

Revue Ivoirienne de Géographie des Savanes



RIGES

ISSN: 2521-2125

Numéro 6

Juin 2019



Publiée par le Département de Géographie de l'Université Alassane OUATTARA de Bouaké

ADMINISTRATION DE LA REVUE

Direction

Arsène DJAKO, Professeur Titulaire à l'Université Alassane OUATTARA (UAO)

Secrétariat de rédaction

- **Joseph P. ASSI-KAUDJHIS**, Professeur Titulaire à l'UAO
- **Konan KOUASSI**, Maître-Assistant à l'UAO
- **Dhédé Paul Eric KOUAME**, Maître-Assistant à l'UAO
- **Yao Jean-Aimé ASSUE**, Maître-Assistant à l'UAO
- **Zamblé Armand TRA BI**, Maître-Assistant à l'UAO
- **Kouakou Hermann Michel KANGA**, Assistant à l'UAO

Comité scientifique

- **HAUHOUOT** Asseypo Antoine, Professeur Titulaire, Université Félix Houphouët Boigny (Côte d'Ivoire)
- **ALOKO** N'Guessan Jérôme, Directeur de Recherches, Université Félix Houphouët Boigny (Côte d'Ivoire)
- **AKIBODÉ** Koffi Ayéchoro, Professeur Titulaire, Université de Lomé (Togo)
- **BOKO** Michel, Professeur Titulaire, Université Abomey-Calavi (Benin)
- **ANOH** Kouassi Paul, Professeur Titulaire, Université Félix Houphouët Boigny (Côte d'Ivoire)
- **MOTCHO** Kokou Henri, Professeur Titulaire, Université de Zinder (Niger)
- **DIOP** Amadou, Professeur Titulaire, Université Cheick Anta Diop (Sénégal)
- **SOW** Amadou Abdoul, Professeur Titulaire, Université Cheick Anta Diop (Sénégal)
- **DIOP** Oumar, Professeur Titulaire, Université Gaston Berger Saint-Louis (Sénégal)
- **WAKPONOU** Anselme, Professeur HDR, Université de N'Gaoundéré (Cameroun)
- **KOBY** Assa Théophile, Maître de Conférences, UFHB (Côte d'Ivoire)
- **SOKEMAWU** Koudzo, Maître de Conférences, UL (Togo)

EDITORIAL

La création de RIGES résulte de l'engagement scientifique du Département de Géographie de l'Université Alassane Ouattara à contribuer à la diffusion des savoirs scientifiques. RIGES est une revue généraliste de Géographie dont l'objectif est de contribuer à éclairer la complexité des mutations en cours issues des désorganisations structurelles et fonctionnelles des espaces produits. La revue maintient sa ferme volonté de mutualiser des savoirs venus d'horizons divers, dans un esprit d'échange, pour mieux mettre en discussion les problèmes actuels ou émergents du monde contemporain afin d'en éclairer les enjeux cruciaux. Les questions environnementales, urbaines, rurales, sanitaires, touristiques ont fait l'objet d'analyse dans ce présent numéro. RIGES réaffirme sa ferme volonté d'être au service des enseignants-chercheurs, chercheurs et étudiants qui s'intéressent aux enjeux, défis et perspectives des mutations de l'espace produit, construit, façonné en tant qu'objet de recherche. A cet effet, RIGES accueillera toutes les contributions sur les thématiques liées à la pensée géographique dans cette globalisation et mondialisation des problèmes qui appellent la rencontre du travail de la pensée prospective et de la solidarité des peuples.

Secrétariat de rédaction

KOUASSI Konan

COMITE DE LECTURE

- KOFFI Brou Emile, Professeur Titulaire, UAO (Côte d'Ivoire)
- ASSI-KAUDJHIS Joseph P., Professeur Titulaire, UAO (Côte d'Ivoire)
- BECHI Grah Félix, Maître de Conférences, UAO (Côte d'Ivoire)
- MOUSSA Diakité, Maître de Conférences, UAO (Côte d'Ivoire)
- VEI Kpan Noël, Maître de Conférences, UAO (Côte d'Ivoire)
- LOUKOU Alain François, Maître de Conférences, UAO (Côte d'Ivoire)
- TOZAN Bi Zah Lazare, Maître de Conférences, UAO (Côte d'Ivoire)
- ASSI-KAUDJHIS Narcisse Bonaventure, Maître de Conférences, UAO (Côte d'Ivoire)
- KOFFI Yao Jean Julius, Maître de Conférences, UAO (Côte d'Ivoire).

Sommaire

<p>FAYE Cheikh Ahmed Tidiane, SOW Seydou Alassane, SY Amadou Abou, NIANG Souleymane, DIOP Khalifa, Boubou Aldiouma SY</p> <p>Analyse des caractéristiques morpho-sédimentaires du complexe laguno-estuarien de la somone (Petite du côte Sénégal)</p>	7
<p>BAWA Dangnisso, BANASSIM Tchilabalo, AFO Bidjo, GNONGBO Tak Youssif</p> <p>Erosion hydrique dans le quartier d'Adidigomè-Avatamè à Lomé : quelles mesures d'aménagement pour une gestion durable ?</p>	24
<p>KOUAME Konan Roland, Pauline Agoh DIBI KANGAH, KOLI BI Zuéli</p> <p>Perceptions de la variabilité climatique et de ses effets par les populations rurales du centre-est de la Côte d'Ivoire</p>	47
<p>Isidore YOLOU, Ibouraima YABI, Kondé DJOBO, Faustin Cakpo DOSSOU, Jacob Afouda YABI, Fulgence AFOUDA</p> <p>Agroforesterie à base de <i>elaeis guineensis</i> en tant qu'option du développement durable dans la commune de Cove (sud-est du Bénin) : possibilités, pratiques et limites</p>	69
<p>N'kpomé Styvince KOUAO, Della André ALLA</p> <p>Les déterminants environnementaux de l'essor de la culture de l'anacarde dans les sous-préfectures de Diabo, Botro et Bodokro (Centre de la Côte d'Ivoire)</p>	90
<p>ZRAN Gonkanou Marius</p> <p>Gestion des baies en lagune Aby et développement durable des pêches à Adiaké (sud-est de la Côte d'Ivoire)</p>	110
<p>SIBY Mory, COULIBALY Sina</p> <p>Stratégies d'adaptation des pêcheurs à l'insuffisance de la production halieutique dans l'espace fluvial du cercle de kati (région de Koulikoro) au Mali</p>	125
<p>KADOUZA Padabô</p> <p>Appui à la production et à la commercialisation du riz de bas-fonds par l'entreprise de services et organisation des producteurs (esop) dans la préfecture de Sotouboua au Centre-Togo (2004-2018): une dynamique brisée ?</p>	139

<p>ALOKO-N'GUESSAN Jérôme, ANE Salé, N'GUESSAN Kouassi Fulgence</p> <p>Analyse de l'impact agricole du déclin du binôme café-cacao sur la région du Moronou (Côte d'Ivoire)</p>	155
<p>YOUAN Louis Gerson, GNAMBA-Yao Jean-Baptiste, ALOKO N'Guessan Jérôme</p> <p>La cacaoculture et le développement socio-économique du département de Duekoué</p>	179
<p>Daniel SAIDOU BOGNO, Valentin ZOUYANE</p> <p>Impact socio- économique de la commercialisation du charbon de bois dans la périphérie ouest du parc national de la Bénoué (Nord Cameroun)</p>	194
<p>KARIDIOULA Logbon, ASSI-KAUDJHIS Narcisse Bonaventure</p> <p>Contraintes et précarités dans l'accès à l'eau potable dans le département de Dabakala (Côte d'Ivoire)</p>	216
<p>KOUIYE Gabin Jules</p> <p>Le politique face aux difficultés d'accès à l'eau potable dans les trois communes de N'gaoundéré (Cameroun)</p>	236
<p>Vincent HOUSSEINI, Valentin ZOUYANE, Bernard GONNE</p> <p>Distribution des produits pétroliers et dégradation de l'environnement à N'gaoundéré (Nord-Cameroun)</p>	250
<p>NASSI Karl Martial, MAWUSSI Ayité Claude, MAGNON Zountchégbé Yves</p> <p>Espace frontalier Sanvee-Kondji-Hillacondji (Togo-Bénin) : entre entrave à la libre circulation et contrebande</p>	269
<p>DEGUI Jean-Luc, KOUADIO Kouakou Abraham, ESSAN Kodia Valentin, ALOKO-N'GUESSAN Jérôme</p> <p>Diagnostic de l'offre touristique dans la région du sud-est de la côte d'ivoire : cas des départements de Grand-Bassam et d'Adiaké</p>	283
<p>TOURE Souleymane, KOFFI Yao Jean Julius</p> <p>La "durabilité sociale" contrariée par l'insuffisance d'eau potable dans les villages de la région de Gbêkê (centre de la Côte d'Ivoire)</p>	305

<p>KOUASSI Yao Frédéric</p> <p>Habitat rural et couverture sanitaire dans la Sous-préfecture de Bouaflé (centre-ouest de la Côte d'Ivoire) : conséquences pour l'accessibilité aux soins</p>	325
<p>Yéboué Kassé N'DRI, Péga TUO, Kouassi Paul ANOH</p> <p>Accès aux infrastructures sanitaires dans la commune de Tiébissou (centre de la Côte d'Ivoire)</p>	347
<p>Salifou SANOGO</p> <p>Logiques paysannes d'exploitation des bas-fonds dans la commune rurale de Bilanga (région est du Burkina Faso)</p>	370
<p>DIALLO Issoufou, ASSUE Yao Jean-Aimé</p> <p>Essor des établissements d'enseignement secondaire privé et précarité dans les établissements d'enseignement secondaire public dans la région de la Marahoué</p>	391
<p>KOUADIO N'Guessan Roger Carmel, KOUAME Yao Alexis, Koffi Guy Roger Yoboué, KOUASSI Konan</p> <p>Pesanteurs spatio-behavioristes de l'occurrence des accidents routiers sur le transect Bouaké-Yamoussoukro</p>	410
<p>KITHENI Bamba, BRENOUM Kouakou David, ATTA Koffi</p> <p>L'impact de la crise politico-militaire sur les équipements et la participation des populations à la gestion de la commune de Bouaké</p>	426
<p>Djarsoumna KAÏNARAMSOU, Michel TCHOTSOUA</p> <p>Activités anthropiques sur les Mayos et risques environnementaux dans la ville de Maroua (extrême-nord Cameroun)</p>	444
<p>YEO Watagaman Paul, KOUAME Dhédé Paul Eric, DJAKO Arsène</p> <p>Les facteurs de l'essor de la culture de l'anacarde dans la zone dense de Korhogo (Nord de la Côte d'Ivoire)</p>	460
<p>KAMELAN Kouacou Hermance-Starlin, Kakou Geoffroy André, TAPE Achille Roger, KOUASSI Konan</p> <p>Les activités de la restauration populaire et dégradation de l'environnement urbain à Bouaké</p>	476

**ESPACE FRONTALIER SANVEE-KONDJI-HILLACONDJI (TOGO-BENIN) :
ENTRE ENTRAVE A LA LIBRE CIRCULATION ET CONTREBANDE**

NASSI Karl Martial, Maître-Assistant à l'École d'Horticulture et d'Aménagement
des Espaces Verts (EHAEV)/Université Nationale d'Agriculture (UNA),
Martial2006@yahoo.fr

MAWUSSI Ayité Claude, Sociologue-prospectiviste à l'Université de Poitiers.
Mac3lachance@gmail.com

MAGNON Zountchégbé Yves, Maître-Assistant à l'École d'Économie de Socio-
Anthropologie et de Communication pour le développement rural /Faculté des
Sciences Agronomiques/Université d'Abomey-Calavi. ymagnonfr@yahoo.fr

Résumé

Cet article, basé sur une démarche méthodologique essentiellement qualitative, vise à analyser les pratiques socio-spatiales au niveau des frontières en questionnant la sociabilité, l'ouest-africanisation à travers la libre circulation des biens et des personnes et la porosité des frontières en considérant le trafic de carburant dans la zone frontalière Togo-Bénin de Sanvee-kondji. De la monographie de cet espace-frontalier et de l'analyse des relations, il ressort qu'il s'agit d'un espace public transitoire dont les relations sont empreintes de partialité et de méfiance. Par ailleurs, sur le temps long, se sont constitués des réseaux relationnels plus ou moins complexes et pérennes qui font fonctionner et inventer la vie quotidienne de la frontière. Sur la libre circulation des biens et des personnes, il ressort qu'il s'agit encore d'une illusion car les voyageurs de cet espace subissent des tracasseries qui allongent le temps de passage à la frontière. Les agents de contrôle, par manque de pièce d'identité ou de carnet de vaccination ou même en présence de ces documents, soutirent de l'argent aux passagers. On constate des pratiques informelles favorisant le "droit de passage de la maladie" et le "droit de passage des personnes sans papiers". Enfin, l'article questionne la porosité de cette frontière à partir de la contrebande de carburant frelaté.

Mots Clés : Frontière, Sanvee-kondji, non-lieu, contrebande, libre circulation des biens et des personnes

Abstract

By favoring a socio-anthropological methodological approach that mainly mobilizes qualitative techniques with quantitative treatments applied to certain data, this article tries to make a sociology of borders by questioning the identity of place, the West Africanization through free circulation goods and people; and porous borders through fuel traffic at the Togo-Benin border of Sanvee-kondji. From the monograph of this frontier space and from the analysis of relations it emerges that this is a

transitory public space whose relations are marked by ephemerality, partiality and mistrust. Moreover, along the long time axis, more or less complex and perennial relational networks have been created that make the everyday life of the border work and invent. On the free movement of goods and people, it appears that this is still a "concept of ministry". Because the travelers of this space undergo harassment which lengthens the time of passage to the border. Indeed, the control officers for lack of identity documents or vaccination book or even in the presence of these documents when they find that the passenger is not used to the place and seems lost earn money. It shows a "right of passage of the disease" and "a right of passage of the undocumented people" which is bought with the money. Finally, this article questions the porosity of this border in study the smuggling of adulterated fuel that take place in this border area.

Key words: Frontier, Sanvee-kondji, no-place, contraband, free movement of goods and persons

Introduction

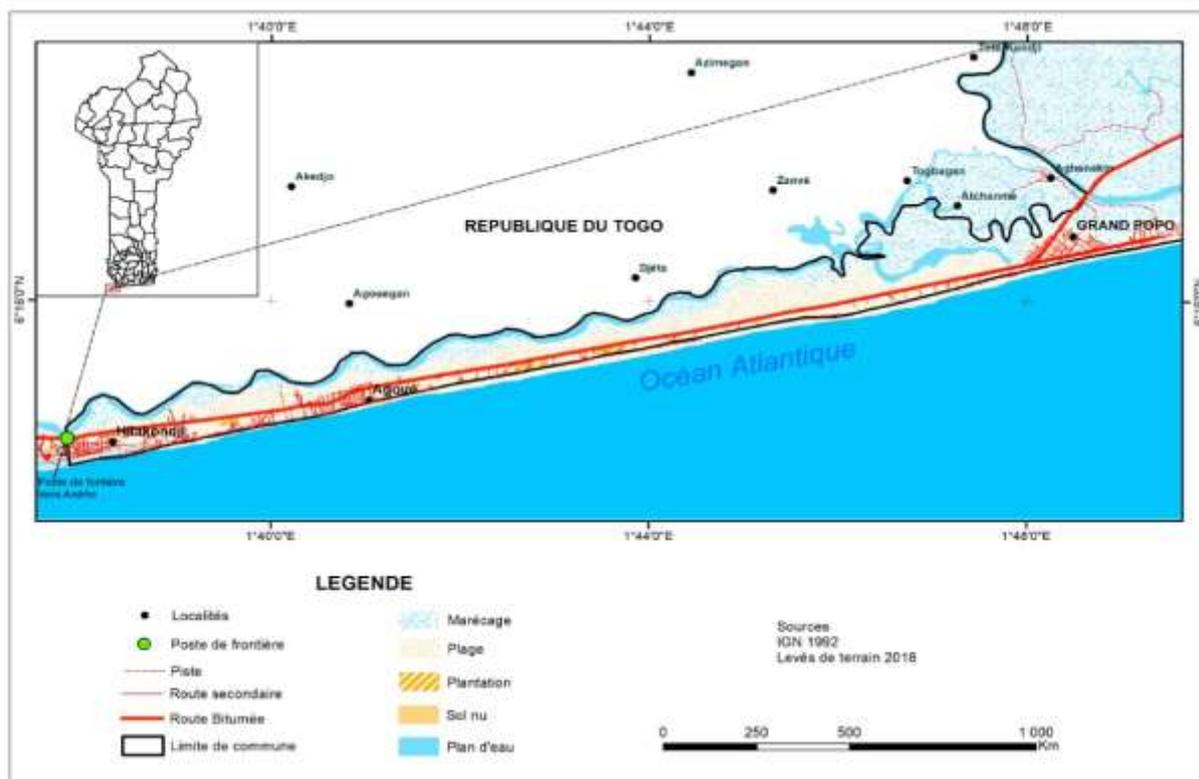
En postulant que : « *La frontière n'est pas un fait spatial avec des conséquences sociologiques, mais un fait sociologique qui prend une forme spatiale.* » (G. Simmel, 1906 [2010] :606), le présent article tente de faire une sociologie des frontières. Pour ce faire, il est important de justifier la légitimité du sociologue à s'approprier le concept de frontière et de faire une clarification de ce que nous entendons dans le cadre de cette recherche par frontière. Le spatial-turn dont Martina Löw est l'une des représentantes, démontre bien que l'espace n'est en rien indépendant dans son existence, ni détaché des objets et des sujets, mais qu'il « *résulte de la structure de la situation relative des corps* » (M. Löw, 2015 p.26). Ce positionnement théorique sur le concept d'espace montre bien que la frontière n'est pas qu'un fait juridique, politique et matériel, mais résulte et s'invente par les pratiques. Cette mise en évidence ne nous enferme cependant pas dans une chapelle disciplinaire. Par ailleurs, nous entendons par frontière dans cette recherche, des pratiques -juridique, spatiale et sociale-qui tendent à filtrer les individus dans leur légitimité à accéder à un ou d'autres extra-territoires. Dans cette approche définitionnelle, nous rejoignons D.Moffette (2015, p.64) qui montre que les frontières sont multiples, diffuses et mobiles. Précisons que la frontière ici n'est pas entendu comme un mur qui se dresse et qui se rend infranchissable mais, permet d'identifier le dedans et le dehors afin d'éviter effectivement que ces deux entités soient confondues et que puissent être facilement organisés les sorties, les entrées et les accueils ; en bref, les flux migratoires, aussi bien d'humains que de marchandises. En se basant sur ces éléments théoriques et conceptuels, la présente recherche vise trois objectifs. Il s'agit d'abord de questionner en partant d'une monographie de la frontière Togo-Bénin, les sociabilités qui s'y déroulent. Ensuite, l'article tente d'évaluer l'ouest-africanisation à

partir de la libre circulation des biens et des personnes. Enfin, l'argumentaire tend à questionner les actions déviantes de la contrebande, ses acteurs et leurs logiques.

1. Matériel et Méthode

Pour atteindre ces objectifs, nous avons adopté une posture méthodologique ancrée dans la tradition socio-anthropologique et d'obédience interactionniste. Nous avons donc effectué trois (3) séjours de terrain de trois (3) semaines chacun à la frontière afin de saisir de l'intérieur, la vie et l'ambiance qui s'y déroulent, tout en gardant notre objectivité et recul de chercheur. L'observation participante et directe, la photographie, l'entretien ainsi que l'approche documentaire, ont été les différentes techniques mobilisées. Ces différentes méthodes et techniques ont été appliquées à un échantillon de 96 personnes interrogées au sein de l'espace frontalier que constitue la frontière Togo-Bénin de Sanvee-Kondji. Parmi ces personnes il y a 76 passagers, 7 personnes impliquées dans le trafic de carburant frelaté, 6 personnes exerçant une activité génératrice de revenu dans l'espace frontalier et 7 agents frontaliers (du service de santé, douaniers). Des analyses quantitative ont été réalisées sur certaines questions fermées.

Carte 1 : situation de la frontière Togo-Bénin de Sanvee-kondji



Sources : IGN 1992 ; levés de terrain, 2018

La frontière Togo-Bénin est comme beaucoup d'autres frontières en Afrique, un fruit de la colonisation. Elle a divisé de part et d'autre des populations qui ont les mêmes identités (Igue J. et Asiwaju A., 1988, p.8). Par ailleurs, cette frontière se trouve sur le

corridor Abidjan-Lagos dont l'objectif est de créer entre les pays de la CEDEAO,¹ un espace de libre échange, de libre circulation des biens et des personnes. Mais force est de constater que l'effectivité de cette mesure reste encore irréaliste. Cette recherche part non seulement de ce constat mais également du silence total dans la littérature scientifique sur l'ouest-africanisation. En effet, outre les travaux de A. Sossou-Agbo(2011), et de J.EGG, J.J.GABAS, J.-P.LEMELLE, (1989) qui traitent respectivement de la dynamique territoriale engendrée par les activités économiques à partir de la contrebande à la frontière entre le Bénin et le Nigéria, et de la régionalisation à partir des échanges économiques avec un accent particulier sur les frontières, aucune recherche n'a véritablement questionné l'ouest-africanisation et encore moins en portant une attention particulière sur la frontière que nous interrogeons.

2. Résultats et Discussion

2.1. *La frontière Togo-Bénin de Sanvee-kondji: une fabrique multi-acteurs aux sociabilités complexes*

La frontière entre le Togo et le Bénin est une frontière héritée de la colonisation car les deux pays formaient un seul et unique territoire d'un point de vue culturel (J. Igue et A.Asiwaju, 1988). Le Togo et le Bénin partagent 644 km de frontière dont 100 fluviale. Notons que le Togo et le Bénin n'ont pas de conflit territorial mais sont justes victimes des incohérences qu'on observe souvent lors des tracés de frontières, raison pour laquelle les experts des deux Etats se réunissent régulièrement pour parvenir à une délimitation cohérente et définitive de la frontière. La frontière de Sanvee-Kondji est donc un poste-frontière qui filtre et contrôle les entrées et les sorties dans les deux territoires nationaux. Pour assurer ce rôle de filtre et de contrôle de la mobilité, les deux Etats ont installé à cette frontière, des postes d'institutions qui contrôlent l'identité et les pièces de santé des voyageurs. Quels sont les organismes que nous pouvons rencontrer à la frontière Togo/Bénin ?

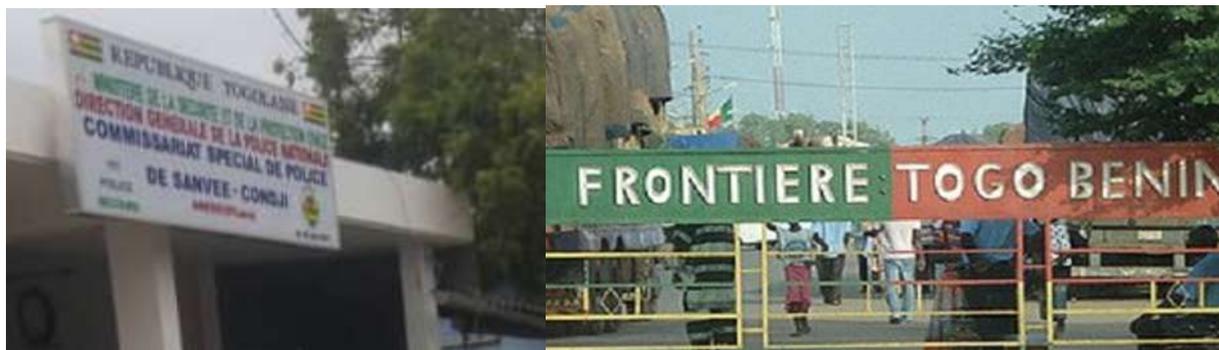
De Sanvee-Kondji (Togo) à Hillacondji (Bénin), nous pouvons rencontrer à la frontière: la douane, la police, la gendarmerie, les services sanitaires et aussi l'OCAL², une organisation intergouvernementale qui a pour vision de faire de l'axe Abidjan-Lagos, un corridor de développement impulsé par une population en bonne santé, jouissant de tous ses droits et circulant librement en toute sécurité avec ses biens. Dans l'autre sens, c'est-à-dire du Bénin vers le Togo, on rencontre presque les mêmes services. Pour ce qui est de la douane, tous les camions ou véhicules transportant des marchandises du Togo vers le Bénin payent un frais de transit à Sanvee-Kondji (Togo), et c'est une fois en territoire béninois qu'ils sont soumis à des formalités douanières à Hillacondji (Bénin). Les mêmes formalités sont requises

¹ Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest

²(Organisation du corridor / Abidjan-Lagos)

quand il s'agit de transporter des marchandises du Bénin vers le Togo, c'est-à-dire qu'ils payent un frais de transit à Hillacondji (Bénin), et c'est une fois en territoire togolais qu'ils sont soumis à des formalités douanières à Sanvee-Kondji (Togo), sans oublier les contrôles de routine de la police et de la gendarmerie d'un côté ainsi que de l'autre ; tout ceci concourt à la sécurité des personnes et des biens. Tout au long de la frontière, à l'aller comme au retour, existent des services de santé chargés du contrôle des carnets de vaccination³ des personnes traversant la frontière. Les voyageurs n'étant pas à jour de leurs vaccins ont la possibilité de se faire vacciner et d'obtenir leurs carnets sur place.

Photo 1: Poste de police togolais à la frontière togolaise



Source : Ayité@MAWUSSI, juin 2018

Au sein même de la frontière, se développent des activités commerciales spécialement basées sur la vente des produits alimentaires et d'autres produits électroniques (torche, chargeur, carte mémoire et clé USB etc.). Ces activités économiques participent à la vie et à l'animation de cet espace frontalier et lui confèrent une autre fonction : celle d'un espace transitoire de consommation. En effet, lors des voyages, les personnes font escale dans cet espace, soit pour acheter des produits alimentaires qu'elles consomment sur place ou lors du reste du trajet, soit qu'elles apportent à destination. *« Ça fait huit (8) jours que j'ai quitté ma femme et mes enfants et là comme je retourne à Lomé, j'ai acheté deux paniers de crabes pour que ma femme fasse "Aglandjinkoumé"⁴ à mes enfants comme mes enfants adorent ce plat. »* (Mathieu, 42 ans, Enseignant d'université, de retour d'un séjour pour un colloque à Cotonou). A une autre de confier : *« J'ai quitté Lagos pour Accra, depuis hier, avec mes enfants. Nous étions en vacances chez leur papa. Compte tenu de la longueur du trajet, nous avons profité pour acheter des ignames frites, des brochettes de bœuf et de l'eau pour une petite restauration. »* (Armelle, 47 ans, mère de 4 enfants). Cette fonction consommatrice de la frontière génère de part et d'autre de la frontière une aire de rayonnement économique, et permet à beaucoup de personnes (commerçantes, revendeuses, pêcheurs, chasseurs, artisans, agriculteurs etc.), de gagner leur pitance

³Dans le carnet de vaccination les agents de santé contrôlent surtout le vaccin de fièvre jaune qui est une épidémie

⁴ C'est une pâte salée qu'on fait avec le crabe

en vendant leurs produits à la frontière. « *Mon mari est un pêcheur à Aného. Quand il revient de la pêche, moi je fris les poissons puis je viens directement les vendre à la frontière. Grâce à cette activité, nous arrivons à joindre les deux bouts. Ce n'est pas facile mais on s'en sort* » (Ayélé, 34 ans, revendeuse à la frontière vivant à Aného-Togo). Ces activités commerciales contribuent à n'en pas douter à une dynamique économique dans l'espace frontalier comme l'a étudié A. Sossou-Agbo (2011), dans le cas de la frontière bénino-nigériane.

Planche 1 : Activités et petits commerces à la frontière

Photo 1a : activités à la frontière



Photo 1b : petits commerces à la frontière



Source : Ayité@MAWUSSI, juin 2018

Ces personnes qui sont obligées de pratiquer l'espace frontalier en permanence pour lui donner vie, arrivent à créer entre elles des relations qui oscillent entre utilitaire/fonctionnelle et sociale. Si entre certains, les relations sont de types fournisseurs/ clients-revendeurs, la plupart sont mêlées dans des liens sociaux articulés autour de réseaux relationnels d'entraide et de solidarité qui s'expriment de différentes manières selon les temporalités. L'encadré suivant présente l'expression des réseaux de solidarité entre les acteurs de la frontière.

Encadré n°1 : les formes de sociabilités à la frontière de Sanvee-kondji

Chez nous ici à la frontière, on est solidaires et on s'entraide entre nous. Quand il y a un décès ou quand l'un d'entre nous a un événement qu'il soit heureux ou malheureux dans sa vie, nous nous mobilisons pour le soutenir. L'autrefois, un douanier a perdu sa belle-mère et nous nous sommes tous mobilisés pour l'accompagner aux funérailles et nous avons tous cotisé l'argent pour lui faire une enveloppe et le soutenir. Nous avons aussi une tontine et ça nous aide à renforcer nos commerces ou à réaliser nos projets ou encore pour payer la scolarité de nos enfants. En tous cas, que ce soient les chauffeurs des Parkings, nous les vendeurs ou les douaniers on s'entend bien ici.

Source : Enquête de terrain, Juin 2018

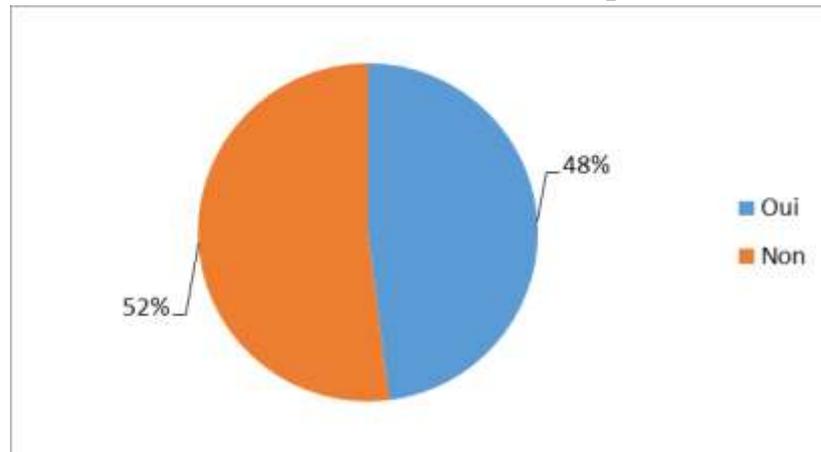
Les formes de solidarité exprimées dans cet encadré peuvent être interprétées sous deux aspects. D'une part, elles illustrent la capacité des lieux à créer des liens entre les individus. Autrement dit, elle permet d'élucider la théorie relativiste de l'espace (M. Löw, 2015, p.26), car si l'espace frontalier en lui-même a structuré et disposé les

objets et les sujets, les sujets à leur tour en interaction avec les dispositions spatiales, arrivent à créer du lien social dans un espace qui est souvent appréhendé à travers les notions de superficialité des relations humaines. Quoi qu'on dise de ces liens sociaux qui se sont tissés, il est important de rappeler que l'éphémérité, le sentiment d'être dans un espace transitoire où il faut être méfiant, existe surtout au niveau des voyageurs et des passagers. La preuve est d'ailleurs que les passagers même, en cas de conflit avec d'autres personnes, que cela soit les chauffeurs, les revendeuses ou des délinquants, ont des réticences à s'adresser aux forces de l'ordre car disent-ils : « *tcho ! Les soldats là eux-mêmes ne sont pas mieux, je ne leur fais pas confiance.* » (extrait d'entretien, juin 2017). Cette méfiance dans l'espace frontalier est révélatrice, du moins pour les voyageurs togolais, des difficiles relations qu'ils entretiennent avec les corps habillés. Cette méfiance est d'ailleurs le fruit des différentes bavures qu'ont commises les forces de l'ordre, durant l'histoire du Togo, à l'endroit des populations. Outre ce motif, l'autre raison est que les populations considèrent les forces de l'ordre comme "des raquetteurs administratifs" à qui on ne peut demander le moindre service sans une contrepartie.

2.2. Libre circulation des biens et des personnes : un concept de ministère et des sommets ?

L'un des objectifs de l'organisation sous-régionale de la CEDEAO est de rendre réelle la libre circulation des biens et des personnes. Cela a été officialisé par le « protocole sur la libre circulation, le droit de résidence et d'établissement, zone CEDEAO », signé en juin 1979 à Dakar au Sénégal. Le traité sur la libre circulation des biens et des personnes et des marchandises stipule que « *tout ressortissant de la communauté a le droit de se déplacer librement d'un Etat à un autre* ». Ce, en éliminant les tracasseries que subissent les voyageurs aux frontières de cet espace sous-régional et en instaurant la carte d'identité biométrique comme pièce à présenter pour traverser les frontières. Mais, peut-on parler aujourd'hui d'une citoyenneté ouest-africaine ressentie par les habitants de cette région qui passent à la frontière de Sanvee-kondji ? Puisque les pratiques des populations pour l'effectivité de la libre circulation des biens et des personnes dépendent de leurs connaissances de cette disposition. Le graphique suivant résume la connaissance des textes sur la libre circulation des biens et des personnes dans l'espace CEDEAO.

Figure 1 : Répartition des proportions d'enquêtés sur la connaissance des textes sur la libre circulation des biens et des personnes

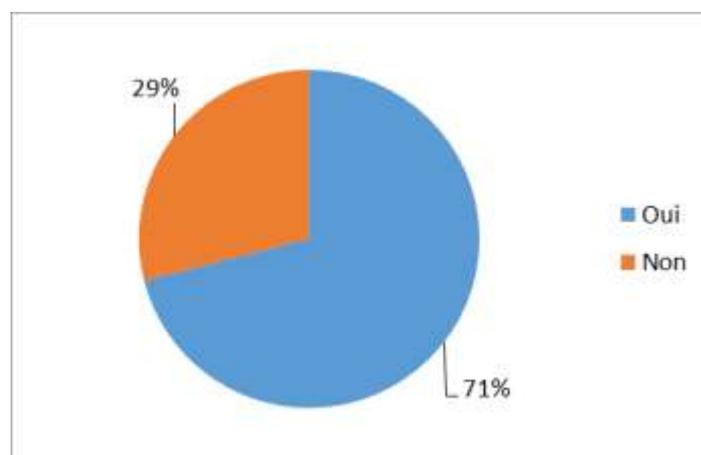


Source : Données de terrain, Juillet 2018

De l'analyse de ce graphique, il ressort que plus de la moitié des personnes interrogées, soit 52% estiment ne pas connaître les textes sur la libre circulation des biens et des personnes. D'une part, ce constat questionne le rôle et la responsabilité des différents Etats membres de l'espace communautaire sous-régional et leurs sociétés civiles à vulgariser les textes sur la libre circulation des biens et des personnes. D'autre part, il interroge sur la capacité des populations à s'approprier les différents textes en question surtout dans un contexte où les réseaux sociaux sont de puissants outils de divulgation de l'information.

Cette méconnaissance des règles sur la libre circulation dans l'espace communautaire impacte fortement les pratiques de ceux qui traversent les frontières. Parmi les pratiques, il y a l'extorsion de fonds aux passagers et la perte de temps. L'extorsion de fonds est exprimée par une grande partie des enquêtés interrogés comme l'exprime si bien le graphique suivant.

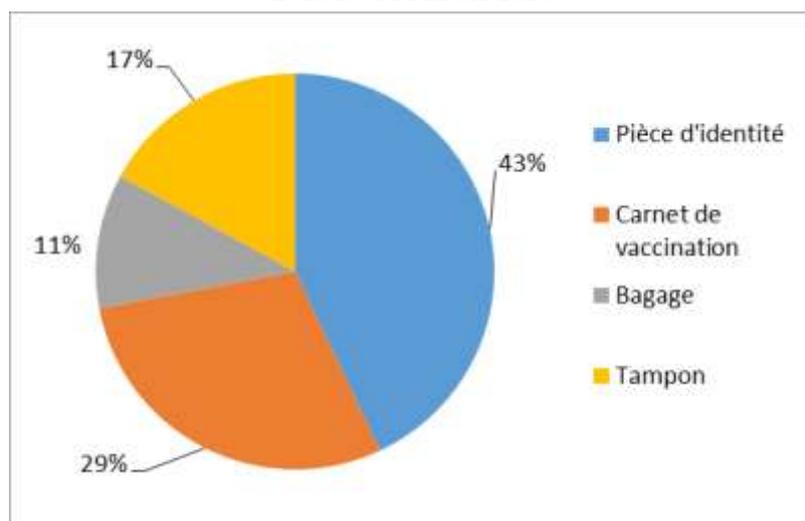
Figure 2 : Répartition des proportions d'enquêtés sur l'extorsion de fonds aux passagers



Source : Données de terrain, Juillet 2018

De l'analyse de ce graphique, il ressort que plus de la moitié des répondants, soit 71%, ont avoué avoir été victimes d'extorsion de fonds. Par ailleurs, quatre (4) raisons justifient l'extorsion des fonds à savoir : l'absence de pièce d'identité, de carnet de vaccination, le transport de valise ou de sac et enfin la prise de tampon dans le passeport. Le graphique suivant présente les proportions de ces différents motifs d'extorsion de fonds.

Figure 3 : Répartition des proportions d'enquêtés selon les motifs d'extorsion de fonds à la frontière



Source : Données de terrain, Juillet 2018

De l'analyse de ce graphique, il ressort que 43% des personnes ayant été victimes d'extorsion de fonds, l'ont été pour absence de pièce d'identité. 29% de ces enquêtés l'ont été par manque de carnet de vaccination. Enfin, 17% et 11% l'ont été respectivement pour prendre un tampon dans leur passeport ou parce qu'ils portent un bagage même si cela contient des effets personnels. L'encadré suivant expose l'expérience d'extorsion de fonds qu'a vécu un passager ghanéen à la frontière de Sanvee-Kondji.

Encadré n° 2: L'extorsion de fonds : une règle d'or ?

J'ai tous mes papiers en règle ; que ce soit mon passeport tout comme mon carnet de vaccination. Quand je suis arrivé à la frontière du côté du Togo, j'ai tout présenté mais un agent m'a demandé de l'argent pour qu'il puisse me mettre le cachet sur le passeport et je lui ai dit que je n'ai pas d'argent. Il m'a dit que comme je n'ai pas l'argent, d'attendre là et que quand j'aurai l'argent je pourrais passer. Après, comme je perdais trop le temps j'ai dû payer pour pouvoir passer. Mais une fois de l'autre côté on me dit que je dois payer parce que je voyage avec un bagage. Franchement les gens là ce sont des voleurs.

Source : Enquête de terrain, Juin 2018

De la lecture de cet encadré, il en ressort un "droit de passage de la maladie" et "un droit de passage des personnes sans papiers" qui s'achètent avec l'argent. En effet, ne

possédant pas de pièce d'identité, il suffit de "glisser quelque chose" pour passer la frontière. Pour ce qui est du carnet de vaccination, il est proposé aux passagers de payer 3 000FCFA pour se faire vacciner et avoir un carnet de vaccination. Mais pour ceux qui ne peuvent pas payer les 3 000FCFA, les services sanitaires leur donnent la possibilité sans s'être fait vacciner, de traverser la frontière en payant 300 à 500FCFA. C'est d'ailleurs ce qui ressort de l'entretien réalisé avec un voyageur : « *Je n'ai pas mon carnet de vaccination. Ne sachant pas que c'était indispensable pour la traversée de la frontière et étant donné que je n'ai pas les 3000 F pour me faire vacciner, j'ai juste glissé quelques pièces aux contrôleurs qui m'ont laissé passer* ». Si cet extrait expose bien la méconnaissance des conditions de traversée des frontières par les populations et les pratiques que cela implique, il faut dire que d'autres personnes connaissent bien le texte mais par manque de moyen pour faire les vaccins et avoir leurs carnets jaunes, préfèrent payer les pots-de-vin pour traverser la frontière. Ces pratiques sont en marge des normes et règles sur la libre circulation des biens et des personnes et amènent à s'interroger sur l'effectivité de la liberté de circulation pour les populations dans l'espace communautaire. Ce constat questionne la sécurité et le rôle de filtrage que doit jouer la frontière. Car, la maladie a feu vert pour passer les frontières contre de l'argent, entravant le contrôle des épidémiologies dans l'espace sous-régional. Par ailleurs, dans un environnement où les trafics, la cybercriminalité et le terrorisme sont des préoccupations majeures, laisser passer les individus sans enregistrer leurs identités, constitue un danger pour les territoires nationaux du point de vue sécuritaire.

2.3. Trafic de carburant frelaté : un visage de la porosité des frontières ?

Le trafic de produits pétroliers est une activité qui s'est développée d'abord entre le Nigéria et le Bénin dans les années 1972, lors du boom pétrolier et qui s'est ensuite diffusée vers les autres Pays de la côte ouest-africaine. Mais la circulation du produit entre le Bénin et le Togo s'est plus accentuée au cours des années 1990. En effet, à cette période où le Togo a connu de graves crises sociopolitiques, une importante part de la population d'Aného, doublée de la population de Lomé venant de diverses origines, s'est constituée en réseau pour alimenter et développer cette activité. Le dynamisme de cette activité était la conséquence de la cherté et la rareté des produits pétroliers de circuit formel et du coût relativement bas des produits pétroliers frelatés. Par ailleurs, il faut dire qu'au fil des années, elle s'est révélée comme une activité capable d'occuper et de permettre à beaucoup de jeunes sans emploi de joindre les deux bouts. Aussi, faut-il ajouter la difficulté pour les services de l'Etat à contrôler ou arrêter la contrebande de carburant frelaté. Ce système de contrebande s'est renforcé à travers la constitution de réseaux et d'acteurs très variés, et a résisté dans le temps malgré les tentatives des différents gouvernements pour y mettre fin⁵.

⁵Au Bénin, les mesures sont prises depuis l'arrivée du président Patrice Talon pour éradiquer le phénomène.

L'encadré suivant présente le processus de transport du carburant frelaté entre le Bénin et le Togo.

Planche 2 : photos de transport de bidon et chargement des véhicules de transport de carburant frelaté

Photo2a : chargement des véhicules de transport de carburant frelaté



Photo2b : transport de bidon de carburant



Source : Ayité@MAWUSSI, juin 2018

Cette planche de photos montre de gauche à droite, le lieu d'embarquement des véhicules de transport du carburant frelaté qui se situe au bord du fleuve et un groupe de femmes qui transportent des bidons vides au lieu d'embarquement, lesquels seront par la suite remplis de carburant.

Encadré n° 3 : Contrebande de carburant frelaté

Le commerce de carburant frelaté entre le Togo et le Bénin est une activité de contrebande qui se déroule à la frontière de ces deux pays et implique plusieurs acteurs allant des grossistes aux convoyeurs en passant par les forces de l'ordre. Tout commence au Bénin où le carburant frelaté est mis dans des bidons jaunes de vingt-cinq litres qui sont stockés dans des entrepôts communément appelé "amikpa" c'est-à-dire entrepôt de carburant appartenant aux grossistes qui font venir le carburant frelaté depuis l'intérieur du Bénin ou encore du Nigeria. Une fois le carburant frelaté disponible dans les "amikpa" au Bénin non loin de la frontière, d'autres grossistes basés au Togo eux aussi riverains de la frontière vont acheter les carburants qu'ils ramènent au Togo pour les revendre. Soit les grossistes béninois se servent de leurs partenaires au Togo à qui ils envoient le carburant frelaté, qui se chargent de les vendre sur le territoire togolais avant de leur renvoyer l'argent. Le cheminement du carburant même du Bénin vers le Togo, s'opère par deux voies à savoir la voie fluviale et la voie maritime. Dans un premier temps, les bidons jaunes de vingt-cinq litres vides, sont transportés du Togo vers le Bénin par des pirogues du côté fluvial et du côté maritime ; c'est à pied qu'on les amène par le littoral. Du côté maritime, c'est par deux chemins que les bidons sont acheminés ; un beaucoup plus proche de la mer et l'autre un peu plus éloigné. Toutefois, que ce soit du côté fluvial ou du côté maritime, par ces deux chemins, la présence policière est de mise. Une fois au Bénin, soit les bidons sont remplis du carburant frelaté ou soit échangés contre d'autres déjà remplis. Par les mêmes moyens qui ont servi à amener les bidons vides du Togo vers le Bénin, les bidons remplis de carburant frelaté sont ramenés au Togo en soudoyant les forces de l'ordre où des voitures spécialisées dans le transport de carburant sont chargés pour approvisionner la ville de Lomé et ses environs. Quelquefois, le carburant frelaté est stocké chez les grossistes au Togo mais toujours est-il qu'il est destiné à la revente.

Source : Enquête de terrain, juin 2018

Au Togo, depuis quelques années, est mise en place l'opération entonnoir par les forces de l'ordre pour arrêter les vendeurs de carburant frelaté et saisir leurs produits

Cet encadré présente le processus de convoiement du carburant à la frontière, et révèle l'organisation du trafic. Il est à noter que lors du convoiement, interviennent d'autres acteurs non mentionnés dans l'encadré, que l'on pourrait nommer des "guetteurs." En effet, leur mission est de guetter les forces de l'ordre tout au long du parcours que doit faire le carburant. Pour ce faire, ces acteurs ont des contacts qui leur permettent de connaître les positions des forces de l'ordre et des gardes de frontières afin d'éviter d'être interpellés par ceux-ci. Outre ces acteurs, les conducteurs de voitures qui convoient le carburant sont de fins connaisseurs de la géographie des localités qu'ils ont à traverser et les moments où il faut le traverser ou non. Par ailleurs, tout au long de leur parcours, ils ont des endroits clés où ils peuvent se replier s'ils se sentent suivis, ou cacher leurs marchandises si la voiture tombait en panne. Comme on peut le constater, les différents acteurs de cette contrebande sont conscients des risques qu'ils courent. Toutefois, ils sont dans une posture d'affirmation et même de défense d'un droit à l'informalité (M. Huchzermeyer, 2011), exprimant de ce fait leur capacité d'empiètement tranquille (A. Bayat, 2010), en faisant de cette pratique à la base anormale, normale. Au-delà de ces postures qui positionnent les acteurs en question dans une forme de citoyenneté politique insurgent, il faut relever qu'il s'agit pour ces acteurs d'un empowerment (M-H. Bacqué, 2006, p.108), en ce sens que pratiquer l'activité de commerce de carburant frelaté est un moyen de renforcer leur capacité à s'émanciper et à accroître leur pouvoir de changer leur destin.

B. Montcho (2015, p.200) pense pour sa part que ces acteurs du commerce de l'essence frelatée sont plutôt dans une logique de la débrouille. En effet, pour cet auteur, dans une société béninoise où le taux de chômage est élevé et les services publics de fourniture en carburant sont limités et défaillants, il faut bien se battre pour survivre et combler le vide laissé par l'Etat. Suivant la logique de Montcho, le vendeur d'essence dite "kpayo", ne peut être considéré comme celui qui transgresse la loi car il ne souffre pas d'un rejet social ; bien au contraire, il bénéficie d'une caution sociale car, par son activité, il rend disponible et accessible un produit dont les services formels de l'Etat ont montré toutes leurs limites dans l'approvisionnement et la distribution.

Conclusion

Au début de cet article, notre préoccupation était triple. Il était question d'analyser la fabrique de la frontière et les formes de sociabilités que l'on y découvre, d'évaluer l'ouest-africanisation enclenchée par la CEDEAO à travers la question de la libre circulation des biens et des personnes et enfin d'interroger la porosité des frontières à travers l'étude du trafic de carburant frelaté. Trois principales conclusions sont à tirer. D'abord, de la monographie de cet espace-frontalier et de l'analyse des relations, il ressort qu'il s'agit d'un espace public atypique dont les relations sont

empreintes d'éphémérité, de partialité et de méfiance. Cela s'exprime lors des conflits et violences qu'infligent les délinquants et les forces de sécurité aux individus dans cet espace car par méfiance ils ne font recours ni aux forces de sécurité ni aux autres acteurs de la frontière. Par ailleurs, sur le temps long, se sont constitués des réseaux relationnels plus ou moins complexes et pérennes qui font fonctionner et inventer la vie quotidienne de la frontière. Sur la libre circulation des biens et des personnes, il ressort qu'il s'agit encore d'un "concept de ministère". Car, les voyageurs de cet espace subissent des tracasseries qui allongent le temps de passage à la frontière. En effet, les agents frontaliers soutirent de l'argent aux voyageurs pour les motifs de manque de pièce d'identité, de carnet de vaccination et même en présence de ces documents lorsqu'ils constatent que le passager n'est pas un habitué des lieux et semble perdu. Il en ressort un "droit de passage de la maladie" et "un droit de passage des sans-papiers", qui s'achètent avec de l'argent. Cela pose la question du rôle des frontières dans la sécurité sanitaire et civile. Enfin, cette recherche montre, grâce à l'étude de cas de contrebande de carburant frelaté qui s'y déroule, que cet espace frontalier est poreux. En définitive, si l'existence de frontières sûres et contrôlables est préalable à l'existence d'Etat, doit-on dire que le Bénin et le Togo ne sont pas des Etats ?

Références bibliographiques

BACQUE Marie-Hélène., 2006, « Empowerment et politiques urbaines aux Etats-Unis », in *Géographie, économie, Société*, Vol 8, pp. 107-124.

BAYAT, Asef., 2010. *Life as Politics: How Ordinary People Change the Middle East*. Stanford: Stanford University Press., p.304

BOILLEY Pierre., et al., 2004, *Les frontières en Afrique : absurdité ou enracinement ?* <http://perso.club-internet.fr/kibarebproj5a.htm>

EKG Johnny., GABAS Jean-Jacques., LEMELLE Jean-Pierre., 1989, *De l'espace régional aux espaces régionaux : réflexion à partir des travaux IRAM-INRA-UNB sur les politiques et les échanges en Afrique*, in CILSS, Club du Sahel-OCDE, *Espaces régionaux en Afrique de l'Ouest*, pp 133-146.

HUCHZERMEYER, Marie., 2011, *Cities with « slums»: from informal settlement radication to a right to the city in Africa*. Claremont, South Africa: UCT Press. 197p.

IGUE John., ASIWAJU Al., 1988, *La coopération transfrontalière Bénin-Nigéria : actes de l'atelier bilatéral tenu au collège du personnel d'administration du Nigeria*, Topo, Badagry, Mai 8-13, University of Lagos, 321p.

LÖW Martina., 2015. *Sociologie de l'espace*, Paris, Maison des sciences de l'homme, 302 p.

MOFFETTE, David.,2015, « Propositions pour une sociologie pragmatique des frontières : multiples acteurs, pratiques spatio-temporelles et jeux de juridictions. » Cahiers de recherche sociologique, numéro 59-60, automne 2015, hiver 2016, p. 61-78.
<https://doi.org/10.7202/1036786ar>

MONTCHO, Bruno., 2015, Commercialisation de l'essence "Kpayo" à Cotonou : entre déviance et débrouille ? Thèse de doctorat, UAC, 338p.

SIMMEL Georg., 2010, Sociologie, Paris, PUF. 756 P.

SOSSOU-AGBO Anani. Lazare., 2011, Dynamique territoriale à la frontière bénino-nigériane: rôle des marchés du Sud-Est. Brit XI, Genève/Grenoble, France. pp.1-23,<halshs-00745450>