne instrumentalisée à la fois par l'Etat et par les populations frontalières, les frontaliers. Loin d'être simplement un phénomène géographique, elle est un phénomène social avant tout. Ce travail relatif à la connaissance des activités économiques frontalières entre la Côte d'Ivoire et les pays limitrophes peut être analysé sous différents angles : économique, anthropologique, et sociologique. Mais pour notre part, notre objectif étant de cerner l'ensemble de phénomènes qui apparaissent ou qui ont cours sur les marges, la frontière doit être envisagée dans un cadre régional. Elle doit en quelque sorte être perçue comme une zone-contact où s'entremêlent flux de proximité, de courte et de longue distance qui transforment ces zones en des territoires à part entière et qui sont à la fois otages de l'Etat et des frontaliers.

Frontières, otages de l'Etat et des « frontaliers »

La frontière matérialise dans l'espace une séparation entre deux groupes, deux ensembles. C'est la limite d'un territoire, d'une souveraineté et le symbole d'une identité à affirmer et à défendre. A cet effet, elle tente d'abolir les anciennes limites intérieures qui existaient entre des communautés, pour créer de nouveaux territoires.

Ce processus de création, de développement et du maintien des frontières nationales s'appuie sur la réunion de plusieurs réalités qui, enchevêtrées les unes aux autres, donnent aux frontières le statut du sacré, d'éléments intangibles. Elles sont ainsi liées à des institutions, des discours, des hommes, des uniformes. Elles symbolisent le point de convergence, de départ et de retour, de l'endroit matériel où, à la fois, le territoire national commence et s'arrête (Velasco-Graciet, 1998)

Mais elles ont aussi une dimension régionale sinon locale et dans le cas de pouvoirs emboîtés, la superposition des fonctions ajoute à sa complexité. La frontière est agitée par des dynamismes multiples, locaux mais plus encore internationaux : selon les circonstances, elle s'ouvre ou se referme, elle naît et meurt, marque l'espace de ses empreintes successives et

spécifiques. C'est l'Etat qui détermine son existence et qui la contrôle. Cependant, la frontière ne reflète qu'imparfaitement l'hétérogénéité des groupes humains qui constituent l'Etat-Nation. En tout état de cause, l'intégration de ceux-ci dans un ensemble spatial issu de l'histoire n'est qu'aléatoire. C'est pourquoi ces groupes humains situés sur les marges se distinguent des autres groupes qui sont à l'intérieur du territoire. Pour eux, la frontière fait partie du quotidien. Elle exerce une influence sur eux, sur leurs pratiques. Le différentiel qu'elle crée leur permet un rapport d'échanges transfrontaliers entre populations riveraines. Cette situation fait apparaître deux systèmes commandés par deux acteurs ayant une perception différente de la frontière. L'un provenant de l'Etat central qui cherche par tous les moyens à marquer sa présence dans la construction de son territoire matérialisé par la présence des douaniers, des militaires et de postes de contrôle et l'autre local fondé sur les échanges entre communautés ; une sorte de complémentarité et de solidarité.

De frontières otages de l'Etat ou des Etats.

L'existence des frontières en Afrique dans leur grande majorité s'est constituée par le jeu des impérialistes européens. La plupart d'elles ont été esquissées entre 1886 et 1900 (Raffestin et Guichonnet, 1974). Mais ces frontières ont été élaborées à partir des traités ou conventions passés entre puissances européennes à l'issue du congrès de Berlin. Sur la base de ces traités et conventions, le partage de l'Afrique et l'apparition de zones d'influence de chaque puissance voient jour. Ainsi la délimitation de ces sphères d'influences a conduit pour une grande part à l'établissement de frontières. Mais c'est avec le mouvement de décolonisation et l'émergence d'Etats indépendants sur la scène internationale qu'elles se sont multipliées suivant un découpage influencé par les éléments physiques remarquables.

Les supports de ces types de frontières sont principalement basés sur des critères physiographiques (cours d'eau, lignes de partage des eaux et lignes de crête), sur des critères anthropo-géographiques et sur des lignes géométriques. Plusieurs d'entre elles, utilisent un support hydrographique. C'est le cas des frontières ivoiriennes. En effet, la plupart des frontières de la Côte d'Ivoire ont été élaborées entre 1894 et 1945. Elles ont comme support majoritairement les tronçons de certains cours d'eau. C'est le cas respectivement entre la Côte d'Ivoire et le Libéria, le Mali, le Burkina Faso, le Ghana et la Guinée. Entre ce dernier pays et la Côte d'Ivoire, nous avons aussi une ligne de crête (celle du mont Nimba) qui fait office de frontière. En revanche, les quelques tronçons de cours d'eaux qui servent de frontières entre la Côte d'Ivoire les pays précités sont respectivement, la Volta Noire, la Comoé, et l'affluent du

Sassandra (Gbanhala). Ce sont ces différentes interfaces ayant comme appui les lignes de crête et des cours d'eaux, qui enveloppent le territoire ivoirien en lui donnant une identité, une réalité politique.

La frontière crée ainsi une souveraineté nationale. Elle est alors un véritable instrument géographique à la disposition de l'Etat. Ainsi, à travers ces fonctions, les frontières deviennent des éléments importants des souverainetés nationales. Elles sont incitations, stimulation ou interdiction ; rôles qui influencent l'existence et l'organisation des groupes humains installés dans les zones frontalières. De l'action socio-géographique à l'action socio-économique, les populations frontalières sont influencées, voire biaisées, parfois comprimées par telle ou telle fonction (Pradeau, 1993). Ainsi, en temps normal, les frontières remplissent au moins trois fonctions principales définies par l'Etat : fonction légale, fonction fiscale et fonction de contrôle (Raffestin et Guichonnet, 1974). La fonction légale signifie qu'en deçà de la ligne frontière politique délimitée, prévaut un ensemble d'institutions juridiques et de normes qui réglementent l'existence et les activités à l'intérieur d'une aire territoriale.

La fonction de contrôle a pour dessein de surveiller les hommes et les biens qui franchissent la frontière. Les services d'immigration qui opèrent à la frontière appliquent à la lettre les dispositions en vigueur en matière de surveillance de l'immigration. La frontière devient ainsi un instrument de la politique d'immigration, parfois de la politique d'émigration. Elle joue ainsi un rôle de filtre.

La dernière fonction importante exercée par la frontière est la fonction fiscale. Cette fonction a pour objectif de défendre le marché national en prélevant des taxes sur les produits étrangers par l'intermédiaire des douanes. C'est une fonction promue au rang d'instrument de la politique économique des Etats. Elle leur permet de favoriser une industrie nationale en la mettant à l'abri des atteintes de la concurrence, en lui réservant le marché national. Cette fonction est aussi un moyen important pour alimenter les budgets des Etats. Même si les mouvements d'intégration tendent aujourd'hui à faire reculer cette fonction fiscale, durant les périodes de crises et de difficultés économiques elle retrouve sa place. Dans notre espace d'étude, tous ces aspects de la frontière y sont perceptibles.

Dans le cadre des échanges entre la Côte d'Ivoire et ses voisins septentrionaux, les flux sont comptabilisés et contrôlés aux différents passages aménagés des frontières. Les principaux acteurs représentant l'Etat auxquels ce travail a été confié sont les douaniers, les agents de police et de la gendarmerie. Les premiers sont pourvoyeurs de l'Etat en recettes pour asseoir son budget de fonctionnement, en contrôlant, comptabilisant et taxant les produits étrangers selon les lois en vigueur en matière d'échanges. Ils jouent ainsi un rôle de

protecteur du ou des marchés intérieurs de l'Etat ou des Etats. Ainsi s'agissant de la Côte d'Ivoire, ses exportations en 2001, en direction du Burkina et du Mali, deux Etats sahéliens et membres de l'UEMOA, ont été évalués respectivement à 305 128 tonnes (17%) et à 1 036 765 tonnes (60%) et en direction du Ghana, 270 006 794 kg (15%) et de la Guinée, 148 073 975 kg (8%).

Les exportations en direction du Mali ont augmenté de près de 16,4% de 1999 à 2001 soit de 124 627 665 967 de francs Cfa à 149 162 559 963 milliards de francs Cfa. Dans le même temps, les exportations en direction du Burkina Faso connaissent une baisse de près 28%, passant de 115 067 698 677 millions de francs Cfa en 1999 à 89 889 881 686 millions de francs Cfa. Pourtant, l'application du tarif extérieur commun de l'UEMOA avait permis d'accroître sensiblement le volume du commerce sous-régional. Cette évolution était favorable à la Côte d'Ivoire, qui avait consolidé la position de ses produits industriels et manufacturés sur les marchés des pays membres de l'UEMOA. La baisse des transactions commerciales enregistrée entre le Burkina et la Côte d'Ivoire peut s'expliquer par les problèmes politiques qui existaient déjà en Côte d'Ivoire et qui ont connu un premier pic avec le coup d'état militaire de 1999, avant de connaître à nouveau un paroxysme en septembre 2002 par le fait de la rébellion actuelle. Les nombreux barrages routiers sur les couloirs du transport ivoirien ont également découragé les opérateurs économiques de ce pays.

Ainsi, le Burkina s'est retiré de l'axe ivoirien en matière d'approvisionnement en produits commerciaux pour aller vers les axes ghanéens et togolais. Les exportations ivoiriennes en direction du Ghana et de la Guinée, de 1999 à 2001, ont connu des fluctuations : en 1999, 300 431 tonnes de produits vers le Ghana, 191 949 vers la Guinée. En 2000, une baisse est enregistrée, soit 221 019 tonnes pour le Ghana et 148 073 pour la Guinée. Cette baisse est due aux événements politiques survenus en Côte d'Ivoire en fin d'année 1999, relatifs au coup d'Etat militaire. Les opérateurs économiques guinéens et ghanéens ont observé de la prudence en matière d'importations. Il a fallu attendre 2001 pour voir une timide reprise avec des commandes en direction des entreprises ivoiriennes. Ainsi, en 1999 à 2001, la valeur des échanges avec le Ghana passe de 81 490 280 676 milliards à 115 119 132 400 milliards de francs CFA et avec la Guinée de 24 993 090 342 à 33 565 555 515 milliards de francs Cfa.

Le commerce avec les deux pays septentrionaux reste largement excédentaire en faveur de la Côte d'Ivoire, même durant ces dernières années où une baisse semble s'amorcer du fait des troubles sociopolitiques. Une recomposition des axes d'échanges sur l'ensemble de l'Afrique de l'Ouest s'est alors formée avec le renforcement des axes ghanéens, togolais et béninois. En revanche, les échanges entre la Côte d'Ivoire et l'ensemble des pays hors de la

zone franc sont dérisoires, comparativement à ceux de l'espace UEMOA. De nombreux facteurs freinent le dynamisme de ces échanges, d'ordre politique et économique-culturel. Loin de permettre des échanges officiels, on assiste à la montée en puissance des échanges de proximité très informels entre les espaces. Dans ces échanges, on distingue deux sortes de flux d'importance inégale.

D'une part, les flux traditionnels, ancestraux, liés à des complémentarités productives ou aux décalages saisonniers permettent la réduction des tensions alimentaires qui peuvent survenir. Ce premier type de commerce, très minoritaire dans l'importance des flux, concerne les produits qui ont longtemps alimenté les échanges dans le sens nord sud et dans le sens sud nord (la cola, la banane plantain, l'igname et le bétail, les céréales traditionnelles le karité). Il s'agit d'un commerce de proximité.

D'autre part, à ces échanges traditionnels sont venus s'ajouter des importations à grande échelle qui répondent aux opportunités de profits tirés des disparités monétaires et de politiques commerciales entre la Côte d'Ivoire, le Ghana et la Guinée et entre la Côte d'Ivoire, le Mali et le Burkina Faso. L'observation des marchés frontaliers à différentes échelles (proximité, courte et longue distance) place, quantitativement, les produits traditionnels très loin derrière les flux des produits manufacturés et ceux issus du marché mondial. L'origine de cette domination des produits manufacturés et issus de marché mondial, remonte à la mise en œuvre des plans d'ajustement structurel dans l'ensemble des pays africains mais en particulier en Côte d'Ivoire en 1990 et les réformes douanières conçues dans le cadre des échanges dans l'espace UEMOA. Ces réformes ont consisté en l'uniformisation des taxes douanières et en la mise en place des conventions de Transports Inter Etats (TRIE) pour permettre la libre circulation des biens et des personnes sur l'ensemble des territoires des Etats.

La police et la gendarmerie quant à elles, surveillent et sécurisent les frontières. Elles filtrent les entrées et les sorties du territoire national en application des législations en vigueur en matière d'immigration et d'émigration. A cet effet, sur les points de passage aménagés aux frontières, certains enregistrements à des fins statistiques sont ainsi élaborés par ces corps de sécurité et de contrôles. Le contrôle et l'interdiction diminuent la fluidité des trafics. Par la surveillance, le contrôle et le refoulement éventuel, on empêche ainsi une forte migration vers un Etat dominateur et dynamique dans la zone. Tel est le cas de la Côte d'Ivoire qui a pris un certain nombre de mesures pour contrôler l'immigration temporaire et définitive des populations de l'Afrique de l'ouest, en multipliant les contrôles aux différents barrages routiers et sur ses frontières. La membrane périphérique qu'est la frontière ainsi

instrumentalisée joue donc dans ce cas précis un rôle « protecteur » auprès des populations nationales et pour le territoire pour lequel l'Etat la sacralise.

L'Etat nation, avec la complexité croissante de ses organes et de ses politiques, est à l'origine de la fonctionnalisation des frontières. Une fonctionnalisation forte est souvent signe d'une affirmation de sa souveraineté, de son existence et de sa parfaite maîtrise de son territoire. C'est cette fonctionnalisation rigoureuse, qui est souvent cause d'effets indirects et d'effets induits de la frontière. C'est elle qui incite à l'émergence d'un nationalisme accru dans la population. La frontière renforce leur identité et amplifie l'image de l'étranger. Elle est ainsi prise en otage par l'Etat ou les Etats pour asseoir un contrôle fiscal, celui des hommes et des biens et procéder à la maîtrise de son territoire.

Quand les frontaliers s'accaparent les frontières

Les frontaliers sont cette partie de la population qui tire profit de la frontière dans sa globalité. Ce terme regroupe à la fois les populations proches des frontières et des acteurs lointains ayant, comme ressources, les devises que leur procurent les activités à la frontière. Pour justifier de leur quasi-présence dans ces activités, de nombreux auteurs (Igué, Bach, Coquery-Vidrovitch) ont affirmé qu'elles sont un moyen de contourner, de réfuter les frontières « artificielles » héritées de la colonisation qui a fait cohabiter des groupes humains très différents sur des mêmes territoires. Le découpage politique n'a pas aussi davantage résolu le problème. Au contraire, il n'a fait que rendre rigides, intangibles, sacraliser et fonctionnaliser les frontières qui ont ainsi renforcé la scission des mêmes peuples, en les répartissant à l'intérieur de différents Etats. Cette situation peut apparaître comme le côté négatif, de la création des frontières dans l'organisation sociale et spatiale des peuples vivant sur les marges. Mais, le voisinage que crée la frontière entre les groupes ayant les mêmes pratiques religieuses et culturelles, renforce une certaine cohésion sociale, économique et culturelle. La frontière divise alors mais n'éloigne pas. Elle est rapprochement et créatrice de liens entre les populations frontalières. En revanche, elle peut paraître une barrière pour les populations qui vivent à l'intérieur du territoire pour lesquelles la fonctionnalisation, la rigidité imposées par l'Etat ne sont pas violables. Dans ce cas de figure, aucun lien, aucune relation culturelle voire économique ne peut exister entre les peuples. Pour ces acteurs lointains, la vision de la frontière renvoie au sacré, au danger, à son caractère intangible. Ces visions différentes des « frontaliers », vis-à-vis de la frontière sont les éléments importants qui permettent la cohabitation de plusieurs types d'échanges transfrontaliers.

Des circuits de proximité, circuits courts aux circuits longs, « les frontaliers » domptent la frontière

L'une des activités qui a cours sur les marges frontalières des Etats, est le commerce. C'est la résultante du différentiel que crée la frontière fonctionnalisée et que les frontaliers exploitent à souhait. Qu'ils soient officiels ou non, les échanges transfrontaliers concourent au bien-être des populations.

L'observation des échanges transfrontaliers dans le croissant nord ivoirien, fait ressortir trois types de flux : flux de proximité, flux de courte et de longue distance. Ces différents flux sont tenus par des acteurs différents et les lieux qui les commandent diffèrent également.

Ainsi, en premier lieu, à une petite échelle, les flux de proximité se déroulent entre communautés rurales proches des frontières et ont comme base les villages centres qui accueillent les marchés périodiques. Les marchés liés à ces flux sont des marchés ruraux frontaliers. Suivant la tradition de chaque espace, les marchés sont à jour fixe (par rapport au calendrier grégorien) ou à jour variable. L'une des caractéristiques de ces marchés est leur localisation tout le long des frontières et leur appartenance à un circuit intégré. Ils ont comme zone d'influence non seulement les villages proches des frontières mais aussi les villages homologues qui se situent de l'autre côté de la frontière apparente. Les transactions à ce niveau portent essentiellement sur les produits vivriers et d'élevage.

Les acteurs qui interviennent dans le processus de diffusion des flux de proximité ne sont que les habitants des localités frontalières d'une manière générale, auxquels s'ajoutent des petits commerçants colporteurs envoyés des grands grossistes libano-syriens et dioula installés dans les villes proches. Ce type de flux symbolise une forme de solidarité entre les peuples pour marquer leur volonté de complémentarité en matière de sécurité alimentaire. La frontière n'est qu'apparente et loin de les diviser, elle leur permet de consolider leurs rapports.

Le deuxième niveau d'observation des échanges concerne les flux de courte distance. Les marchés qui engendrent les relations de courte distance sont en général situés dans les villes secondaires frontalières. Ces villes sont nées de l'animation des échanges commerciaux par les populations qui vivent sur les marges territoriales. Cette situation favorise la croissance de ces centres urbains frontaliers ayant comme activité principale le commerce de courte distance, né en aval du commerce de proximité qui s'est établi entre les villages frontaliers. Généralement, ces centres urbains secondaires servent aussi de support à la création d'un important réseau de marchés frontaliers qui se greffent autour d'eux à travers

leur appartenance à des circuits intégrés. Ce sont des marchés relais entre marchés ruraux frontaliers et marchés départementaux à vocation régionale.

Leur caractéristique est la capacité à regrouper tous les produits agricoles et manufacturés provenant respectivement des marchés frontaliers satellites ruraux et des agglomérations plus importantes qui jouent le rôle de marchés régionaux. C'est de là que proviennent les colporteurs pour les marchés ruraux, qu'ils inondent soit avec les produits manufacturés que la Côte d'Ivoire produit abondamment, soit avec des produits issus du marché mondial en provenance du Nigeria ayant auparavant transité par le Bénin.

En sens inverse, les marchés frontaliers des centres urbains reçoivent des produits agricoles vivriers et d'élevage qui sont stockés dans les entrepôts et les magasins des coopératives des commerçants grossistes et demi-grossistes dioula, avant leur acheminement sur les marchés qui offrent plus d'opportunités en matière de redistribution des ressources sur des aires plus importantes.

Ces premiers centres d'entreposage des produits sont généralement accessibles à partir des grandes agglomérations régionales, ce qui n'est pas le cas entre les marchés ruraux et les marchés des centres urbains secondaires. Cet atout leur permet d'avoir une aire d'attraction comprise entre 20 et 50 km et de polariser les échanges dans leurs zones respectives.

Lorsque les échanges se déroulent entre aires de commerces des villes secondaires homologues situées de part et d'autre des frontières, ils sont frappés par les différentes réglementations douanières et tarifaires de chaque espace. Ce type d'échange n'est pas toléré par la douane. A ce niveau, la frontière prend tout son sens : un sens fiscal et un rôle de filtre. La fonctionnalisation de la frontière, qui était absente au niveau des changes de proximité, apparaît.

Le dernier niveau d'observation des flux concerne les échanges de longue distance. Les échanges frontaliers de longue distance s'insèrent dans une compréhension globale des flux qui différencient les marchés et les relations de l'espace. Le commerce local de part et d'autre de la frontière, n'est pas de même échelle que celle caractérisant les relations lointaines entre deux villes. Il en est ainsi, non pas en raison de la distance séparant les points en question, mais parce que les échelles, les points accessibles sont infiniment différents selon l'endroit de départ. Ainsi pour un village donné, s'il est difficile d'aller ailleurs que dans le village voisin, l'échelle d'activité restera locale. En revanche, si de ce village, il est possible d'accéder à une ville, l'échelle change. C'est le cas des flux de courte distance. S'il est possible d'aller de cette ville vers une capitale d'Etat ou un port, les flux s'internationalisent. C'est le cas des flux de longue distance. L'observation des échanges transfrontaliers, traduit

la domination des circuits longs entre villes importantes. Pour les commerçants opérant à cette échelle, les marchés liés aux échanges de proximité et de courte distance ne sont que des points de transit, de transbordement des marchandises et non les lieux où les transactions se font réellement. Ce sont eux qui alimentent les marchés des villes secondaires et dont les principaux acteurs demeurent les demi-grossistes et quelques petits commerçants. Ces derniers à leur tour partent vers les marchés ruraux pour les inonder en produits manufacturés et ils se procurent en retour des produits agricoles pour les villes. Ces observations ont été faites à partir des marchés de Korhogo, de Bondoukou, de Sikasso, de Bobo-Dioulasso qui sont des villes importantes à partir desquelles les commerçants opérant sur ces circuits contrôlent le commerce régional, sur la base des mêmes pratiques religieuses et linguistiques. Ils sont les principaux importateurs et exportateurs des produits en circulation dans notre espace d'étude.

Le commerce transfrontalier quelle que soient la manière de le qualifier, « informel », « de fourmi », « contrebande », « non enregistré » ou son caractère « non structuré », est une activité qui participe de la régulation sociale, surtout en cette période crise aigue dans les pays concernés par ce travail. Avec le tarissement des emplois dans les fonctions publiques et des effets directs ou indirects de la crise ivoirienne, la vente au détail des marchandises importées est une source d'emplois et de revenus pour les « déflatés » des entreprises et des jeunes diplômés ou non. La frontière longtemps « propriété » de l'Etat, change de « mains » pour celle des frontaliers. De source de revenus de l'Etat, elle devient source de devises et d'emplois pour une frange importante de la population.

Entre les frontaliers et l'Etat : le jeu de cache-cache

L'une des nombreuses difficultés rencontrées par l'Etat sur ses marges frontalières demeure l'entrée sur son territoire des produits de manière frauduleuse. C'est un aspect important des échanges transfrontaliers qu'il n'est pas aisé d'évoquer et de comprendre. La rigidité et la fonctionnalisation des frontières seraient les facteurs pouvant expliquer cet état de fait. Elle a pour appui le système de transgression local et exogène. Sans nier la véracité d'une telle réalité, cette perception des échanges frauduleux risque de donner une idée déformée de cette activité. C'est un commerce organisé à vaste échelle par des réseaux fortement hiérarchisés. Ces réseaux pour la plupart opèrent selon un code de conduite strict. La parole donnée et la confiance mutuelle constituent les fondements des relations entre commerçants impliqués dans les échanges de ce type. Ainsi, ils ne cherchent pas systématiquement à faire entrer leurs marchandises sur les territoires par des chemins

détournés. Bien au contraire, ils passent par les postes de contrôle, où ils obtiennent des documents leur permettant de faire entrer dans un semblant de légalité des marchandises sous-évaluées ou de nature différente de ce qui est déclaré à des agents de douane. Les autres modalités de la fraude sont le détournement du régime douanier de la marchandise, l'usage d'entrepôts fictifs et l'utilisation de faux documents ou de documents périmés.

Les petits commerçants et ceux opérant sur des circuits courts et de proximité utilisent quant à eux, d'autres stratégies. Les marchés frontaliers ruraux sont reliés à ceux des villes secondaires par de nombreux chemins de contrebande, chemins maîtrisés aisément où se fait le transport des marchandises importées pour les marchés frontaliers. Mais la fraude enregistrée dans les échanges transfrontaliers n'est pas le fait uniquement des commerçants. Elle est aussi l'œuvre de l'Etat même par l'intermédiaire des agents chargés de la sécurité et de contrôle censés assurer sa survie.

Les corps de l'Etat chargés de la sécurité et du contrôle se sont approprié des prérogatives de leur fonction à fin de servir leurs propres intérêts. Ainsi, ils érigent des barrages routiers de leur propre chef, sur les axes permettant d'écouler les marchandises. Des « rentes routières » sont alors perçues sur les différentes marchandises. Les transporteurs de produits agricoles périssables sont les plus exposés aux rackets. La possession des documents en bonne et dûe forme, n'est pas une garantie contre ces types de tracasseries. Pour éviter celles-ci les commerçants grossistes et ceux regroupés en associations négocient directement avec les responsables hiérarchiques en charge des postes de contrôles frontaliers, bien avant même que la marchandise ne soit introduite. Toutes ces fraudes fragilisent l'Etat.

L'apport de notre travail montre que la frontière produit un espace physique où des pratiques transgressives se mettent en place. Les activités économiques frontalières qu'elles soient officielles ou non, sont incontestablement créatrices de flux et de solidarité. Plus une frontière est rigide, surveillée, fonctionnalisée, plus les pratiques transgressives qui sont liées à sa présence sont fortes. La région frontalière transnationale devient ainsi une expression de l'intégration économique par la transgression, en même temps qu'un sous-produit de l'érosion de la souveraineté nationale, œuvre de la désacralisation des frontières par les frontaliers.

Naissance et apparition d'un « territoire » atypique sur les marges frontalières.

La frontière a un poids dans l'organisation de l'espace de chaque Etat de part et d'autre de la dyade qui les sépare (Pradeau, 1993). Elle est aussi un élément important dans la définition, l'apparition d'une zone ou d'une région transfrontalière aux aspects très souvent

atypiques. Mais son action seule ne peut permettre une réelle organisation de l'espace. Cette organisation dépend à la fois de l'Etat et des effets liés à la présence de la frontière. En effet, si la frontière façonne les périphéries des pays selon qu'elle est ouverte et dynamique, ou close et inactive, elle n'agit pas seule. Son rôle est également déterminé par les politiques de l'Etat central. Les impulsions (fonctionnelles, idéologiques, et politiques de développement) qu'elle reçoit à partir du centre (Etat) peuvent s'affaiblir ou connaître un second souffle à son niveau. Les périphéries peuvent être laissées pour compte ou aménagées en fonction de considérations de l'Etat central. Si la frontière est prise comme une marge ou une barrière, la zone frontalière accuse un sous-peuplement, une sous-administration et un sous-équipement. Les investissements y sont limités. Ainsi les régions liées à ces types de frontières, se trouvent en positions marginales et souvent isolées par rapport au centre national. Elles sont moins bien reliées au centre et encore entravées dans leurs relations avec leurs voisines. Les échanges qui s'y opèrent sont très informels et se déroulent sur des voies de circulation à praticabilité réduite. Les populations de ces régions se trouvent alors des laissés pour compte. Ce cas de figure concerne la région du Nord-Ouest qui fait frontière avec la Guinée. Elle est structurée autour de quelques axes routiers à praticabilité réduite le long desquels s'égrène un semis de marchés frontaliers au commerce informel. Périodiquement, une certaine animation s'installe sur les aires de commerce et par-dessus les localités frontalières urbaines et rurales. C'est ce type de frontière que nous avons appelé frontière vivifiée. Elle n'a que peu d'impact et les régions du Dinguélé du côté ivoirien et de la Haute Guinée côté guinéen accumulent les retards économiques et d'organisation spatiale. Les centres urbains qui auraient pu donner un dynamisme certain à cette région sont également éloignés de la ligne frontière.

Quand la frontière est une zone-contact, cette zone devient un espace ouvert. De cette zone-contact peut naître un dynamisme, provenant de l'intensification des flux qui impulsent un nouveau souffle, différent de celui engendré par l'Etat central.

Les frontières ouvertes et dynamiques offrent des possibilités importantes d'échanges entre les territoires. De la zone frontalière sur laquelle se greffe ce type de frontière, naît une zone d'activité économique forte et largement orientée vers des relations d'échange. Les activités directement liées à la frontière concernent la douane et le transit mais proviennent aussi du différentiel de politiques économiques, monétaire, de la disponibilité de main d'œuvre et de l'accès direct aux marchés du pays voisin. On assiste alors à une prolifération démesurée de plusieurs types de marchés, qui connaissent une vitalité à proximité de la frontière. Dans ce cas, les zones frontalières se structurent autour de grands axes routiers qui

favorisent quotidiennement le déplacement des personnes et le trafic des marchandises. C'est cette sorte de frontière que nous qualifions de vivante.

Ce cas de figure concerne la frontière nord avec le Burkina-Faso et le Mali. L'impact des échanges avec ces deux pays a permis de faire de lourds investissements pour les relier au port d'Abidjan, où ils détiennent des zones sous douanes. Dans cette zone frontalière tri-nationale se sont développées des activités de commerce et des villes homologues, Korhogo en Côte d'Ivoire, Sikasso au Mali et Bobo-Dioulasso au Burkina Faso. Elles profitent non seulement des échanges triangulaires entre les trois pays, mais surtout des échanges nés du désenclavement occasionné par leur arrimage à la Côte d'Ivoire secondé par un réseau routier et ferroviaire en assez bon état. La présence de la frontière favorise également la naissance de villes secondaires et de bourgs frontaliers avec le commerce et le transit comme activités principales, comme Ouangolodougou, Niagoloko, Pogo et Zégoua. Proches les unes des autres, elles favorisent le dynamisme économique et spatial. Une telle région attire malgré son éloignement du centre, ce qui lui insuffle une vitalité supplémentaire. Ainsi, tous les services y sont représentés et le personnel affecté y est très important.

Cette situation donne à la frontière des comportements inégaux dans la structuration spatiale des différentes périphéries qu'elle peut commander.

Ce travail de recherche ne marque pas la fin mais le début d'autres perspectives d'analyse. Il se veut une contribution à la connaissance des activités économiques frontalières entre la Côte d'Ivoire et les pays limitrophes. Il est loin d'être complet et recèle des imperfections liées à nos premiers pas dans une recherche d'une telle envergure. Il est souhaitable que certains aspects abordés soient plus approfondis, afin d'enrichir la connaissance de cet aspect très peu connu de la géographie de cette région surtout en cette période de crise ivoirienne.

BIBLIOGRAPHIE

- ABRAMO P., 1998, *La ville kaléidoscopique. Coordination spatiale et convention urbaine. Une perspective hétérodoxe pour l'économie urbaine*, Paris, L'Harmattan, 239 p.
- ABBEY J., JEBUNI C., 2001, Les expériences monétaires en dehors de la zone franc, le cas du Ghana, In Hakim B., Ben Hamouda H., Kasse M. (éd.), *L'avenir de la zone franc, perspectives africaines*, Actes du symposium africain, Dakar, 4-6 novembre 1998, Paris, Codesria, Karthala, p. 495-510.
- AFD, 2003, *Perspectives économiques et financières des pays de la zone franc*, Projections Jumbo, avril 2003-2004, Paris, 179 p.
- AGGREY A., 2002, *Le régime de l'identification des personnes et du séjour des étrangers en Côte d'Ivoire*, Abidjan, Juris-Editions, 16 p.
- AGGREY A., 2001, *Code des douanes. Recueil des codes et lois de Côte d'Ivoire*, Abidjan, Juris-Editions, 148 p.
- AMAT-ROZE J.-M., 2003, L'infection à VIH/sida en Afrique subsaharienne. Propos géographiques. Tragédies Africaines, *Hérodote*, n° 111, p. 117-153.
- AMON D'ABY F. J., 1951, *La Côte d'Ivoire dans la cité Africaine*, Paris, Larose, 206 p.
- ANDERSON M., 1997, Les frontières : un débat contemporain, *Cultures et conflits*, n° 26-27, 9 p., [en ligne] : www.conflits.revues.org. Consulté le 30/12/2001.
- ARNAUD J.-C., 1987, *Le pays Malinké de Côte d'Ivoire. Aire ethnique et expansion migratoire*, Thèse d'Etat, Université de Rouen-Haute-Normandie, 690 p.
- ATTA K., 1989, *Les échanges Côte d'Ivoire-Mali, zone de Tingrela, échanges régionaux, commerce frontalier et sécurité alimentaire en Afrique de l'Ouest*, Paris, OCDE, Club du Sahel, CILSS, France. Ministère de la coopération, 45 p.
- ATTAHI K., 1984, L'insertion urbaine des migrants en Afrique réflexion méthodologiques et identification de nouveaux thèmes de recherche dans le domaine de l'insertion des migrants en ville, In *Rapport de synthèse*, Paris, ORSTOM, p. 223-240.
- AUBERTIN C., 1983, *Histoire et création d'une région sous-développée : le Nord ivoirien*, Cahiers Sciences humaines-ORSTOM, p. 23-57.
- BACH D., 2003, Régionalisme et régionalisation à travers le prisme de l'aire Saharo-Sahélienne, In Marfaing L., Wippel S. (dir.), *Relations transsahariennes aux XXe et XXIe siècles : un espace en constante mutation*, Paris, Karthala, p. 952-954.
- BACH D. (dir.), 1998, *Régionalisation, mondialisation et fragmentation en Afrique subsaharienne*, Paris, Karthala, 291 p.

- BACH D., 1994, Afrique de l'Ouest : organisation régionale, espaces régionaux et régionalisme transétatique : les leçons d'un mythe, *L'Afrique politique*, p. 93-117.
- BAKARY S., 1986, *Le rôle des cultures de commercialisation dans l'évolution des sociétés rurales du Sud du Mali : Exemple des Sénoufo*, Thèse universitaire de Bordeaux 3, 403 p.
- BEAUCHEMIN C., 2002, Des villes aux villages : l'essor de l'émigration urbaine en Côte d'Ivoire, *Annales de Géographie*, n° 624, p. 57-178.
- BEAUJEU-GARNIER J., 2001, *Géographie urbaine*, Paris, A. Colin, 349 p.
- BEAUJEU GARNIER J., DELOBEZ A., 1977, *La géographie du commerce*, Paris, New York, Masson, 282 p.
- BEAUVILAIN, 1981, Un espace de migrations frontalières important, le nord du Cameroun, *Cahier géographique de Rouen*, n° 15, p. 35-46.
- BENING R., 1994, Definition of the Ghana-Ivory Coast boundary North of the ninth parallel 1890-1898, In Bening R., *Les populations communes de la Côte d'Ivoire et du Ghana*, Abidjan, Université d'Abidjan, Lagon, Université de Lagon, p. 647-670.
- BENNAFLA K., 2003, Commerce, marchés frontaliers et villes-frontières en Afrique centrale, In Pumain D. (dir.), *Villes et frontières*, Paris, Anthropos, p. 137-150 (Collection Villes).
- BENNAFLA K., 1999, La fin des Territoires nationaux ? Etat et commerce frontalier en Afrique centrale. L'Etat en voie de privatisation, *Politique Africaine*, n° 73, p. 25-50.
- BENNAFLA K., 1998, Mbaiboum : un marché au carrefour de frontières multiples, in *échanges transfrontaliers et intégration régionale en Afrique subsaharienne*, Paris, édition de l'aube/Orstom, p 53-72.
- BENNAFLA K., 1996, *Rapport sur les échanges transfrontaliers informels au Tchad. Etude UDEAC*, Paris Université de Nanterre, 152 p.
- BENNAFLA K., 1994, *Les espaces frontaliers en Afrique centrale: Le cas des frontières camerounaises (Nigeria et le Congo exclus)*, Thèse et mémoire, Paris Université de Nanterre, 164 p.
- BERDOULAY V., ETRIKIN J.-N., 1998, Lieu et sujet, perspectives théoriques, *L'Espace Géographique*, n° 2, p. 111-121.
- BERG E., 1991, Intégration économique en Afrique de l'ouest. Problèmes et approches, Paris, OCDE, Club du Sahel, CILSS, 28 p.
- BEYER A, ARBARET-SCHULZ C, PIERMAY J-L, REITEL B, SELIMANOVSKI, SOHN et ZANDER P., 2005, La frontière, un objet spatial en mutation, 14 p., [en ligne] :<http://www.espacestemp.net/> Consulté le 24.04.2005.
- BETHEMONT J., 1999, *Les grands fleuves, entre nature et société*, Paris, A. Colin, 249 p.

- BIO G., 2003, L'impact de la crise ivoirienne sur le commerce régional. La Côte d'Ivoire en guerre. Dynamique du dedans, dynamiques du dehors, le pétrole en Afrique, violence en Ituri, RDC, *Politique Africaine*, n° 89, p. 102-111.
- BLACK R., TIEMOKO R., 2003, *Migration, retour et impact en Afrique de l'Ouest*, Paris, Club du Sahel et de l'Afrique de l'Ouest, 22 p.
- BNETD, 1997, *Renvoi des barrages routiers aux frontières. Conseil national de sécurité. Projet d'Ajustement sectoriel des transports (CI-PAST). Rapport de synthèse* (version provisoire), Abidjan, 67 p.
- BONNAFE P., 1997, La Volta noire comme frontière historique, In L'Afrique vue du Brésil, *Journal des Africanistes*, t. 67, p. 87-96
- BONASSIEUX A., 2004, *Les territoires singuliers des migrants Nigériens ?* In ADES DYMSET, Communication au colloque « Frontière, frontières » Bordeaux, 26-27 février, 10 p.
- BONNEMAISON J., CAMBREZY L., 1996, Le lien territorial. Entre frontières et identités, le territoire, *Géographie et cultures*, n° 20, p. 4-18.
- BOUQUET C., 2003, L'artificialité des frontières en Afrique subsaharienne, turbulence et fermentation sur les marges, In Frontières du Sud, *Les Cahiers d'Outre-mer*, n° 56, p. 181-198.
- BOYER F., 2003, L'enfermement du voyage: construire des frontières pour passer la frontière (exemple des migrations temporaires de la zone de Bankilaré vers Abidjan), *Les Cahiers d'Outre-mer*, n° 56, p. 229-254.
- CABOT J., 1986, L'Afrique explosive. Le jeu des frontières, *Hérodote*, n° 41 p. 39-46.
- CAMBREZY L., BONNEMAISON J., 1996, Le lien territorial entre frontière et identités, *Géographie et cultures*, n° 20, p. 7-18.
- CARROUE L., 2002, Les espaces économiques : entre contiguïtés spatiales, territoires fonctionnels et réseaux, In Carroué L., Claval P., Di Méo G. (dir.), *Limites et discontinuités en géographie*, Paris, Sedes, p. 67-78.
- CEA, 2004, *Etat de l'intégration régionale en Afrique*, 304 p., [en ligne] : www.unea.org/fr/aria/
- CHALEARD J.-L., 2001, Marchés et commerce des produits vivriers. Région de Bouaké-Côte d'Ivoire, *Grafigéo*, n° 16, 92 p.
- CHALEARD J.-L., POURTIER R. (dir.), 2000, *Politiques et dynamiques territoriales dans les pays du Sud*, Paris, Publications de la Sorbonne, 256 p.
- CHALEARD J.-L., 1996, *Temps des villes, temps des vivres. L'essor du vivrier marchand en Côte d'Ivoire*, Paris, Karthala, 661 p.

- CHOUCHANE-VERDIER A., 2001, *Libéralisation financière et croissance économique. Le cas de l'Afrique subsaharienne*, Paris, Harmattan, 382 p.
- COMMUNE DE SIKASSO, 1995, *Programme de développement de la commune de Sikasso*, octobre, 16 p.
- COQUERY-VIDROVITCH C., 1986, La conférence de Berlin : un tournant de l'impérialisme, *Hérodote*, n° 41, p. 109-111.
- COQUERY-VIDROVITCH C., 1992, *L'Afrique occidentale au temps des Français, Colonisateurs et colonisés 1860-1960*, Paris, La Découverte, 419 p.
- COTE D'IVOIRE. DIRECTION GENERALE DU COMMERCE EXTERIEUR, 2001, *Les exportations et importations ivoiriennes*, n.p.
- COTE D'IVOIRE. DIRECTION REGIONALE DE LA PLANIFICATION, 1999, *Bilan diagnostique de la région des savanes*, 312 p.
- COTE D'IVOIRE. MINISTERE DU PLAN, 1994, *Côte d'Ivoire 2000. Une réflexion prospective*, Abidjan, Ed. Neter, 120 p.
- COTE D'IVOIRE. OCPV, 1997, *Recensement des marchés de la région du Zanzan-Bondoukou*, Bondoukou, Abidjan, n.p.
- COTTE C., 1992, Géopolitique de la colonisation, In Coquery-Vidrovitch C. (dir.), *L'Afrique occidentale au temps des français 1860-1960*, Paris, La Découverte, p. 45-76.
- COULIBALY B., 1995, *La ville de Sikasso : agriculture péri-urbaine et échanges régionaux de produits alimentaires*, Mémoire de DEA, Université Bordeaux 3, 124 p.
- COULIBALY S., 1990, *Etat, société et développement. Le cas Sénoufo dans le nord Ivoirien*, Thèse Université de Paris X-Nanterre, p. 349.
- COUSSY J., 1990, *Intégration interafricaine et politique de protection : échec inéluctable ou occasions manquées ? Réformes du commerce extérieur et politiques commerciales*, Paris, IEDES, p. 211-235.
- DEMBELE O., 2003, *Les expériences de polarisation spatiale en Afrique de l'Ouest*, Paris, Club du Sahel et de l'Afrique de l'Ouest, 22 p.
- DIABATE H. (dir.), 1987, *Mémorial de la Côte d'Ivoire. Les fondements de la nation ivoirienne*, Abidjan, Ed. Ami, 290 p.
- DI MEO G., 1998, De l'espace aux territoires. Eléments pour une archéologie des concepts fondamentaux de la géographie, *L'information géographique*, n°3, p. 99-110
- DRABO I., 1989, *Echanges régionaux, commerce frontalier et sécurité alimentaire en Afrique de l'Ouest. Rapport d'enquête sur les marchés frontaliers. Les échanges Burkina-Faso-Côte d'Ivoire-Ghana. Zone de Batié-Kampti-Bouna-Wa*, Paris, OCDE, Club du Sahel, CILSS, France. Ministère de la Coopération, 77 p.

- DRESCH J., 1981, *Les frontières du Sahara. Problèmes de frontières dans le Tiers-monde*, Paris, Journées d'études des 20 et 21 mars, Laboratoire Connaissance du Tiers-monde, Paris, L'Harmattan, p. 52-51.
- DOULOUROU A., VITAUX A., 1989, *Histoire des douanes ivoiriennes 1889-1989*, Abidjan, IPNETP, 366 p.
- DUPERRAY A., 1992, La Haute-Volta (Burkina-Faso), In Coquery-Vidrovitch C. (dir.), *L'Afrique occidentale au temps des français. Colonisateurs et colonisés 1860-1960*, Paris, La Découverte, p. 65-85.
- DUREAU F., 1985, *Migration et urbanisation. Le cas de la Côte d'Ivoire*, Thèse de doctorat de 3e cycle de démographie, Université de Paris I, 359 p.
- EGG E., 1993, *L'intégration par les marchés dans le sous espace Est : l'impact du Nigeria sur ses voisins immédiats. Rapport de synthèse*, Paris, Club du Sahel, 150 p.
- FAURE Y.-A., 1994, *Petits entrepreneurs de Côte d'Ivoire, des professionnels en mal de développement*, Paris, Karthala, 367 p.
- FAY C., 1996, Groupe et territoires au Maasina (Mali). Logiques du contrat et de la force, *Géographie et cultures*, n° 20, p. 31-44.
- FIELOUX M., 1980, *Les sentiers de la nuit. Les migrations rurales Lobi de la Haute-Volta vers la Côte d'Ivoire*, Thèse de 3e cycle, Ecole pratique des hautes études, Paris, ORSTOM, 630 p.
- FLUCHARD C., SALIFOU A., 1987, *L'Europe et l'Afrique du XVe siècle aux indépendances*, Paris, Ed. Universitaires, 367 p.
- FOUCHER M., 1991, *Fronts et frontières. Un tour du monde géopolitique*, Paris, Fayard, 2^e éd., 691 p.
- GALIE C., 2001, *Géographie du développement et ONG en Côte d'Ivoire et au Ghana*, Mémoire de maîtrise, Université de Bordeaux 3, 142 p.
- GALLAIS J., 1981, Pôles et frontières en Afrique contemporaine, *Cahier géographique de Rouen*, n° 15, p. 79-95.
- GALY M., 2003, Les espaces de la guerre en Afrique de l'Ouest. Tragédies africaines, *Hérodote*, n° 111, p. 41-56.
- GAUTRON J.-C., 1981, *Pactes économiques et projets supranationaux en Afrique. Problèmes de frontières dans le Tiers-monde*, Paris, Journées d'études 20 et 21 mars, Laboratoire Connaissance du Tiers-monde, Paris, L'Harmattan, p. 51-59.
- GONNIN G., ZUNON-GNOBO J., 1992, Le commerce dans la zone forestière ouest ivoirienne depuis le XIXe siècle. Une activité à prédominance étrangère, In Kipré P., Harding L., Barry B. (dir.), *Commerce et Commerçants en Afrique de l'Ouest, La Côte d'Ivoire*, Paris, L'Harmattan, p. 149-187.

- GONON E., 2003, Frontière et territoire, une symbiose incertaine, In Lasserre F., Lechaume A. (dir.), *Le territoire pensé. Géographie des représentations territoriales*, Sainte-Foy, PUQ, p. 65-74.
- GOTTMAN J., 1952, *La politique des Etats et leur géographie*, Paris, amand Colin, 356 p.
- GREGOIRE E., 1996, Les chemins de la contrebande. Etude de réseaux commerciaux en pays houssa, *Cahiers d'études africaines*, n° 124, p. 509-532.
- GREGOIRE E., 1990, L'état doit-il abandonner le commerce des vivres aux marchands ? *Politique africaine*, n° 37, p. 63-70.
- GREGOIRE E., 1990, *Les alhazai de Maradi (Niger). Histoire d'un groupe de riches marchands sahéliens*, Paris, ORSTOM, 225 p. (Coll. Travaux et documents n° 187).
- HAKIM B., BEN HAMOUDA H., KASSE M. (éd.), 2001, *L'avenir de la zone franc, perspectives africaines*, Actes du symposium africain, Dakar, 4-6 novembre 1998, Paris, Codesria, Karthala, 511 p.
- HAMADOU S., 1997, *Libéralisation du commerce des produits vivriers au Niger et mode d'organisation des acteurs privés. Les réseaux marchands dans le fonctionnement du système de commercialisation des céréales*, Thèse de doctorat ENSAM, Montpellier, 340 p.
- HARDING L., KIPRE P., Barry B. (dir.), 1992, *Commerce et commerçants en Afrique de l'Ouest. La Côte d'Ivoire*, Paris, L'Harmattan, 309 p.
- HARRE D., 1996, Les hommes d'affaires en Côte d'Ivoire, l'insertion des Malinkés du Kabadougou dans l'économie contemporaine In Labazee P., Gregoire E. (dir.), *Grands commerçants d'Afrique de l'Ouest, Logiques et pratiques d'un groupe d'hommes d'affaires contemporains*, Paris, Karthala, ORSTOM, p. 221-262.
- HAUHOLOT A., 1962, *Colonisation et exploitation des régions marginales des tropiques humides*, Kuala Lumpur, UNU, 65 p. (UNU Workshop).
- HAVOUET J., 1981, Mobilité sahélienne dans le triangle frontalier Mauritanie-Sénégal-Mali, *Cahier de géographie de Rouen*, n° 15, p.65-78.
- HERRERA J., 1994, Sur l'inconvertibilité du franc CFA au Cameroun, *Politique africaine*, n° 54, p. 47-65.
- HERRERA J., ENGOLA O., 1997, *Les échanges transfrontaliers entre le Cameroun et le Nigeria depuis la dévaluation. Estimation des flux du bétail du Cameroun vers le Nigeria*, Paris, DIAL, n° 3, 13 p. (Document de travail DIAL).
- HERRERA J., 1997, *Les échanges transfrontaliers entre le Cameroun et le Nigeria depuis la dévaluation*, Paris, DSCN, DIAL, 95 p.

- HIBOU B., 1996, *L'Afrique est-elle protectionniste ? Les chemins buissonniers de la libéralisation extérieure*, Paris, Karthala, 334 p.
- HUAL F., 1996, *Géopolitique de l'Amérique latine*, Paris, Economica, 101 p.
- IGUE J., 1995, *Le territoire et l'Etat en Afrique, les dimensions spatiales du développement*, Paris, Karthala, 270 p.
- IGUE J., 1989, Le développement des périphéries nationales en Afrique, In Pinton F. (éd.), *Tropiques, lieux et liens*, Paris, CNRS
- IGUE J., 1986, Impact du commerce frontalier sur l'approvisionnement des villes en produits alimentaires de base. In Bricas N., Courade G., Coussy (coord.), *Nourrir les villes en Afrique sub-saharienne*, Paris, L'Harmattan, p. 338-346.
- IGUE J., 1976, Evolution du commerce clandestin entre le Dahomey et le Nigeria depuis la guerre du Biafra, *Revue canadienne des études africaines*, n° 2, p. 235-257.
- IGUE J., 1976, Un aspect des échanges entre le Dahomey et le Nigeria. Le commerce du Cacao, *Bulletin de l'Institut fondamental d'Afrique noire, série B, Sciences humaines*, n° 3, p. 56-74.
- IGUE J., 1974, Marché africain et problématique d'intégration régionale, *Afrique 2000*, n° 16, p. 67-78.
- KABACOFF P., 2000, *Regard géographique sur la notion d'espace transfrontalier : Le cas du Kenya*, Mémoire de DEA, Université Michel de Montaigne Bordeaux III, 167 p.
- KABACOFF P., 1999, *Frontière et espace transfrontalier : la frontière commune du Kenya et de la Tanzanie dans la zone d'Himo/Taveta*, Mémoire de Maîtrise, Université Michel de Montaigne Bordeaux III, 217 p.
- KASSA S., 2004, La fripe. Un marché dévastateur pour les industries textiles locales, *Marchés tropicaux*, n° 2397, p. 7-8.
- KAYSER B., 1968, Les transformations de la structure régionale par l'économie commerciale dans les pays sous-développés, In Colloque international *Régionalisation et développement*, Strasbourg, 26-30 juin, Paris, CNRS, p.155-169.
- KERFALA Y., 2001, L'expérience monétaire de la Guinée, In Hakim B., Ben Hamouda H., Kasse M. (éd.), *L'avenir de la zone franc, perspectives africaines*, Actes du symposium africain, Dakar, 4-6 novembre 1998, Paris, Codesria, Karthala, p. 459-482.
- KIPRE P., 1980, Le développement économique et social des petits centres de colonisation en Côte d'Ivoire (1880-1940), Thèse de doctorat de 3e cycle, Université Paris VII, 649 p.
- KI-ZERBO J., 1972, *Histoire de l'Afrique*, Paris, Hatier, 702 p.
- KIRINMOUN M., 1986, Le congrès de Berlin. Exercices de géopolitique, *Hérodote*, n° 41, p. 54-67.

- KOBY A., 1972, Etude géographique des marchés de la Sous-Préfecture de Bondoukou. Organisation, fonctionnement. Relations ville de Bondoukou-Campagne, *Annales de l'Université d'Abidjan série G*, p. 147-174.
- KOUADIO N., 2004, La carte des langues en Afrique crée-t-elle des frontières identitaires ? In ADES DYMSET, Communication au colloque « Frontière, frontières » Bordeaux, 26-27 février, 10 p.
- KOUASSI E., 1969, *Les échanges frontaliers entre le Togo et le Ghana*, Mémoire Institut d'études politiques, Paris, FNSP, 164 p.
- LABASSE J., 1971, *L'organisation de l'espace. Elément de géographie volontaire*, Nancy, Hermann, 604 p.
- LABAZEE P., FAURE Y.-A., 2002, *Socio-économie des villes africaines. Bobo et Korhogo dans les défis de la décentralisation*, Paris, IRD, Karthala, 533 p.
- LABAZEE P., GREGOIRE E., 1994, *Les incidences de la dévaluation du franc CFA sur l'industrie et le commerce du textile au Niger*, Paris, ORSTOM, AUPELF UREF, 37 p.
- LABAZEE P., 1993, L'insertion des Malinkés du Kabadougou dans l'économie contemporaine, In Labazee P., Gregoire E. (dir.), *Grands commerçants d'Afrique de l'Ouest, Logiques et pratiques d'un groupe d'hommes d'affaires contemporains*, Paris, Karthala, ORSTOM, p. 221-262.
- LABAZEE P., 1993, Les échanges entre le Mali, le Burkina Faso et le nord de la Côte d'Ivoire, In Labazee P., Gregoire E. (dir.), *Grands commerçants d'Afrique de l'Ouest, Logiques et pratiques d'un groupe d'hommes d'affaires contemporains* Paris, Karthala, ORSTOM, p. 125-174
- LABORATOIRE CONNAISSANCE DU TIERS MONDE, 1981, *Problèmes de frontières dans le Tiers-monde*, Paris, Université Paris VII, L'Harmattan, 203 p.
- LACOSTE Y., 1991, Les territoires de la nation, *Hérodote*, n° 62, p. 3-21.
- LACOSTE Y., 1981, Typologie géopolitique. Problèmes des frontières dans le Tiers-monde, *Hérodote*, n° 67, p. 3-16.
- LAKOUN M., 1992, Sénégal -Soudan (Mali). Deux Etats pour un empire. In Coquery-Vidrovitch C. (dir.), *L'Afrique occidentale au temps des français. Colonisateurs et colonisés, 1860-1960*, Paris, Karthala, p. 65-85.
- LAMBERT A., 1998, Espaces d'échange, territoires d'Etat en Afrique de l'Ouest, autrepart n°6, in *Echanges transfrontaliers et intégration régionale en Afrique subsaharienne*, Paris, édition de l'aube/Orstom p 27-38.
- LASSERRE F., LECHAUME A. (dir.), 2003, *Le territoire pensé. Géographie des représentations territoriales*, Sainte-Foy, PUQ, 328 p.

- LELART M., 1998, La zone franc et la construction monétaire européenne, In Bach D. (dir.), *Régionalisation, mondialisation et fragmentation en Afrique subsaharienne*, Paris, Karthala, p. 186-199.
- LENTACKER F., 1973, *La frontière franco-belge; étude géographique des effets d'une frontière internationale sur la vie de relation*, Thèse es Lettres, Université de Paris 4, 656 p.
- LEVY J., LUSSAULT M. (dir.), 2003, *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, 1033 p.
- MACGAFFEY J., BAZENGUISSA R., 1998, Réseaux personnels et commerce transfrontalier. Les migrants zaïrois et congolais, In Bach D. (dir.), *Régionalisation, mondialisation et fragmentation en Afrique subsaharienne*, Paris, Karthala, p. 244-257
- MAGOUANGOU F., 2001, Le franc CFA. Autonomie ou rattachement à l'Euro ? Analyse coût avantages à partir des effets potentiels sur l'économie gabonaise, In Hakim B., Ben Hamouda H., Kasse M. (éd.), *L'avenir de la zone franc, perspectives africaines*, Actes du symposium africain, Dakar, 4-6 novembre 1998, Paris, Codesria, Karthala, p. 404-419.
- MALI. MINISTERE DE L'ECONOMIE ET DES FINANCES, 2002, *Code des douanes. Mesures incitatives du code et du tarif des douanes*, [en ligne] : www.tecsult.com/EducMana/afriweb/mali/cddouane.htm. Consulté le 28/08/02
- MARCHAL H. (dir.), 1987, *La colonisation : Rupture ou parenthèse ?* Paris, L'Harmattan, 322 p.
- MARCHAL J Y., DUBRESSON A., 1994, Des comptoirs aux Etats Afrique au sud du Sahara, In Bonnemaïson (dir.), *les Afriques au sud du Sahara, Géographie universelle*, Paris, Belin, Reclus, p. 122-135.
- MARCHAL R. (dir.), 2001, *Dubaï, cité globale*, Paris, CNRS, 136 p.
- MARCHAL R., 1997, Dubaï : le développement d'une cité entrepôt dans le golfe, *Les Etudes du CERI*, n° 28, 38 p.
- MASSON F., 1994, *Etude de l'ail et de l'oignon au Tchad, N'djamena*, N'Djamena, Usaid-Tchad, 61p.
- MEILLASSOUX C., 1971, *L'évolution du commerce en Afrique de l'ouest*, Oxford, Oxford University press, 152 p.
- MOLLAT D-J., 1992, Le front de mer, les lieux de mémoire, t. 3, In *Les France, conflits et partage*, vol. 3, p. 610-671
- MORIBA T, FADAYOMI T. O., 1993, *Migrations et urbanisation au Sud du Sahara : quels impacts sur les politiques de population et de développement ?* Paris, Codesria, Karthala, 333 p.
- NASSA D., 2000, Bondoukou et son aire d'influence, l'économie locale de Bondoukou, In Labazee P. (dir.), *Comptes, acteurs et dynamisme de l'économie locale, Rapport général*, Abidjan, ENSEA-IRD, p. 46-64

- NASSA D., 2000, Odienné et son hinterland. La dimension frontalière de l'économie du Denguélé, l'Economie locale d'Odienné (Denguélé) Côte d'Ivoire, In Labazee P. (dir.), *Comptes, acteurs et dynamiques de l'économie locale, Rapport général*, Abidjan, ENSEA-IRD, p. 67-74
- NASSA D., 1998, *L'étude des échanges de personnes et de marchandises entre Bondoukou et Sampa (Ghana)*, Mémoire de maîtrise, Université de Cocody-Abidjan, 175 p.
- NDALA B., 1995, Itinéraires structurants de transit de détournement du trafic, *Transports*, n° 370, p. 102-108.
- NDALA B., 1992, Etude comparée des tarifs des ports de douala et de Pointe-Noire sur la desserte de la RCA, *Transports*, n° 352, p. 88-95.
- NDALA B., 1990, La structure des prix de transport sur les corridors de désenclavement de la RCA, *Transports*, n° 342, p. 371-376.
- NEURISSE A., 1987, *Le franc CFA*, Paris, Libr.Générale de droit et de juris-prudence, 267 p.
- N'GUEMA E., 1997, *Une économie régionale transfrontalière: Gabon-Cameroun-Guinée Equatoriale*, Thèse 3^e cycle, Université de Bordeaux 3, 367 p.
- N'GUESSAN T., 2001, La zone franc : Essai de bilan économique et institutionnel, In Ben Hamouda H., Kasse M. (éd.), *L'avenir de la zone franc, perspectives africaines*, Actes du symposium africain, Dakar, 4-6 novembre 1998, Paris, Codesria, Karthala, p. 16-45.
- NORDMAN D., 1998, *Frontières de France. De l'espace au territoire XVIe-XIXe siècle*, Paris, Gallimard, 644 p. (Bibliothèque des Histoires).
- NORDMAN D., 1986, Des limites d'Etat aux frontières nationales, les lieux de mémoire, t. 2, In Pierre Nordman, Paris, Gallimard, *La Nation, Le territoire*, vol.2, p. 35-61.
- OCDE, 2001, *Une approche locale de la coopération régionale dans la zone S. K. Bo Sikasso (Mali)-Korhogo (Côte d'Ivoire)-Bobo-Dioulasso (Burkina Faso). Ce qu'en disent les opérateurs privés de Sikasso et de Bobo-Dioulasso*, 33 p., [en ligne] : www.oecd.org/sah. Consulté le 11/07/04.
- OCDE, 2001, *Gérer l'économie localement en Afrique*. Manuel ECOLOC. Evaluation et prospective de l'économie locale, Rapport de synthèse, Paris, PDM-Club du Sahel-OCDE, 78 p.
- OCDE. CLUB DU SAHEL-AGPDM, 1998, *L'économie locale de Sikasso, Mali. Etude de cas du programme « Relance des économies locales en Afrique de l'Ouest »*. Synthèse générale, Bamako, 152 p.
- ODGERS O., 2001, *Identités frontalières : Immigrés mexicains aux Etats-Unis*, Paris, L'Harmattan, 320 p.
- OUATTARA I., 1978, *Les frontières de la Côte d'Ivoire*, Mémoire de maîtrise, Université d'Abidjan, 265 p.

- OUATTARA N., 1987, *Les commerçants dyula en Côte d'Ivoire, permanences et ruptures d'un milieu socio-professionnel (XIXe - XXe siècle)*, Abidjan, Ecole normale supérieure d'Abidjan, 210 p.
- OUEDRAOGO M., 1988, *Urbanisation, organisation de l'espace et développement au Burkina-Faso*, Thèse d'Etat, Université de Bordeaux 3, t. 1, 323 p.
- PAUL F., 1996, *Sida en Haïti, la victime accusée*, Paris, Ed. Médecines du monde, Karthala, 410 p.
- PAULAIS T., WILHELM L., 2000, *Marchés d'Afrique*, Paris, Karthala, 195 p.
- PAULAIS T., 1995, *Le développement urbain en Côte d'Ivoire*, Paris, Karthala, 177 p.
- PINCHEMEL P., PINCHEMEL G., 2002, *La face de la terre*, Paris, A. Colin, 517 p.
- POURTIER R., 2001, *Afriques noires*, Paris, Hachette, 256 p.
- POURTIER R., 1989, Les Etats et le contrôle territorial en Afrique centrale : principe et pratique, *Annales de géographie*, n° 547, p.286-301
- POURTIER R., 1986. Les géographes et le partage de l'Afrique, les Bantoustans, le jeu des frontières, *Hérodote*, n° 41, p. 91-108.
- POURTIER R., 1983, Nommer l'espace. L'émergence de l'état territorial en Afrique noire, *L'Espace géographique*, n° 4, p. 293-304.
- POUTIGNAT P., STREIFF-FENART J., 1995, *Théorie de l'ethnicité*, Paris, PUF 350 p.
- POUYER S., 1993, Le pays Lobi dans les échanges frontaliers modernes, In Fiéloux M., Lombard J., Kambou-Ferrand J.-M., *Images d'Afrique et sciences sociales, les pays lobi, birifor et dagara*, Actes du colloque de Ouagadougou 10-15 décembre 1990, Paris, Karthala, ORSTOM, p. 225-232.
- PRADEAU C., 1993, *Jeux et enjeux des frontières*, Bordeaux, PUB, 361 p.
- PRESCOTT J., 1987, *Political frontiers and boundaries*, Londres, Allen & Unwin, 320 p.
- PRESCOTT J., 1978, *Boundaries and frontiers*, London, Allen and Uniwin, 278 p.
- PREVELAKIS G., 1996, La notion de territoire dans la pensée de Jean Gottman, in Bonnemaison (dir.) *Géographie et cultures*, n° 20. p 81-92.
- PREVOT S., RIVIERE D'ARC H. (dir.), 2001, *Les Territoires de l'Etat-Nation en Amérique Latine*, Paris, IHEAL, 307 p.
- PUMAIN D., DUMAS E., MATHIAN H., 2001, *Les interactions spatiales, flux et changements dans les espaces géographiques*, Paris, A. Colin, 191 p.

- PUMAIN D., OFFNER J.-M., 1996, *Réseaux et territoires. Significations croisées*, Paris, L'Aube, 275 p.
- RAFFESTIN C., 1995, *Géopolitique et histoire*, Paris, Payot, 323 p.
- RAFFESTIN C., 1992, Autour de la fonction sociale de la frontière, *Espaces et sociétés*, n°70-71, p. 157-164.
- RAFFESTIN C., 1981, Les notions de limite et de frontières et de la territorialité, *Regio Basiliensis*, t. 22, n° 2-3, p. 119-127.
- RAFFESTIN C., 1980, *Pour une géographie du pouvoir*, Paris, Litec, 247 p.
- RAFFESTIN C., GUICHONNET P., 1974, *Géographie des frontières*, Paris, PUF, 222 p.
- RAIMONDO R., 1992, Théorie du développement des régions-frontières, Centre de recherches en économie de l'espace de l'université de Fribourg 310 p.
- RAISON J.-P., 1993. *Les formes spatiales de l'incertitude en Afrique contemporaine, Espaces africains en crise*, Reims, l'Institut géographique de Reims, n° 83-84, p. 293-304 (Travaux de l'Institut géographique de Reims).
- REITEL B., PIERMAY J.-L., RENARD J.-P., ZANDER P. (dir.), 2003, *Villes et frontières*, Paris, Anthropos, 267 p.
- RENARD J.-P., 2002, La frontière : limite géopolitique majeure mais aussi aire de transition, In Carroué L., Claval P., Di Méo G. (dir.), *Limites et discontinuités en géographie*, Paris, Sedes, p. 40-56.
- RENARD J.-P. (dir.), 1997, *Le géographe et les frontières*, Paris, USTL, L'Harmattan, 295 p.
- RENARD J.-P., PICOUET P., 1993, *Frontières et territoires*, Paris, La Documentation Française, vol. 7016.
- ROBIN N., 1999, Les espaces de transit dans les migrations internationales ouest-africaines, In *Les territoires de l'identité, le territoire, lien ou frontière ?* Paris, L'Harmattan, p. 297-315.
- ROITMAN J., 1998, La garnison-entrepôt, in *Echanges transfrontaliers et intégration régionale en Afrique subsaharienne, autrepart n°6*, Paris, édition de l'aube/Orstom, p 39-51.
- ROITMAN J., 1990, The politics of informal markets in sub-Sahara Africa, *The Journal of Modern African Studies*, p. 671-696.
- SALL E., 1992, *Sénégal : territoires, frontières, espaces et réseaux sociaux*, Talence, CEAN, n° 36, 28 p. (Travaux et documents du CEAN).
- SAMIN A., 1967, *Le développement du capitalisme en Côte d'Ivoire*, Paris, Ed. de minuit, 256 p.
- SAUTTER G., 1981, *Quelques réflexions sur les frontières africaines, problèmes de frontières dans le Tiers-monde*, Paris, L'Harmattan, p. 41-50.

- SAVADOGO L., 1997. *Essai sur une théorie générale des Etats sans littoral. L'expérience Africaine*, t. 111, Paris, Bibliothèque de droit international et communautaire, 383 p.
- SAVONNET, G., 1962, La colonisation du pays Koulango par les Lobi de la Haute-volta, *Les Cahiers d'Outre-mer*, n° 15, p. 25-46.
- SCHAAF T., MANSHAD W., 1989, The growth of spontaneous agricultural colonization, In Border Area of Ghana and Ivory Coast, *Applied Geography and Development*, vol. 34, p. 7
- SINDZINGRE, A., 1998, Réseaux, organisations et marchés : exemples du Bénin, In Echanges transfrontaliers et intégration régionale en Afrique subsaharienne, *Autrepart*, p. 73-90.
- SOUGA J.-N., 2000, *Politique agricole vivrière en Afrique. Base du miracle économique en Côte d'Ivoire*, Paris, L'Harmattan, 425 p.
- SOULEYMANE S., 1995, Les réseaux d'insertion des migrants en milieu urbain Africain. Le cas des Sénoufos à Abidjan (Côte d'Ivoire), In Antoine P., Diop A.-B. (dir.), *La ville à guichets fermés ? Itinéraires, réseaux et insertion urbaine*, Dakar, IFAN, ORSTOM, p. 289-322.
- STARY B., 1997, Dévaluation et espaces transfrontaliers. Les marchés transfrontaliers de la Côte d'Ivoire et du Ghana, In Contamin B., Memel-Fote, H., *Le modèle ivoirien en questions. Crises, ajustements, recompositions*, Paris, Karthala, ORSTOM, p. 138-151.
- STARY B., 1994, Les ressources de la frontière : l'exemple Ghana-Côte d'Ivoire, In *Intégration et régionalismes*, Communication au colloque international, Talence, 27-30 Avril, 12 p.
- STARY B., 1994, National peripheries in western Africa: A case study of Ivory Coast and Ghana, *Malaysian Journal of Tropical Geography*, vol. 25, n° 1.
- SURET-CANALE J., 1971, *Afrique noire, l'ère coloniale, 1900-1945*, Paris, Ed. Sociales, 627 p.
- TAILLARD C., 1981, Quelques remarques à propos des déplacements de population en Asie du Sud-Est continentale, In CREDAL, *Les phénomènes de « Frontière » dans les pays tropicaux*, Paris, IHEAL, p. 85-88 (Travaux et mémoires de l'Institut des hautes études de l'Amérique latine).
- TALLET B., 1999, Le maraîchage à Bobo-Dioulasso (Burkina Faso) : un dynamisme agricole sous influence urbaine, In Chaléard J.-L., Dubresson A., *Villes et campagnes dans les pays du Sud, géographie des relations*, Paris, Karthala, p. 46-59.
- TANO K., 1992, *Dynamisme d'un marché urbain frontalier : Tingrela*, Mémoire de maîtrise, Université de Cocody-Abidjan, 153 p.
- TENIER J., 2003, Intégrations régionales et mondialisation. Complémentarité ou contradiction, Paris, La Documentation Française, 232 p. (Les études de la Documentation Française).

- TERPEND N., 1995, Etude de marché du bétail Malien au Sénégal et en Côte d'Ivoire. Etude de la filière cuirs et peaux au Sénégal et en Côte d'Ivoire, In FAO, *Filière bétail/viande et filière cuirs et peaux au Mali*, Abidjan, FAO, p. 7-75.
- TERRAY E., 1995, *Une histoire du royaume Abron du Gyaman. Des origines à la conquête coloniale*, Paris, Karthala, 1056 p.
- TERRAY E., 1974, Bondoukou avant la conquête coloniale : le témoignage des visiteurs britanniques, In *Les populations communes de la Côte d'Ivoire et du Ghana*, Colloque interuniversitaire Ghana-Côte d'Ivoire, Bondoukou, Abidjan, Accra, Universités d'Abidjan et de Légon, p. 577-598.
- TIACOH C., 1992, Commerce et commerçants du littoral ivoirien du XVIIIe au XXe siècle, In Harding L., Barry B., Kipré P., *Commerce et commerçants en Afrique de l'Ouest : La Côte d'Ivoire*, Paris, L'Harmattan, p. 119-146
- UEMOA, 2002, Actes additionnels instituant un régime tarifaire préférentiel transitoire des échanges au sein de l'UEMOA et son mode de financement. *Les bulletins officiels*, [en ligne] : www.izf.net/izf/Documentation/journalOfficiel/AfriqueOuest/AA0496. Consulté le 28/08/02
- URBAIN J.-D., 2001, *Des mobilités dans tous les états...Correspondances*, n° 64-65, p. 3-7, [en ligne] : www.irmcmaghreb.org. Consulté le 13/07/03
- VELASCO-GRACIET H., 1998, *La frontière, le territoire et le lieu, norme et transgression dans les Pyrénées Occidentales*, Thèse, Université de Pau et des pays de l'Adour, 506 p.
- YANSANE., 2001, L'expérience monétaire de la Guinée In Ben Hamouda H., Kasse M. (éd.), *L'avenir de la zone franc, perspectives africaines*, Actes du symposium africain, Dakar, 4-6 novembre 1998, Paris, Codesria, Karthala, p. 16-45.
- WACKERMANN G., 2000, *Très grandes villes et métropolisation*, Paris, Ellipses, 215 p.

GLOSSAIRE

Ado-caflé	: Désignation de la fripe en langue malinké
Attiéké	: Sorte de couscous de manioc râpé et fermenté constituant Une des bases de l'alimentation des populations ivoiriennes en particulier
Bana bana	: Vendeurs à la sauvette
Bazin	: Sorte de tissu de coton teint prisé par la communauté musulmane et la gente féminine en Afrique de l'Ouest
Cauris	: Coquillages qui ont servis de monnaie en Afrique Occidentale
Corps habillés	: Terme ivoirien pour désigner les forces de sécurité
Déflatés	: Travailleurs exclus de l'administration et des entreprises sous l'effet des politiques d'ajustement structurel
Djara	: Bande de coton ayant servi de monnaie en Afrique Occidentale entre le 18 ^e et 19 ^e siècle.
Diallo	: Commerçants peuls guinéens
Fancy	: Tissus de coton imprimé sur une seule face et généralement en plusieurs couleurs, de fabrication industrielle, considéré comme meilleur marché que le wax
Galon	: unité de mesure
Garba	: Attiéké de moindre qualité accompagné de thon frit vendue par les Nigériens en Côte d'Ivoire
Kita	: Pagne de fabrication artisanale, d'origine ghanéenne et très prisé pour les apparats
Gwinzé	: Monnaie utilisée en Afrique Occidentale
Maquis	: Terme ivoirien pour désigner les bars et bistros
Manille	: Monnaie de bronze en forme de « U » utilisé en Afrique Occidentale
Sompé	: Monnaie longtemps utilisée en Guinée, en Sierra Leone au Libéria et en Côte d'Ivoire au 18 ^{ème} siècle
Troutrounou	: Désignation de la fripe en langue baoulé
Yougou yougou	: Désignation de vêtement d'occasion vendu sur les marchés
Voyageur de commerce	: Personne se déplaçant pour aller vendre un produit sur un marché
Wax	: Pagne de fabrication industrielle de qualité et ayant un certain succès auprès des clientes. Nom générique donné à différents pagnes de fabrication industrielle, souvent importés et décorés à l'aide d'un procédé faisant intervenir des impressions à la cire avant teinture.

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION	7
PROBLEMATIQUE	22
METHODOLOGIE	24
PREMIERE PARTIE : REALITE D'UN ESPACE MULTINATIONAL	38
CHAPITRE I : REALITES GEOGRAPHIQUES DE L'ESPACE FRONTALIER NORD	39
I. L'EMPREINTE DU CADRE PHYSIQUE	39
I.1 Frontières et relief, « limites » naturelles ?	40
I.2 Frontières et hydrographie	40
II. LES MARQUES DE L'HISTOIRE	42
II.1 Histoire du tracé des « limites dites artificielles » ou frontières linéaires	43
<i>II.1.1 Histoire du tracé de la frontière ivoiro-ghanéenne</i>	44
<i>II.1.2 Les fondements de la mise en place de la frontière ivoiro- burkinabé</i>	45
<i>II.1.3 Etablissement de la frontière ivoiro-malienne ou (ivoiro- soudanaise) et ivoiro-guinéenne</i>	46
II.2 Le peuplement des marges transfrontalières ivoiriennes	47
<i>II.2.1. Peuplement de la région de Bondoukou</i>	47
<i>II.2.2 L'implantation malinké dans la région d'Odienné</i>	48
<i>II.2.3 Le peuplement des marges territoriales de Korhogo</i>	49
<i>II.2.4 Peuplement de Sikasso, de Bobodioulasso et de leurs hinterlands</i>	50
II.3 Aires de peuplement et organisation socioculturelle des peuples vivant sur les marges territoriales	51
<i>II.3.1. Les Sénoufo</i>	52
<i>II.3.2. Les Koulango</i>	55
<i>II.3.3 Les Lobi et leurs voisins</i>	56
<i>II.3.4. Les Mandingues</i>	57
<i>II.3.5. Les Malinké</i>	58
<i>II.3.6 Les Dioula et leurs précurseurs</i>	61
II.4 Données démographiques des localités	62
<i>II.4.1 Dispersion spatiale de la population</i>	64
<i>II.4.1.1 La région du Dinguélé (Odienné)</i>	66
<i>II.4.1.2 La région des savanes (Korhogo)</i>	67
<i>II.4.1.3 Population de la région de Sikasso</i>	69

II.4.1.4 Population de la région de Bobo-Dioulasso	70
II.4.2 Comportement des populations face aux frontières	71
CHAPITRE II : POLITIQUES MONETAIRES ET DOUANIERES DANS LES ECHANGES REGIONAUX	74
I. FONDEMENTS HISTORIQUES DES ECHANGES	74
I.1 Espaces d'échanges	75
I.2 Espace monétaire	77
II. ORGANISATION NOUVELLE DES ECHANGES	79
II.1 Le cadre institutionnel des échanges	79
II.2 La réglementation tarifaire douanière	82
CHAPITRE III : USAGERS DE LA FRONTIERE ET RESEAUX DE MARCHES	86
I. LES ACTEURS INTERVENANT DANS LES ECHANGES	86
I.1 « Acteurs malgré eux » : les sociétés parapubliques et filiales des multinationales	87
I.2 Commerçants, transporteurs et chauffeurs	88
I.3 Les changeurs (monnayeurs)	91
I.4 Les agents de sécurité et de contrôle	92
I.5 Les transitaires	94
II. RESEAUX DE MARCHES	94
II.1 Marchés départementaux à caractères régionaux	95
II.2 Marchés de regroupement des villes secondaires	95
II.3 Marchés satellites frontaliers	96
II.4 Les voies de communication	97
DEUXIEME PARTIE : NATURE ET MODALITES DES FLUX	100
CHAPITRE IV : RÔLES DES MARCHES DANS LES ECHANGES	102
I. LES DIFFERENTS TYPES D'ECHANGES ET LES MARCHES ASSOCIES	102
I.1 Les marchés liés aux échanges de proximité	103
I.1.1 Structure du marché frontalier de Sokoro	106
I.1.2 Structure du marché de Soko	107
I.1.3 Structure du marché de Débété	109
I.2 Les marchés liés aux échanges de courte distance	113
I.2.1 Structure, taille, périodicité et aire d'influence du marché de Tingréla	115
I.2.2 Structure, taille, périodicité et aire d'influence du marché de Ouangolodougou	118

I.3 Les marchés liés aux échanges de longue distance	120
<i>I.3.1 Caractéristiques du marché de Korhogo et son rôle dans le fonctionnement du commerce transfrontalier</i>	123
<i>I.3.2 Caractéristiques du marché de Bondoukou et son rôle dans le déroulement du commerce transfrontalier</i>	125
II. LES PRIX DES PRODUITS SUR LES MARCHES ET LEUR RÔLE DANS LES ECHANGES	129
II.1 Produits vivriers	129
II.2 Les produits manufacturés	132
II.3 Les produits issus du marché mondial	135
II.4. La crise ivoirienne et ses répercussions sur les prix des produits sur les marchés frontaliers	136
CHAPITRE V : LES PRODUITS ECHANGES	140
I. LES AXES DES FLUX COMMERCIAUX OFFICIELS	141
I.1 Les produits échangés dans le sens Côte d’Ivoire-Mali	141
<i>I.1.1 Les produits agricoles</i>	142
<i>I.1.2 Les produits manufacturés en direction du Mali</i>	143
I.2 Les produits exportés par le Mali en direction de la Côte d’Ivoire	144
<i>I.2.1 Produits agricoles en direction de la Côte d’Ivoire</i>	145
<i>I.2.3 Les produits manufacturés en direction de la Côte d’Ivoire</i>	147
I.3 Produits en provenance de la Côte d’Ivoire à destination du Burkina	148
<i>I.3.1 Produits agricoles à destination du Burkina Faso</i>	148
<i>I.3.2 Volumes des principaux produits manufacturés et pétroliers à destination du Burkina</i>	150
I.4 Volumes des importations du Burkina faso vers la Côte d’Ivoire	152
<i>I.4.1 Volumes des produits agricoles exportés vers la Côte d’Ivoire</i>	152
<i>I.4.2 Les produits manufacturés en direction de la Côte d’Ivoire</i>	153
I.5 Les échanges entre la Côte d’Ivoire et les deux pays frontaliers hors de la zone franc (Guinée et Ghana)	155
<i>I.5.1 Les importations ghanéennes et guinéennes de produits agricoles en provenance de la Côte d’Ivoire</i>	155
<i>I.5.2 Les importations ghanéennes et guinéennes de produits manufacturés de la Côte d’Ivoire</i>	157
<i>I.5.3 Les exportations ghanéennes et guinéennes de produits agricoles en direction de la Côte d’Ivoire</i>	158
<i>I.5.4 Exportations ghanéennes et guinéennes de produits manufacturés vers la Côte d’Ivoire</i>	160

I.6 Crise ivoirienne et la recrudescence des échanges non formalisés	162
II. BILAN DES ECHANGES ET TYPOLOGIE DES FRONTIERES IVOIRIENNES	165
II.1 Bilan des échanges entre la Côte d’Ivoire, le Burkina Faso et le Mali	166
II.2 Bilan des échanges avec les deux Etats hors de la Zone franc et la Côte d’Ivoire	168
II.3 Un espace sous-régional sous l’influence de la Côte d’Ivoire	172
II.4 Typologie des frontières nord ivoiriennes	175
<i>II.4.1 Frontières ivoiriennes : frontières vivantes, frontières mortes</i>	176
<i>II.4.2 Frontières vivifiées</i>	177
CHAPITRE VI : L’ORGANISATION DES ECHANGES ENTRE LES TERRITOIRES	179
I. PÔLES ET CIRCUITS DES ECHANGES OFFICIELS	179
I.1 Lieux et liens des trafics entre la Côte d’Ivoire, le Mali, le Burkina Faso, la Guinée et le Ghana	180
<i>I.1.1 Circuit d’importation et de distribution de la friperie</i>	185
<i>I.1.2 Mise en place de réseaux nationaux</i>	187
<i>I.1.3 Circuit d’importation et de distribution du bétail</i>	190
<i>I.1.4 Problèmes des circuits d’importation et de distribution</i>	193
<i>I.1.5 Crise ivoirienne et modification des circuits habituels d’exportation et de distribution du bétail</i>	195
II. DE LA GEOGRAPHIE DES ECHANGES « FLOUS OU OPAQUES »	198
II.1 Les routes de la fraude ou des échanges flous	198
II.2 La route de la fraude dans l’espace frontalier ivoiro-malien : axe Abidjan-Bouaké-Ouangolodougou-Sikasso	199
II.3 Axes Odienné-Tiéfinzo-Manakoro et Tingrela-Débété-Bougouni	201
II.4 La route de la contrebande dans le Nord-Est (zone frontalière Ghana-Côte d’Ivoire), l’axe Bondoukou-Soko-Sampa	202
II.5 La route de la contrebande dans le Nord-Ouest zone frontalière Guinée-Côte d’Ivoire : axe Odienné-Minignan-Kankan	205
II.6 Du caractère saisonnier des échanges flous entre les territoires	208

TROISIEME PARTIE : IMPACT SOCIO-SPATIAL DES FLUX COMMERCIAUX DANS LES TERRITOIRES FRONTALIERS	212
CHAPITRE VII : LA MOBILITE DES PERSONNES ENTRE LES TERRITOIRES D'ECHANGES	214
I. LES TYPES DE MIGRATIONS LIES AUX ECHANGES TRANSFRONTALIERS	214
I.1 Migrants de proximité utilisant l'espace frontalier comme un espace-contact.....	214
I.2 Migrants de courte distance utilisant la frontière comme un espace-relais	217
<i>I.2.1 Les migrants de courte distance au passage de la frontière ivoiro-malienne à Nigouni.....</i>	<i>217</i>
<i>I.2.2 Les migrants de courte distance au passage de la frontière ivoiro-guinéenne à Minignan</i>	<i>219</i>
I.3 Migrants de longue distance utilisant l'espace frontalier comme un espace de transit	220
II. PROBLEMES LIES AUX MIGRATIONS PENDULAIRES TRANSFRONTALIERES.....	224
II.1 La question de l'identité	225
II.2 Conflits naissant de l'usage des espaces	228
II.3 Développement du SIDA	232
<i>II.3.1 Les axes et points de diffusion des infections</i>	<i>232</i>
<i>II.3.2 Crise ivoirienne et nouvelle dynamique de territorialisation de diffusion des infections VIH-SIDA</i>	<i>235</i>
 CHAPITRE VIII : LES TERRITOIRES DE LA MOBILITE ET LEURS ORGANISATIONS	 238
I. ORGANISATION DES DIFFERENTS TYPES DE TERRITOIRE EN RELATION	239
I.1. Organisation territoriale du Burkina Faso et du Mali	239
<i>I.1.1 Structuration administrative de l'espace burkinabé</i>	<i>240</i>
<i>I.1.2 Dynamique de la structuration administrative de l'espace burkinabé</i>	<i>241</i>
<i>I.1.3 Structuration de l'espace malien.....</i>	<i>244</i>
I.2 Structuration territoriale du Ghana et de la Guinée	244
<i>I.2.1 Organisation territoriale administrative de la Guinée</i>	<i>244</i>
<i>I.2.2 Organisation territoriale administrative du Ghana</i>	<i>246</i>
<i>I.2.3 Organisation territoriale administrative de la Côte d'Ivoire</i>	<i>247</i>
<i>I.2.4 Dynamique du découpage administratif</i>	<i>247</i>
I. 3 Infrastructures de communication et structuration de l'espace sous-régional	249
<i>I.3.1 Espace nationaux modelés par les infrastructures routières</i>	<i>249</i>
<i>I.3.2. Infrastructure ferroviaire et structuration du sous-espace</i>	

<i>ouest africain autour de la Côte d'Ivoire</i>	253
II. L'EFFET FRONTIERE ET LA STRUCTURATION DES PERIPHERIES DES ETATS	254
II.1 Frontière-barrière ou frontière close dans la structuration des périphéries	255
II.2 Frontières ouvertes et dynamiques dans la structuration spatiale des zones frontalières	256
III. DYNAMIQUE SOCIO-SPATIALE ET CARACTERISTIQUES DU RESEAU URBAIN FRONTALIER	258
III.1 Caractéristiques du tissu urbain frontalier	259
<i>III.1.1 Des villes secondaires aux villes régionales : les villes frontalières ne sont pas là où on les croyait</i>	261
<i>III.1.2 Dynamique socio-spatiale du paysage urbain, œuvre de l'activité commerciale transfrontalière</i>	265
III.2. Incidence des échanges transfrontaliers sur les activités urbaines	265
<i>III.2.1 Incidence du commerce transfrontalier sur les activités urbaine d'Odienné</i>	266
<i>III.2.2 Dynamique socio-spatiale des villes vivant de l'intensité des activités commerciales transfrontalières</i>	271
<i>III.2.3 Dynamique urbaine de Sikasso</i>	272
<i>III.2.4 Développement urbain de Korhogo</i>	275
 CHAPITRE 9 : PROBLEMES ET PERSPECTIVES DES ECHANGES COMMERCIAUX ENTRE LES ESPACES TRANSFRONTALIERS DU CROISSANT NORD DE LA CÔTE D'IVOIRE	282
I. PROBLEMES LIES AU DEROULEMENT DES ACTIVITES TRANSFRONTALIERES ..	282
I.1 L'absence de lisibilité dans les opérations de transactions commerciales et les difficultés d'application des textes qui régissent les échanges	283
I.2 Les menaces aux frontières	285
II. AVENIR DES ECHANGES ENTRE LES ESPACES TRANSFRONTALIERS	287
II.1 Restructuration interne et communautaire des espaces	288
II.2 Pour une réorganisation et la constitution de nouveaux pôles d'échange	290
CONCLUSION GENERALE	293
BIBLIOGRAPHIE	305
GLOSSAIRE	319
LISTE DES FIGURES	325
LISTE DES GRAPHES ET GRAPHIQUES	327
LISTE DES PHOTOS	329
LISTE DES TABLEAUX	330
ANNEXES	332

LISTE DES FIGURES

<i>Figure 1 : Localisation de la zone d'étude</i>	9
<i>Figure 2 : Localisation des espaces frontaliers étudiés</i>	26
<i>Figure 3 : Supports et dates approximatives du tracé des frontières ivoiriennes.....</i>	41
<i>Figure 4 : Aires d'occupation des groupes culturels vivant sur les marges territoriales</i>	52
<i>Figure 5 : Volume de population dans les espaces transfrontaliers.....</i>	63
<i>Figure 6 : Pistes de commerce au XIX^e siècle</i>	76
<i>Figure 7 : Zone de circulation monétaire des cauris à la fin du 19^{em} siècle et au début du 20^{em} siècle en Afrique de l'Ouest.....</i>	78
<i>Figure 8 : Effectifs des agents exerçant aux postes frontières.....</i>	93
<i>Figure 9 : Plan du marché de Débété.....</i>	109
<i>Figure 10: Taille et aire d'attraction des types de marchés frontaliers</i>	112
<i>Figure 11 : Plan du marché central de Tengrela</i>	116
<i>Figure 12 : Produits agricoles exportés de la Côte d'Ivoire en direction du Ghana et de la Guinée.</i>	156
<i>Figure 13 : Produits manufacturés importés de la Côte d'Ivoire en direction du Ghana et de la Guinée</i>	159
<i>Figure 14 : Circuits d'importation et de distribution de la friperie, du bétail et des produits issus du marché mondial.....</i>	193
<i>Figure 15 : Trajet des flux commerciaux au cours de la crise ivoirienne</i>	196
<i>Figure 16 : Les routes de la contrebande dans les espaces transfrontaliers Nord</i>	198
<i>Figure 17 : Régions ivoiriennes de tension pour l'usage de l'espace</i>	230
<i>Figure 18 : Axes et points de diffusion des infections sexuellement transmissibles et du VIH-SIDA.....</i>	233
<i>Figure 19 : Structuration administrative des espaces transfrontaliers</i>	242
<i>Figure 20 : Equipements et habitats de Ouangolodougou</i>	263
<i>Figure 21 : Densité et occupation du sol par quartiers de la ville d'Odienné.....</i>	266
<i>Figure 22 : Equipements et habitats d'Odienné</i>	268
<i>Figure 23 : Volume et répartition des activités à travers la ville d'Odienné</i>	270
<i>Figure 24 : Dynamique de la tâche urbaine de Sikasso</i>	273
<i>Figure 25 : Dynamique de la tâche urbaine de Korhogo</i>	276
<i>Figure 26 : Densité et repartition de la population par quartier de la ville de Korhogo.....</i>	278
<i>Figure 27 : Habitat et équipements de la ville de Korhogo.....</i>	280
<i>Figure 28 : Axes majeurs du développement des échanges transfrontaliers</i>	291

LISTE DES GRAPHERS ET GRAPHIQUES

Graphe 1 : Frontière-contact.....	25
Graphe 2 : Modèle des flux de proximité.....	104
Graphe 3 : Modèle de flux de courte distance	114
Graphe 4 : Exemple d'organisation des marchés autour de Ouangolodougou	119
Graphe 5 : Modèle des flux de longue distance	122
Graphe 6 : Relation entre les types de marchés : exemples de relation de marché autour de Korhogo	124
Graphe 7 : Cycle de fonctionnement des marchés relais.....	127
Graphe 8 : Modèle de structuration spatiale de frontière close et répulsive	256
Graphe 9 : Modèle de structuration spatiale de frontière ouvert et dynamique	257
Graphe 10 : Armature urbaine des régions frontalières	262

GRAPHIQUES

Graphique 1 : Répartition de la population de la région de Bondoukou	64
Graphique 2 : Répartition de la population des localités frontalières de la région des savanes.....	68
Graphique 3 : Dynamique démographique de Sikasso et son hinterland	69
Graphique 4 : Tarification douanière dans les Etats en relation.....	83
Graphique 5 : Prix des produits vivriers sur les types de marchés.....	130
Graphique 6 : Prix des produits manufacturés de consommation courante sur les types de marchés.....	134
Graphique 7 : Pertes douanières dues à la fraude en milliards de FCFA de 1997 à 2001 ..	164
Graphique 8 : évolution des volumes globaux des exportations ivoiriennes en direction du Ghana et de la Guinée	169
Graphique 9 : Evolution des volumes globaux des exportations ivoiriennes en direction du Ghana et de la Guinée (1999-2001) en kilogramma	172
Graphique 10 : Les exportations ivoiriennes en 2001.....	181
Graphique 11 : Evolution des recettes douanières ivoiriennes par postes frontière de 1997-2001	183
Graphique 12 : Evolution du nombre de véhicules ayant été escorté par l'OIC de janvier 2001 à Décembre 2001.....	209

Graphique 13 : Circuit ancien et nouveau d'importation et de distribution du bétail.....	209
Graphique 14 : Recettes douanières en millions de FCFA au poste frontière de Ouangolo terrestre sur 12 mois de 2001	209
Graphique 15 : Recettes douanières en million de FCFA au poste frontière de minignan sur 12 mois de 2001	215
Graphique 16 : Dynamique de la population urbaine de Korhogo de 1965-1998	277

LISTE DES PHOTOS

<i>Photo 1 : Village Sénoufo près de Niofouin, à droite les greniers et à gauche les maisons d'habitation</i>	53
<i>Photo 2 : L'art Sénoufo magnifié à travers cette toile exposée à la vente à Korhogo</i>	54
<i>Photo 3 : Tisseran de Wanagnéré près de Korhogo</i>	54
<i>Photo 4 : Village malinké sur l'axe Odiénné-Kankan</i>	59
<i>Photo 5 : Un forgeron transforme le fer de la façon la plus artisanale</i>	61
<i>Photo 6 : Camions privés assurant le transport des marchandises à destination du Mali en stationnement au poste frontière de Pogo</i>	90
<i>Photo 7 : Une vue d'une route internationale reliant Bondoukou (Côte d'Ivoire) à Sampa (Ghana)</i>	98
<i>Photo 8 : Etal de quelques produits vivriers exposés à la vente à Sokoro</i>	105
<i>Photo 9 : Marché de Soko pendant un jour non ouvrable</i>	108
<i>Photo 10 : Point de vente de carburant provenant du Ghana dans une rue à Bondoukou ...</i>	204
<i>Photo 11 : Route international Mali-Côte d'Ivoire à l'entrée de Pogo bourg à frontière ivoiro-malienne</i>	252
<i>Photo 12 : Gare routière à pogo en Côte d'Ivoire</i>	260
<i>Photo 13 : Habitat individuel en construction au quartier résidentiel à Korhogo</i>	279

LISTE DES TABLEAUX

<i>Tableau 1 : Les photos des missions disponibles</i>	29
<i>Tableau 2 : Justification des choix des localités</i>	30
<i>Tableau 3 : Population du Zanzan selon le milieu de résidence</i>	65
<i>Tableau 4 : Evolution de la population par sous-préfecture 1988-1998</i>	66
<i>Tableau 5 : Population urbaine et rurale du département d'Odienné</i>	67
<i>Tableau 6 : Répartition de la population de Korhogo selon le lieu de résidence</i>	69
<i>Tableau 7 : Répartition de la population de Sikasso selon le lieu de résidence</i>	70
<i>Tableau 8 : Tarifs douaniers appliqués dans les Etats.....</i>	83
<i>Tableau 9 : Répartition des droits de douane dans l'espace UEMOA.....</i>	84
<i>Tableau 10 : Les plus importants marchés frontaliers</i>	97
<i>Tableau 11 : Aire d'influence du marché de Soko.....</i>	108
<i>Tableau 12 : Marchés frontaliers autour de Ouangolodougou.....</i>	119
<i>Tableau 13 : Périodicité des marchés autour de Bondoukou.....</i>	128
<i>Tableau 14 : Tarifs de transport à destination des pays sahéliens : l'exemple du Mali.....</i>	138
<i>Tableau 15 : Volumes des produits agricoles par postes frontières en direction du Mali....</i>	142
<i>Tableau 16 : Volumes des produits manufacturés et pétroliers par postes frontières en direction du Mali</i>	144
<i>Tableau 17 : Produits agricoles en direction de la Côte d'Ivoire.....</i>	145
<i>Tableau 18 : Importations des bovins et petits ruminants en nombre de têtes.....</i>	147
<i>Tableau 19 : Volume des produits agricoles en direction du Burkina faso</i>	149
<i>Tableau 20 : Volume des produits manufacturés et pétroliers en direction du Burkina Faso</i>	151
<i>Tableau 21 : Volume des importations de produits manufacturés en provenance de la Côte d'Ivoire en 2001.</i>	157
<i>Tableau 22 : Volume des importations de produits manufacturés en provenance de la Guinée et du Ghana</i>	161
<i>Tableau 23 : Bilan des échanges et des balances commerciales entre la Côte d'Ivoire, le Mali et Burkina faso en milliards de FCFA de 1999-2001</i>	167
<i>Tableau 24 : Dynamisme des échanges et de la balance commerciale entre la Côte d'Ivoire, le Ghana et la Guinée en milliards de FCFA de 1999-2001.....</i>	170
<i>Tableau 25 : Motif du passage des migrants à la frontière ivoiro-malienne à Nigouni sens Côte d'Ivoire-Mali et Mali-Côte d'Ivoire selon la fonction et la nationalité.</i>	218

Tableau 26 : <i>Motif des migrants au passage de la frontière ivoiro-burkinabé à Ouangolo (terrestre et ferroviaire) dans le sens Nord-Sud et Sud-Nord</i>	221
Tableau 27 : <i>Province et préfectures de la Guinée</i>	245
Tableau 28 : <i>Dynamique du découpage administratif de la Côte d'Ivoire</i>	247
Tableau 29 : <i>Les structure administratives impliquées dans l'action régionale</i>	248

ANNEXES

Annexe 1 : SPECIMEN DE LA CONVENTION TRIE.

Souche N° 1 STUB Avis de passage à annoter par le bureau de passage <i>Transit notice to be annotated by the transit office</i> Bureau de <i>Office of</i> Date Cachet du bureau <i>Office Stamp</i> Signature de l'agent <i>Signature of the officer</i>	FEUILLET N° 1 (à conserver par le bureau de départ) P° LEAFLET (to be conserved by the office of departure) BUREAU DE DEPART <i>Office of departure</i>	DECLARATION T.R.I.E. (CEDEAO) ECOWAS / I.S.R.T DECLARATION Pays de provenance Pays de destination BUREAU DE PASSAGE BUREAU DE DEPART	PAYS DE DEPART COUNTRY OF DEPARTURE 384 / N° TRIE ISRT Number N° Manifeste REGIME DOUANIER CUSTOM REGIME	SOUTISSION - SUBMISSION Nature de la garantie : Garantie - Jotée (1) Nature of Guarantee: Tied - Separate (1) (1) Payer la mention indite. Noms, sous-signés, -W, the undersigned: Demeurant à - Residing at: Déclarons nous engager conjointement et solidairement avec notre caution: Declare that we have jointly and in concert with our guarantor: Également soussigné, à respecter l'initiative indiquée et à représenter intégralement les marchandises déballées, dans le manifeste ci-inclus au bureau de destination de: Who is co-signer, agree to respect the stipulated itinerary and to represent the goods listed in this manifest to the following office of engagement: Dans le délai de - In a time lag of: Faute de quoi nous nous engageons à payer les droits, taxes et pénalités, éventuellement exigibles, conformément à la convention TRIE-CEDEAO. In case of default, we agree to pay any duty, tax and possible fines which may be due in accordance with the IRT-ECOWAS Convention. Signature du principal obligé Signature of the principal obligé A le Signature de la caution (1) Signature of the guarantor (1)	BUREAU DE DESTINATION Office of destination Poids Net Net weight Poids Brut Gross weight Description des marchandises Description of goods Position tarifaire Tariff heading Valeur Value
Transbordement ou incidents en cours de transport Trans-shipments at	BUREAU DE DEPART Office of departure Origine Origin Colis Parcels Marques et Numéros Marks and Numbers Nature Nature Volume Volume 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15	BUREAU DE PASSAGE BUREAU DE DEPART Pays de provenance Pays de destination BUREAU DE PASSAGE BUREAU DE DEPART	PAYS DE DEPART COUNTRY OF DEPARTURE 384 / N° TRIE ISRT Number N° Manifeste REGIME DOUANIER CUSTOM REGIME	SOUTISSION - SUBMISSION Nature de la garantie : Garantie - Jotée (1) Nature of Guarantee: Tied - Separate (1) (1) Payer la mention indite. Noms, sous-signés, -W, the undersigned: Demeurant à - Residing at: Déclarons nous engager conjointement et solidairement avec notre caution: Declare that we have jointly and in concert with our guarantor: Également soussigné, à respecter l'initiative indiquée et à représenter intégralement les marchandises déballées, dans le manifeste ci-inclus au bureau de destination de: Who is co-signer, agree to respect the stipulated itinerary and to represent the goods listed in this manifest to the following office of engagement: Dans le délai de - In a time lag of: Faute de quoi nous nous engageons à payer les droits, taxes et pénalités, éventuellement exigibles, conformément à la convention TRIE-CEDEAO. In case of default, we agree to pay any duty, tax and possible fines which may be due in accordance with the IRT-ECOWAS Convention. Signature du principal obligé Signature of the principal obligé A le Signature de la caution (1) Signature of the guarantor (1)	BUREAU DE DESTINATION Office of destination Poids Net Net weight Poids Brut Gross weight Description des marchandises Description of goods Position tarifaire Tariff heading Valeur Value
Transbordement ou incidents en cours de transport Trans-shipments at	BUREAU DE DEPART Office of departure Origine Origin Colis Parcels Marques et Numéros Marks and Numbers Nature Nature Volume Volume 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15	BUREAU DE PASSAGE BUREAU DE DEPART Pays de provenance Pays de destination BUREAU DE PASSAGE BUREAU DE DEPART	PAYS DE DEPART COUNTRY OF DEPARTURE 384 / N° TRIE ISRT Number N° Manifeste REGIME DOUANIER CUSTOM REGIME	SOUTISSION - SUBMISSION Nature de la garantie : Garantie - Jotée (1) Nature of Guarantee: Tied - Separate (1) (1) Payer la mention indite. Noms, sous-signés, -W, the undersigned: Demeurant à - Residing at: Déclarons nous engager conjointement et solidairement avec notre caution: Declare that we have jointly and in concert with our guarantor: Également soussigné, à respecter l'initiative indiquée et à représenter intégralement les marchandises déballées, dans le manifeste ci-inclus au bureau de destination de: Who is co-signer, agree to respect the stipulated itinerary and to represent the goods listed in this manifest to the following office of engagement: Dans le délai de - In a time lag of: Faute de quoi nous nous engageons à payer les droits, taxes et pénalités, éventuellement exigibles, conformément à la convention TRIE-CEDEAO. In case of default, we agree to pay any duty, tax and possible fines which may be due in accordance with the IRT-ECOWAS Convention. Signature du principal obligé Signature of the principal obligé A le Signature de la caution (1) Signature of the guarantor (1)	BUREAU DE DESTINATION Office of destination Poids Net Net weight Poids Brut Gross weight Description des marchandises Description of goods Position tarifaire Tariff heading Valeur Value

CONTROLÉ PAR LE BUREAU DE DEPART
 Checked by office of departure
 Date et n° d'enregistrement
 Date and registration number

RON A ENLEVER
 En date du
 Date

Montant	Taxe	Montant

Montant des droits éventuels

Nom et adresse du déclarant - Name and address of declarant

Signature déclarant
 Signature of declarant

Nom de l'exportateur - Name of exporter

AUTORISATION DE CHARGEMENT
 Loading authorization
 Stamped signature of Office

VU CHARGE - Loading control
 Signature de l'agent - Officer signature

Nom
 Name
 Matricule
 Regimental number
 Date
 Date

Annexe 2: ENCART APPOSE SUR LES CAMIONS DE MARCHANDISES

ENTREPÔT

Véhicule N° **7308-MJ**

Code N° **540698N**

POGO - ABIDJAN - POGO

Date départ : **12-05-2002**

Date retour : **21-05-2002**

[Signature]

[Stamp: POGO - ABIDJAN - POGO]

Annexe 3 : DECRET PORTANT SEJOUR DES ETRANGERS EN CÔTE D'IVOIRE

DÉLIVRANCE DES TITRES DE SÉJOUR TAXE

*Décret n° 2002-121 du 27 février 2002 fixant la taxe relative
à la délivrance des titres de séjour*

Article premier. - La délivrance de la Carte de séjour est soumise au paiement préalable d'une taxe dont le montant est fixé comme suit :

- 35.000 francs C.F.A. pour les ressortissants des pays membres de la Communauté Économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) ;
- 300.000 francs C.F.A. pour les ressortissants des pays situés hors de la Communauté Économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO).

Toutefois, en application du principe de la réciprocité prévue à l'article 10 de la loi n° 2002-03 du 3 janvier 2002 relative à l'identification des personnes et au séjour des étrangers en Côte d'Ivoire, il peut être procédé par décret à une réévaluation des droits acquittés par des pays étrangers vivant en Côte d'Ivoire.

Art. 2. - La taxe est perçue par l'Office national d'Identification (O.N.I.) ou par toute autre personne commise à cet effet par lui.

Art. 3. - Il n'est perçue aucune taxe pour la délivrance de la fiche de libre circulation, de l'autorisation provisoire et de la carte de réfugié.

Art. 4. - La durée de validité des cartes de séjour est de cinq ans.

Art. 5. - Le présent décret abroge toutes les dispositions antérieures contraires.

**DÉLIVRANCE DU TITRE DE SÉJOUR
DES FRANÇAIS
TAXE**

*Décret n° 2002-333 du 13 juin 2002 fixant la taxe relative
à la délivrance du titre de séjour des Français en Côte d'Ivoire*

Article premier. - Le montant des taxes pour la carte de séjour est fixé à 150.000 francs C.F.A. pour les ressortissants français.

Toutefois, les droits à payer par les religieux ou coopérants ressortissants français résidant en Côte d'Ivoire sont fixés à 35.000 francs C.F.A.

