

Réseaux de commerce et maillages urbains

par Emmanuel Grégoire

Résumé : La description des réseaux de commerce entre le Niger et les pays voisins met en évidence la forte inscription urbaine de ces réseaux. Trois types de maillages urbains sont repérés : maillage en filets de part et d'autre de la frontière entre Niger et Nigeria, maillage en toile d'araignée à partir du commerce des matériaux de construction organisé depuis Niamey, maillage en chapelet ou en chaîne à partir du négoce frauduleux des cigarettes. Parmi les facteurs d'explication de ces maillages, l'auteur retient les conditions naturelles, les distances, l'intensité et l'ancienneté des flux économiques, l'existence de communautés marchandes fortement structurées.

Mots-clés : Réseaux commerciaux – Maillages urbains – Frontière – Monnaie – Islam – Marchés.

INTRODUCTION

Carrefour entre le Maghreb et l'Afrique noire, le Niger a toujours entretenu avec ses voisins septentrionaux et méridionaux des relations étroites. Ces relations sont, tout d'abord, humaines, les populations ayant tissé des liens familiaux au delà des frontières issues du tracé colonial. Économiques ensuite comme l'atteste le dynamisme des échanges entre le Niger et les pays limitrophes. Culturelles, linguistiques et religieuses enfin comme le montrent, par exemple, les migrations de marabouts et d'élèves coraniques qui désertent, chaque année, les villes du Niger pour se rendre dans les écoles coraniques réputées des grandes cités du Nigeria (Sokoto, Kano, Zaria ou Maiduguri) où ils améliorent leur compréhension et leur mémorisation du Coran. Ces va-et-vient incessants de religieux donnent à l'islam et à ses courants de pensée un caractère homogène dans toute cette région.

Les villes sont les foyers d'où s'irradient ces diverses relations et forment les éléments constitutifs de véritables réseaux qui ont été forgés par l'histoire et qui conservent aujourd'hui toute leur vitalité. Ainsi, dans le domaine commercial qui va servir ici de support à notre analyse, les villes nigériennes sont des relais, des plaques tournantes et des points de rupture de charge tournées pour les unes davantage vers l'Afrique du Nord et pour les autres vers l'Afrique noire. Elles jouent donc un rôle charnière et sont au centre de réseaux marchands étendus qui les relient intimement aux grandes métropoles du Nigeria et les connectent à des agglomérations parfois très éloignées telles que Tripoli, Alger, Cotonou, Lomé, Accra et Abidjan.

Pour rendre compte du maillage de ces villes, nous allons nous appuyer sur trois études fines. La première portera sur une activité originale qui conditionne les échanges entre le Niger et le Nigeria : le marché des changes parallèles entre le franc CFA et la naira nigérienne qui se traduit par une intense circulation d'hommes, d'informations et de fonds financiers et par là une étroite imbrication entre places de change. L'analyse du commerce des matériaux de construction depuis le marché de Katakou de Niamey révélera ensuite un réseau étendu de villes, situées tant au Nord qu'au Sud de la capitale nigérienne, impliquées dans ce négoce. Enfin, nous présenterons un flux de marchandises original et à très longue distance qui relie le golfe de Guinée à la mer Méditerranée : le transit, par le Niger, de cigarettes américaines.

La description de ces trois réseaux de commerce fera ressortir le rôle des villes dans leur organisation, permettra de distinguer différents maillages urbains sur lesquels s'appuient ces grands flux marchands et d'en esquisser une typologie.

RÉSEAUX DE VILLES FRONTALIÈRES : ÉTUDE DES GRANDES PLACES DU MARCHÉ PARALLÈLE DES CHANGES ENTRE LE NIGER ET LE NIGERIA

De multiples facteurs expliquent le dynamisme des échanges commerciaux entre le Niger et le Nigeria : l'enclavement du premier qui le rend tributaire du second pour son approvisionnement, leurs complémentarités agro-pastorales, leur différence de taille et de potentiel économique, leurs disparités de politiques économiques (fiscales, douanières, de subvention, etc.) et leur appartenance à des zones monétaires distinctes. Ces éléments sont pour les opérateurs économiques autant d'opportunités de

négoce qu'ils s'empresstent de saisir quitte à verser dans la contrebande.

Parmi ces facteurs, l'aspect monétaire joue un rôle charnière car le taux de change entre le franc CFA et la naira détermine, pour une large part, les termes de l'échange entre les deux pays : une sous-évaluation de la naira encouragera les exportations nigérianes (par conséquent les importations nigériennes) tandis qu'une surévaluation de la naira se traduira par un excès d'importations nigérianes (donc d'exportations nigériennes).

A un marché officiel des changes régi par les banques centrales et utilisé pour les seuls contrats d'État à État s'est substitué, depuis déjà de nombreuses années, un marché parallèle très actif qui sert de référence aux transactions conclues entre opérateurs économiques installés de part et d'autre de la frontière et finalement aux échanges entre les deux pays. Sur ce marché noir, la naira n'a cessé de perdre de sa valeur, amplifiant les mouvements du cours officiel, et la récente dévaluation du franc CFA n'a modifié que temporairement cette tendance.

Les grandes villes, siège des riches commerçants importateurs-exportateurs, constituent les pôles de ce marché des changes parallèles, les bourgades frontalières en sont les relais et les villages de brousse en sont autant de points d'appuis : tout au long de la frontière s'est formé un tissu serré de capitales régionales, de villes et de villages qui participent à la circulation de monnaie.

Les grandes places du change du Nord Nigeria

Kano, Sokoto et Maiduguri constituent les grands pôles économiques du nord du Nigeria et sont des centres de commerce actifs tournés à la fois sur leur arrière-pays rural et sur la satisfaction des besoins d'une population urbaine nombreuse : Kano a franchi le cap des deux millions d'habitants tandis que Sokoto et Maiduguri doivent compter près d'un demi-million d'habitants. Outre leur rôle marchand, ces agglomérations comptent des unités industrielles productrices de cigarettes, de biens agro-alimentaires, d'engrais, de parfums, de matériaux de construction, de textiles, de boissons, de produits pharmaceutiques et de biens de consommation courante.

L'histoire de Kano est révélatrice de leur mutation. Capitale d'un des sept États haoussas, Kano comptait près de soixante mille habitants au début de ce siècle et sa prospérité reposait sur le commerce transsaharien et le négoce de la noix de cola qui s'effectuait avec le Gonja et l'Ashanti. Pendant l'époque coloniale, la ville, reliée à la mer par le train dès 1909, fut un grand centre de traite

arachidière et le siège des maisons de commerce coloniales. Elle tint ce rôle jusqu'après l'indépendance puis profita du fort essor économique que connut le Nigeria grâce à sa rente pétrolière pour s'industrialiser sous l'impulsion de l'État mais aussi d'opérateurs économiques privés qui créèrent des entreprises ou profitèrent des décrets d'indigénisation promulgués en 1972 et 1977 pour devenir actionnaire de sociétés. Kano est ainsi le siège de quelques grands groupes aux branches d'activités diversifiées comme celui d'*alhaji Aminu dan Tata* qui comprend des sociétés de négoce, des entreprises industrielles et des départements financiers.

Second pôle d'activité économique du pays après Lagos et principal foyer d'activité de la partie septentrionale de la Fédération, Kano est une place financière importante où sont représentées toutes les grandes banques commerciales et organismes bancaires fédéraux (Central bank of Nigeria) et étatique (Kano state investment company, etc.). En matière de finance informelle, c'est aussi le principal marché de change parallèle du pays après Lagos. Le point de change le plus important est Wapa, carrefour animé situé dans le quartier Faggé, centre commercial précolonial (marché aux esclaves) placé entre les murs d'enceinte de l'ancienne ville et le Sabon Gari, traditionnelle zone d'accueil des commerçants touaregs et arabes.

Wapa¹ est une sorte de bourse de change parallèle qui offre une grande diversité de devises étrangères : dollar, deutsche mark, livre sterling, franc CFA et franc français mais aussi livre libanaise (la communauté libanaise est nombreuse à Kano et puissante tant dans le commerce que dans l'industrie), Rial saoudien (Kano est un point important de départ pour le pèlerinage à la Mecque) et diverses autres monnaies d'Afrique et même d'Asie (baht thaï issu du commerce de la drogue).

Les responsables des bureaux de change constituent une corporation avec à leur tête un président élu chargé de défendre leurs intérêts et d'arbitrer les éventuels litiges. L'activité est dominée par onze agents dont sept sont connus pour leur surface financière² étendue. Viennent ensuite une cinquantaine d'agents

1. E. Grégoire, P. Labazee, *Le fonctionnement du marché des changes parallèles et ses incidences sur les échanges entre le Niger et le Nigeria*, Mission Française de coopération-ORSTOM-GRID, Niamey, 1994, 60 pages.

2. Les plus gros opérateurs traiteraient jusqu'à 25 milliards de franc CFA par an (cf. K. Meagher, S.A. Ogunwale, B. Ahmed, S.A. Sanni, Z. Abdousalam, R. Omolehin, *Official reforms and Parallel Adjustment: Recent Changes in the Operation of the Cross-Border Grain Trade between Nigeria and Niger, 1994-1995*, Department of agricultural Economics and Rural Sociology Ahmadu bello University/Institute for Agricultural Research, Zaria, 1995, 58 pages).

également indépendants mais aux moyens moins importants. Tous ces cambistes sont de véritables professionnels et se réunissent tous les matins pour évaluer l'état des réserves en différentes devises des uns et des autres, s'informer du taux de change pratiqué à Lagos et définir le cours du jour. Celui-ci est fixé vers 11 heures, le cours de la veille réglant jusqu'alors les transactions. Ce cours peut cependant varier plusieurs fois dans la journée en fonction de l'offre et de la demande locale, des fluctuations enregistrées à Lagos où la naira est un peu dévaluée par rapport à Kano car la demande en devises étrangère y est plus forte, de la politique de la Central Bank et de l'évolution du dollar américain. Ces variations de cours sont immédiatement répercutées par les officines qui proposent à la clientèle des taux très proches. Le soir, à partir de 17 heures, les opérations se ralentissent car les cambistes évitent d'effectuer des opérations qui les amèneraient à ne détenir qu'une seule et même monnaie ce qui les rendraient vulnérables en cas d'événements politiques ou économiques majeurs qui pourraient avoir une forte incidence sur les cours. Toutefois, certains commerçants admettent qu'à Wapa « on peut faire le change 24 heures sur 24 ». Enfin, chaque officine dispose également d'agents fixes ou ambulants qui collectent directement les devises dans la rue ou jouent le rôle de rabatteurs pour leur patron. Le même type d'organisation corporatiste et hiérarchisée se retrouve dans les autres grandes places de change que sont Maiduguri, Kaduna et dans une moindre mesure Sokoto.

A partir de tous ces grands centres urbains, des réseaux de cambistes se sont tissés vers des villes moins importantes : à Katsina, Daura, Gusau et Hadejia les patrons de Kano ont des agents-grossistes qui travaillent pour eux ou des correspondants attitrés. De même, dans des villes frontalières proches du Niger et commercialement actives comme Kamba, Illela, Djibya, Mai Adoua et Damasak, ces grossistes approvisionnent en nairas des détaillants dont le rôle est de satisfaire une clientèle de petits commerçants ou de paysans. A une hiérarchie de niveau d'activité des agents de change correspond une hiérarchie de ville, l'ensemble répondant à une structure verticale.

Par le biais de ces réseaux de cambistes, cette structure verticale est doublée, tant au niveau des acteurs (les grands patrons de change de Kano ont des correspondants au Niger) que des villes, par une structure horizontale : chaque ville nigériane a une « jumelle » de l'autre côté de la frontière même si son importance économique n'est pas comparable. Kano, par exemple, a pour pendant Maradi et Zinder, Sokoto et Illéla traitent avec Birnin-Konni et Maiduguri avec la modeste localité de Diffa. A un

niveau moindre, le marché frontalier de Kamba est le pendant de celui de Gaya, Djibya de Dan Issa et Madarounfa, Mai Adoua de Magaria et Damasak de Diffa. Toutes ces localités ont été investies par des petits cambistes, de nombreux commerçants contrebandiers et des passeurs qui, de par les liens qu'ils entretiennent avec les autorités douanières, rendent possible le passage frauduleux des marchandises. L'activité de tous ces hommes et leurs allées et venues continuelles cimentent finalement dans un même ensemble monétaire ces agglomérations malgré l'utilisation de deux devises distinctes³.

Les grandes places de change au Niger

Reliées aux grandes villes du Nigeria par un bon réseau routier et situées au cœur de zones peuplées et économiquement actives, Maradi, Birnin-Konni et Zinder constituent de véritables plaques tournantes dans les échanges entre les deux pays. Leurs commerçants exportent au Nigeria principalement du bétail, du haricot-niébé, du souchet, du coton, des oignons, des poivrons de la région de Diffa, des produits maraîchers et des cuirs et peaux destinées aux tanneries de Kano et de Sokoto. Inversement, ils importent des matériaux de construction (pour un chiffre d'affaires estimé supérieur à dix milliards de francs en 1993), des produits pétroliers introduits frauduleusement au Niger (soit 50 000 tonnes de carburants ce qui équivaut à plus de 50 % de la consommation intérieure), des céréales (près de 200 000 tonnes en 1993-1994) et divers autres produits tels les textiles, les pièces détachées, les produits pharmaceutiques, les biens divers de consommation courante et le sucre.

Maradi et, dans une moindre mesure, Birnin-Konni et Zinder sont, d'autre part, des grands centres de transit⁴, cette activité représentant près de 16 milliards de francs CFA en 1993. Les produits concernés sont les cigarettes (6,7 milliards)⁵, les tissus (wax et basins), la friperie, les chaussures et sandalettes, et divers biens de consommation domestique (concentré de tomates, insecticides, piles électriques) dont l'importation est interdite par le Nigeria

3. A Diffa, les fonctionnaires, rémunérés en franc CFA, sont contraints de changer une partie de leur salaire en nairas pour faire leurs achats.

4. Des petites villes telles que Magaria et Diffa sont également impliquées dans ce négoce : Diffa, pourtant très excentrée, a été choisie par quelques commerçants de Maradi et Birnin-Konni pour y installer une antenne afin d'approvisionner leurs correspondants de Maiduguri.

5. La réintroduction frauduleuse, au Niger, de cigarettes vendues au Nigeria représente un chiffre d'affaires d'environ deux à trois milliards de francs CFA en 1993.

qui entend protéger son industrie. Enfin, il faut noter un important commerce de réexportation qui porte sur les véhicules d'occasion importés d'Europe par le port de Cotonou puis revendus de l'autre côté de la frontière.

Du fait de leur activité commerciale soutenue, ces trois villes constituent les principaux centres de change parallèle du Niger (Diffa et Gaya sont des centres secondaires en raison de leur activité marchande réduite) : elles traitent la quasi-totalité du change s'effectuant au Niger et résultant des flux marchands entre les deux pays. L'activité est dominée par une quinzaine d'opérateurs installés dans ces villes et qui ont tissé des réseaux horizontaux (correspondants-fournisseurs de nairas installés sur d'autres places) et des réseaux verticaux composés d'une multitude de dépendants qui travaillent pour eux. Ces grossistes qui contrôlent le marché des changes en liaison avec leurs partenaires nigériens, ont en charge de fournir en nairas les gros importateurs nigériens. Bien que concurrents, ces patrons de change, comme à Kano, entretiennent de bonnes relations, s'entendent à la fois sur la fixation du taux et les transferts de devises et se sont parfois même regroupés, comme à Maradi, en syndicat.

Contrairement à leurs partenaires nigériens qui exercent simultanément des activités de commerce (importations de textiles, négoce du sucre, sel, lait en poudre, etc.)⁶, les agents de change nigériens ne s'adonnent pratiquement qu'à cette seule activité. Celle-ci est organisée, comme dans le commerce, de façon pyramidale. Chaque patron est assisté de quelques adjoints, souvent des parents, qui gèrent des points de vente sur les marchés, les gares routières ainsi que les villages frontaliers voisins. Ces grands patrons s'autofinancent et disposent d'une somme allant jusqu'à 30 millions de francs CFA (rarement davantage) dont ils injectent une petite partie dans leurs réseaux : leurs adjoints se voient ainsi confier l'équivalent de 500 000 à un million de francs CFA en nairas, les comptes étant apurés chaque soir ou en fin de semaine selon les cas, le dépendant ayant une commission fixée au préalable (une à deux nairas pour 1 000 francs CFA changés). Ces dépendants se déplacent aussi fréquemment vers les autres places de change pour transmettre des informations ou transférer des fonds. Ces adjoints ont eux-mêmes des dépendants – détaillants, rabatteurs – qui sont rémunérés en fonction des

6. K. Meagher, S.A. Ogunwale, B. Ahmed, S.A. Sanni, Z. Abdousalam, R. Omolehin, *Official reforms and Parallel Adjustment: Recent Changes in the Operation of the Cross-Border Grain Trade between Nigeria and Niger*, *op. cité*.

affaires qu'ils traitent. Quelques rabatteurs sont employés à la journée et se rendent chez les clients pour leur proposer leurs services ou récupérer un crédit. La stratégie commerciale des grossistes consiste à étoffer leur réseau de dépendants afin d'augmenter leurs points de vente au détail et d'accroître le volume de leurs affaires.

Ces milieux de cambistes sont donc spécialisés et interdépendants quelle que soit la place, nigérienne ou nigériane, où ils exercent leur activité. Un manque chronique de nairas évalué à onze milliards en 1993 apparaît sur les marchés des changes du Niger qui résulte du déficit des opérations commerciales avec le Nigeria (le taux de couverture des importations par les exportations s'établit à 56 %) ⁷. C'est par le jeu de transferts financiers qu'est assuré l'approvisionnement des places nigériennes depuis les villes nigérianes pourvoyeuses de nairas ce qui annule le différentiel de change et participe à la régulation du marché et par là à l'uniformisation du taux.

Les principales places de change et leurs animateurs ne sont donc pas autonomes et font, au contraire, partie de tout un réseau financier dont Kano et Lagos sont les pôles et dont les ramifications s'étendent aux autres frontières du Nigeria (Cameroun et Bénin) au point de constituer un unique marché. Ces réseaux de change parallèles amènent une étroite imbrication économique entre villes nigériennes et nigérianes.

LE NÉGOCE DES MATÉRIAUX DE CONSTRUCTION DEPUIS LE MARCHÉ DE KATAKO DE NIAMEY

Ce négoce est aux mains de commerçants originaires du massif de l'Ader situé dans le département de Tahoua. Ces « aderaouas » sont des commerçants haoussaphones qui dominent, de longue date déjà, le commerce des matériaux de construction dans la capitale nigérienne et qui contrôlent le célèbre marché de Katakò ⁸.

Si leur siège se trouve au sein même de ce marché de Katakò, leurs réseaux sont étendus : ils disposent de compatriotes installés en Algérie qui les fournissent en matériaux légers, de fournis-

7. E. Grégoire, P. Labazee, *Le fonctionnement du marché des changes parallèles et ses incidences sur les échanges entre le Niger et le Nigeria*, op. cité.

8. Katakò désigne en Haoussa une planche. Katakò, au départ marché des planches en bois importées du Ghana, est devenu le marché des matériaux de construction et de la ferraille.

seurs au Nigeria d'où ils importent du fer et du ciment et de correspondants, le plus souvent apparentés, à Abidjan qui leur envoient des matériaux importés d'Europe ou fabriqués localement. Nous allons examiner successivement ces trois filières d'approvisionnement qui constituent un unique réseau s'appuyant sur des villes éloignées.

Les importations de produits algériens s'effectuent depuis déjà de longues années et sont la contrepartie de marchandises envoyées à Tamanrasset par les patrons adérouas de Katako à leurs compatriotes installés là-bas. Pour cela, ils affrètent, depuis Niamey, des camions qu'ils chargent de henné, de tabac à pipe ou à mâcher, de textiles (basins, wax et fancy), de vêtements prêt-à-porter, de sandalettes en plastique, de chaussures artisanales en cuir, de bijoux fantaisies achetés au Nigeria, de produits de parfumerie et de beauté, d'articles de décoration, de montres et de divers objets artisanaux ou industriels. Accompagnés d'hommes de confiance de ces grands commerçants ou d'eux-mêmes, les camions remontent en Algérie en passant par Agadez pour s'arrêter à Assamaka, dernier poste frontalier. Les marchandises sont alors déchargées puis rechargées sur des « pick up » algériens conduits par des passeurs (Touarègues du Hoggar) qui les convoient à destination en empruntant des pistes de fraude jusqu'à Tamanrasset où leur entrée s'effectue le plus fréquemment de nuit⁹. Là, elles sont entreposées soit chez des correspondants originaires également de la région de l'Ader qui résident le plus souvent dans le quartier *Guet El Oued* soit chez des commerçants arabes. Une partie de ces produits ne fait cependant que transiter par Tamanrasset pour être ensuite acheminés vers In Salah et Ghardaïa où ils sont vendus dans les boutiques de riches commerçants qui ont des correspondants dans le sud algérien.

La vente des produits apportés à Tamanrasset s'effectue au détail dans les rues de la ville ou au Souk Soudania qui est un marché où les « soudanais » (Nigériens, Maliens, Nigériens, Ghanéens, etc.) vendent toutes sortes d'objets dont l'importation est interdite mais que l'on ne trouve pas en ville. L'argent gagné par les commerçants de Katako sur la vente de ces marchandises est complété par un petit capital apporté discrètement en franc CFA. Le change s'effectue de manière clandestine contrairement à ce

9. Les propriétaires de ces marchandises dont les papiers sont en règle, les abandonnent alors et empruntent la route officielle par le poste de contrôle d'In Guezzam et les retrouveront à Tamanrasset. Les autres s'entassent dans les « pick up » avec leurs biens mais les risques encourus en cas de saisie augmentent.

qui a été décrit à propos du Nigeria et l'argent est confié à un compatriote familier avec les réseaux de change locaux qui le transforme en dinars dans l'arrière-boutique d'un négociant arabe. Les commerçants procèdent alors à l'achat des matériaux de construction : petit matériel électrique, plomberie, sanitaires, carrelage, serrurerie, peinture, outillage et quincaillerie sont chargés sur des camions algériens (10T) et conduits frauduleusement de l'autre côté de la frontière où ils sont à nouveau déchargés à Assamaka. De là, ils regagnent directement le marché de Katako de Niamey.

Le marché de Katako et le souk soudania de Tamanrasset, distants de près de 1 800 kilomètres, sont les deux pôles de ce réseau et le siège de gros importateurs-exportateurs. Entre eux, se trouvent divers points de rupture de charge car la fraude ne peut se faire avec des véhicules nigériens étant donné les risques encourus (confiscation du véhicule et des marchandises) et les difficultés de négocier pour des étrangers avec les autorités locales. Dans le circuit décrit, le point de rupture de charge est Assamaka mais, suivant le trajet suivi par ces commerçants contrebandiers, ce peut être aussi la ville minière d'Arlet d'où partent des pistes de fraude qui permettent de se rendre directement à Tamanrasset. Le poste frontalier algérien d'In Guezzam est systématiquement évité par les marchandises tout du moins sur le parcours aller (au retour, les autorités douanières se montrent, paraît-il, plus compréhensives).

Outre ses ramifications algériennes, ce réseau adéroua utilise vers le Sud deux filières importantes pour assurer ses approvisionnements. Le Nigeria, tout d'abord, qui assure en effet 47 % des besoins du secteur du bâtiment et des travaux publics au Niger¹⁰ soit un chiffre d'affaires supérieur à dix milliards de francs CFA pour l'année 1993. La filière nigériane permet aux grossistes de Katako d'importer des matériaux en fer (petites tôles, cornières, fer à béton, fer en U, fer plat, etc.) et surtout de gros tonnages de ciment provenant de l'usine de Sokoto en s'adressant à leurs correspondants-fournisseurs habituels de Kano et de Sokoto ou à des dépendants qu'ils ont installés durablement là-bas.

La filière abidjanaise, d'autre part, par laquelle ils font venir des produits importés d'Europe (IPN, fer à béton, ciment blanc, carrelage d'Espagne et d'Italie, etc.) par le biais de courtiers basés

10. R. Nignon, *Les mécanismes du secteur des BTP au Niger*, Actes du Séminaire d'économie et de sociologie nigérienne, Mission française de coopération, Niamey, 1993, p. 74-96.

sur ce continent (notamment en Belgique) ou dans la capitale ivoirienne ou se procurent des matériaux (fer à béton, des tubes ronds et carrés, des profilés divers, des persiennes, etc.) usinés par la SOTACI (Société de fabrication de tubes, acier, aluminium) ou par d'autres entreprises (Jal-Peinture, etc.). Toutes ces marchandises qui représentent des sommes importantes, leur sont envoyées à Niamey par leurs correspondants adérouas qui leurs servent de relais : bien que le circuit d'approvisionnement soit formel, les commerçants sous-estiment systématiquement les quantités et les valeurs des matériaux importés à leur entrée au Niger afin de minimiser les droits de douanes : l'un d'entre eux aurait ainsi déclaré importer pour environ cinq cents millions de francs CFA de marchandises en 1993 alors que ses fournisseurs lui auraient facturé des sommes nettement supérieures.

Les correspondants adérouas des patrons de Katako sont regroupés pour la plupart à Abidjan dans le marché d'Attécoubé où ils ont également des points de vente en gros et au détail. Ainsi, le plus grand importateur nigérien qui s'est substitué aux maisons de commerce européennes à Niamey, a un parent installé, depuis de nombreuses années, à Abidjan où lui-même a vécu plusieurs années et bâti sa fortune. Ce parent réceptionne au port ses marchandises achetées en Europe ou les commande aux sociétés ivoiriennes et lui expédie en affrétant ses propres camions. En cela, il est assisté d'un autre frère qui fait constamment la navette entre les divers lieux d'approvisionnement de l'entreprise familiale. Pour que les camions ne partent pas à vide en Côte-d'Ivoire, ce commerçant les charge d'oignons produits en grande quantité dans sa région natale (Galmi et la vallée de la Maggia) et écoulés sur le marché ivoirien par d'autres commerçants adérouas. Une sorte de troc se produit souvent complété par des fonds monétaires car la valeur des importations de matériaux de construction dépasse celle des exportations d'oignons. Enfin, ce grossiste de Katako a également un réseau de vente à l'intérieur du Niger par le biais de sa société Ader-commerce qui dispose de magasins à Dosso, Tillabery, Tahoua, Maradi et est actionnaire de NIGERAL (Société nigérienne de l'aluminium), de la SNC (Société nigérienne de cimenterie) et de la SNTD (Société nigérienne de transformation) qui a ouvert ses portes en décembre 1995.

C'est toute une série de capitales et de localités qui sont ici reliées par ces flux marchands. Ce commerce à longue distance concerne un produit principal (les matériaux de construction) qui engendre des flux de contreparties de façon à rentabiliser le transport. Le réseau présente ici un épïcêtre, le marché de

Katako, et des ramifications éloignées composées d'une série de villes et de marchés où sont installées des petites communautés marchandes de même origine et structurées de manière similaire : les adéraouas de Tamanrasset et ceux du marché d'Attécoubé sont organisés de façon identique et tous sont en contacts permanents avec leurs patrons de Katako.

LE NÉGOCE DES CIGARETTES DU GOLFE DE GUINÉE À LA MER MÉDITERRANÉE

L'analyse de cette activité va souligner à nouveau l'extraordinaire capacité des opérateurs économiques à exploiter, cette fois-ci à la frontière nord du Niger, les aléas de la conjoncture économique voire politique et les différences de législation entre les États, de prix de leurs produits et de taux de change entre les monnaies.

En Libye, le secteur privé a été évincé du commerce des cigarettes importées d'Europe et des États-Unis au profit d'une société d'État qui assurait déjà la production des cigarettes nationales, la distribution de l'ensemble étant effectuée par des magasins, sorte de supermarchés, appelés les « souks ». Cette société se montra rapidement incapable de satisfaire la demande en cigarettes étrangères (très recherchées par les fumeurs pour leur qualité) surtout en cette période d'embargo et de dévaluation continue du dinar qui renchérit le coût des approvisionnements à l'étranger. Aussi, des importations frauduleuses de cigarettes se sont développées, ces dernières années, et s'effectuent depuis l'Égypte mais aussi le Niger car les côtes libyennes sont bien surveillées et les risques de saisies plus importants que par voie terrestre.

Les prémices de ce négoce au Niger remonte à la fin des années quatre-vingt et a d'abord porté sur des quantités limitées : des Libyens profitaient de la liaison aérienne Niamey-Sebha (capitale du sud libyen) pour s'approvisionner à Niamey en alcools et en cartons de cigarettes Marlboro qu'ils glissaient dans leurs bagages puis débarquaient discrètement à Sebha avec la complicité de l'équipage et des douaniers de l'aéroport. Ce petit trafic prit de l'ampleur au point que certains commerçants de Sebha ou leurs mandataires faisaient régulièrement la navette entre les deux pays. L'embargo aérien, décrété contre la Libye le 15 avril 1992 par le Conseil de sécurité de l'ONU pour avoir refusé de collaborer aux enquêtes internationales après les attentats contre les avions d'UTA et de la Pan Am, mit brutalement fin à ce commerce par la voie aérienne.

La route prit rapidement le relais et l'activité se structura avec l'intervention d'une société de droit nigérien à capitaux libanais, la SOBIMEX, qui était déjà spécialisée dans le transit des cigarettes vers le Nigeria. La SOBIMEX étendit donc son activité à la Libye et même à l'Algérie et était en cela bien placée car la société-mère Marlboro lui accorde un monopole de distribution dans toute cette région. De plus, les cigarettes de la marque sont très appréciées par les consommateurs d'Afrique du Nord alors que les fumeurs d'Afrique noire préfèrent le tabac de Virginie des marques anglaises. Le réseau mis en place par la SOBIMEX est un modèle d'organisation et d'ingéniosité : depuis Cotonou jusqu'à la frontière libyenne d'où les cigarettes sont ensuite acheminées jusqu'à la côte méditerranéenne, la société s'appuie sur toute une série de localités où elle a des agents.

La première ville impliquée est donc le port de Cotonou où la SOBIMEX a une représentation. Les containers de Marlboro qui viennent des États-Unis *via* l'Europe, sont mis sur le train jusqu'à Parakou où s'arrête la ligne de chemin de fer. Là, ces containers sont chargés sur des camions qui les amènent à Gaya, ville frontalière du Niger avec le Bénin. Certains containers sont alors stockés dans les entrepôts de la SOBIMEX en attendant une affectation (réexportation vers le Nigeria ou vers le Nord) tandis que d'autres poursuivent leur route directement jusqu'à Agadez où ils auront alors déjà parcourus près de 2 000 kilomètres.

Préfecture du Nord du Niger dont la population est estimée à près de 80 000 habitants, Agadez joue ici un rôle important car elle constitue une plaque tournante et un point de rupture de charge : en effet, les containers y sont déchargés dans les entrepôts de la SOBIMEX et les cartons de cigarettes ventilés principalement vers Sebha mais aussi, en plus faible quantité, vers Tamanrasset. Les cartons destinés à la Libye sont ensuite chargés sur des camions¹¹ équipés de six roues motrices car ils doivent traverser le désert du Ténéré sur plus de sept cents kilomètres pour se rendre à Dirkou et à Bilma, dernier point de rupture de charge. Le trajet dure une semaine et est effectué sous la forme de convois de camions encadrés par l'armée nigérienne en raison de l'insécurité qui règne sur le parcours due aux mouvements de rébellion touarègue. Ces convois ont lieu environ une fois par mois ou toutes les six semaines. L'un d'entre eux était récemment composé d'une soixantaine de camions dont près de quarante-

11. Un 25 T prend environ 750 cartons ce qui représente une valeur de près de 140 millions de francs CFA rendus Bilma pour un coût de transport d'un million de franc CFA.

cinq ne transportaient que des cigarettes, les autres acheminant des vivres, diverses marchandises destinées à la sous-préfecture de Bilma et aux garnisons militaires de la zone et quelques rares produits exportés dans le sud libyen (henné, moutons, épices, mil).

Arrivés à Dirkou l'encadrement du convoi par l'armée nigérienne s'achève, les camions libyens poursuivent leur route tandis que les transporteurs nigériens qui ne peuvent prendre le risque de rentrer leur chargement en fraude en Libye, regagnent la proche localité de Bilma où la SOBIMEX loue les magasins de stockage de l'Office des Produits Vivriers du Niger (OPVN) qui ne les utilise plus intervenant dans la zone uniquement sous la forme d'aide alimentaire directe. Un représentant de la société libanaise installé à Bilma gère le stock et exécute les ordres de livraison qui lui sont donnés par ses dirigeants depuis Niamey où se trouve le siège. Les clients sont de gros commerçants arabes de Sebha, de Gatron, de Murzuk, de Ghadamès et de Ghât qui organisent ensuite l'entrée illicite des cigarettes en Libye. Les camions regagnent Sebha, encore distante de près de 1 150 kilomètres, en passant à nouveau par Dirkou puis Madama. De là, ils traversent frauduleusement la frontière en prenant soin d'éviter les contrôles des douanes volantes (les douanes fixes sont, paraît-il, plus arrangeantes) et rallient Gatron où ils retrouvent une route goudronnée jusqu'à Sebha.

Capitale de la province du même nom ou de ce que l'on appelle encore le Fezzan, Sebha est le pendant d'Agadez dans les échanges frontaliers entre le Niger et la Libye et est le berceau d'une communauté marchande qui s'implanta, dès l'époque pré-coloniale, à Agadez, Jajiduna, Zinder et Kano. Sebha joue un rôle important dans ce commerce des cigarettes car elle en constitue à la fois le point d'arrivée en Libye et un lieu de redistribution : les grands commerçants arabes de la ville¹² ventilent en effet les cartons de cigarettes provenant du Niger à l'intérieur de leur pays et livrent leurs clients installés à Tripoli, Sirte et Benghazi. Partis du golfe de Guinée, les cartons de cigarettes terminent alors leur périple au bord de la Méditerranée.

Outre le caractère spectaculaire de ce réseau de commerce à très longue distance, l'intérêt d'une description minutieuse permet d'en apprécier les incidences sur l'activité des villes qu'il traverse. Si au niveau d'un grand port comme celui de Cotonou tourné essentiellement vers les mouvements de réexportations

12. Les cartons de cigarettes ont alors parcourus près de 4 000 kilomètres depuis leur débarquement à Cotonou.

sur le Nigeria son impact est assez faible, celui-ci prend de l'ampleur au fur et à mesure que l'on remonte vers le Nord : à Parakou, c'est près de cent quatre-vingt containers représentant près de 2 700 tonnes¹³ et qui ont été chargés, de janvier à août 1995, sur autant de camions augmentant ainsi le trafic routier de la ville et les activités qui en découlent. De même à Gaya, petite localité peuplée de moins de 20 000 habitants, l'impact est encore plus fort à regarder l'animation de la zone de douane, des commerces adjacents et des nombreux employés de la SOBIMEX affectés à la gestion de ses entrepôts et aux tâches de maintenance : Gaya est en effet une place-clé dans le dispositif de la SOBIMEX car elle est un lieu privilégié de ventilation des cartons soit vers le nord soit vers les agences de la société installées le long de la frontière du Nigeria. C'est sans doute Agadez qui bénéficie toutefois le plus de l'activité de la société libanaise. Rappelons succinctement l'histoire économique de cette cité qui joue un rôle clé dans les échanges entre le Niger et ses voisins septentrionaux.

Berceau du prestigieux sultanat de l'Aïr et capitale politique de la région, Agadez fut un centre économique précolonial favorisé par sa situation géographique et animé par un commerce caravanier qui la liait aux oasis lointaines de Bilma et Fachi, au Maghreb et à l'Afrique noire. La colonisation mit fin à ces grands courants d'échanges transsahariens et fit de la cité une garnison militaire et une petite place marchande. L'indépendance n'amena pas de rupture brutale dans ses fonctions qui demeuraient administrative et militaire.

Sa croissance économique ne s'esquissa qu'à la fin des années soixante avec la mise en exploitation des gisements d'uranium du massif de l'Aïr : la ville qui avait été très touchée par l'afflux de réfugiés lors de la sécheresse de 1974, bénéficia alors des retombées de la construction des cités minières (Arlit, Akoukan, Tchighozérine) à travers les nombreux contrats octroyés par les sociétés minières à ses commerçants (transport et fournitures diverses), de l'achèvement de la route de l'uranium qui la raccordait désormais par une route goudronnée à Niamey et au port de Cotonou, de l'effort d'investissement de l'État nigérien (construction d'infrastructures économiques et sociales) également capté par ses commerçants grâce à leurs réseaux de relations politiques au sein du régime du Président Seyni Kountché qui entendait encourager une classe marchande au nord pour faire contrepoids à l'influence grandissante du commerce haoussa dans cette

13. Ce tonnage global représente environ 165 000 cartons de cigarettes pour une valeur CAF Cotonou de près de 21,4 milliards de francs CFA.

région ¹⁴, du développement du tourisme et des activités connexes (passage du rallye Paris-Alger-Dakar) et enfin de l'essor des échanges commerciaux avec le Sud et des villes voisines telles que Tamanrasset – dont la foire organisée chaque année drainait de nombreux commerçants venus de toutes les contrées du Niger – et Sebha. Ces trois villes forment un triangle d'échanges actifs en plein cœur du Sahara, Agadez étant toutefois mieux reliée à Tamanrasset qu'à Sebha : en effet, deux jours au plus suffisent aux camions pour atteindre la préfecture du sud algérien tandis qu'il faut compter plus d'une dizaine de jours pour traverser le désert du Ténéré et rallier Sebha.

Le développement d'un mouvement de rébellion touarègue affecta l'activité d'Agadez qui avait déjà pâti, dès le milieu des années quatre-vingt, de la baisse des exportations d'uranium. Les premiers incidents avec les Forces armées nigériennes se produisirent en 1991 et s'intensifièrent par la suite si bien que l'insécurité se généralisa dans le Nord, freina les échanges commerciaux, arrêta net le tourisme et amena ses grands opérateurs économiques à la désert pour replier leurs affaires dans le Sud. L'essor de ce grand commerce de cigarettes américaines constitue pour cette ville économiquement sinistrées une petite bouffée d'oxygène : en effet, il a induit des flux de contreparties composés d'une multitude de produits : pâtes, semoule, riz, farine de blé, concentré de tomates d'origine italienne, dattes, lait en poudre ¹⁵, tapis, quincaillerie, pièces détachées de véhicules (moteurs neufs et d'occasion) articles électroménagers, etc. Ces produits sont écoulés par les réseaux de commerce libyens installés au Niger ou revendus à des commerçants nigériens et parfois même du Nigeria. L'arrivée à Agadez des convois de camions libyens est une source d'activité pour la population locale qui les attend avec frénésie car elle est génératrice d'affaires intéressantes.

Bilma et surtout Dirkou bénéficient également de ces mouvements de réexportations et de l'arrivée de marchandises libyennes. Bilma, bourgade administrative comptant moins de cinq mille habitants et centre de commerce ancien d'où partent les caravanes de sel (les *Azalai*) à destination d'Agadez et de

14. Un des plus gros commerçants d'Agadez est apparenté à un ancien ministre des mines du Président Seyni Kountché qui lui favorisa l'octroi de contrats de transports avec les sociétés minières tandis qu'un autre était très introduit auprès d'un de ses anciens Premiers ministres.

15. Tous ces produits alimentaires arrivent frauduleusement à Agadez à des prix avantageux car ils font l'objet de subvention en Libye qui de ce fait en interdit l'exportation.

Kano, tire à présent un petit regain d'activité de son rôle de dernier entrepôt nigérien dans le dispositif de la SOBIMEX. Dirkou a sans doute connu une expansion encore plus notoire : auparavant ville de garnison qui avait pour unique tâche de contrôler la frontière nord du Niger, Dirkou est devenue un point de rupture de charge important car elle est le point de départ et d'arrivée des convois organisés par l'armée nigérienne depuis Agadez : les chauffeurs peuvent alors y être bloqués pendant plusieurs jours de même que les nombreux migrants à présent expulsés de Libye après avoir tenté d'y trouver du travail. Tout un petit commerce s'est développé autour de l'aire de stationnement des camions et Dirkou a vu se fixer des populations nouvelles. Enfin, l'importance grandissante des échanges dans cette zone nécessita l'implantation d'un poste de douane.

Il est probable que des agglomérations libyennes telles que Gatron et surtout Sebha profitent de l'essor de ces échanges avec le Niger qui ont été longtemps suspendus en raison des problèmes diplomatiques qui se posaient entre le Niger et le Président Khadafi. Enfin, si cette activité n'a sans doute aucun impact à l'échelle de grandes villes comme Tripoli et Benghazi, plusieurs récits de voyageurs ont rapporté que les cigarettes nigériennes étaient vendues à la criée dans les rues de ces villes par de jeunes gens.

CONCLUSION

La description de ces réseaux de commerce a mis en évidence trois types de maillages urbains. L'imbrication des villes nigériennes et nigérianes est ici la plus serrée et leurs relations sont très denses tant du point de vue du marché des changes parallèles que des flux marchands transfrontaliers ou tout autre type de relations : qu'elles soient haoussas, peuls, béri-béris ou Kanouris, les populations ont, derrière elles, un passé séculaire de liens tenus si bien qu'elles constituent les éléments interdépendants d'un même ensemble économique, social, religieux, linguistique, culturel et finalement urbain où le modèle est le même. Le réseau de villes qui sont étroitement et continuellement interconnectées, répond à un maillage en filets.

L'organisation du commerce des matériaux de construction à Niamey répond à une autre structure que l'on pourrait qualifier de maillage en toile d'araignée avec un épicycle, le marché de Katoko de Niamey et des villes périphériques (Tamanrasset, Kano, Abidjan, Birnin Konni) qui sont partie intégrante de ce réseau. Son homogénéité repose sur une activité unique et un groupe marchand homogène et solidaire : les adérouas.

La structure urbaine du négoce des cigarettes est beaucoup moins dense et relève d'un maillage en chapelet ou en chaîne : les localités impliquées se succèdent et concernent des régions moins soudées du point de vue humain même si elles peuvent avoir des traditions d'échanges anciennes. L'originalité de ce maillage réside dans le fait que le centre de décision, Niamey, en est extérieur. Enfin, il paraît plus fragile car il repose sur une activité frauduleuse et sans doute conjoncturelle comme le montre son interruption brutale d'août à novembre 1995 après que les dirigeants de la SOBIMEX se soient vus retirer leur licence au Niger (celle-ci leur a été rendue depuis lors car la cessation de leur activité avait de graves répercussions sur le montant des recettes douanières du Niger).

Plusieurs éléments expliquent ces différents types de maillages urbains. Les conditions naturelles et les distances les rendent tout d'abord plus ou moins denses : si les échanges avec le Nigeria ne sont gênés par aucun obstacle naturel, il en est pas de même de ceux qui s'effectuent entre le Niger et ses voisins septentrionaux qui doivent affronter la traversée du Sahara qui ne les a toutefois jamais véritablement entravés. Aussi, d'autres éléments doivent être pris en compte notamment d'ordre économique comme le montre l'étroite imbrication des villes nigériennes et nigérianes très soudées de par l'intensité de leurs échanges commerciaux et monétaires. Enfin, les facteurs humains interviennent quant à eux sans doute de manière décisive car ce sont les communautés marchandes qui inscrivent finalement leurs activités dans l'espace et tracent de ce fait des maillages urbains originaux : Agadez est en ce sens un exemple révélateur car sa communauté marchande est composée d'une mosaïque de groupes d'origines diverses (arabes algériens et libyens, agadésiens, haoussas des régions de Zinder et de Maradi, tubus du lac Tchad et du Kawar) qui l'ont de tous temps mis en contact avec d'autres agglomérations parfois éloignées où ces marchands sont implantés de longue date : il y a là une forte inscription urbaine des réseaux marchands qui a été jusqu'à présent encore peu étudiée.

BIBLIOGRAPHIE

- Baier S., 1980. *An economic history of central Niger*, Oxford studies in African affairs, Clarendon Press, Oxford, 315 pages.
- Boubacar A., 1979. *Agadez et sa région*, Études Nigériennes, n°44, Niamey, 358 pages.

- Bourgeot A., 1995. *Les sociétés touarègues, Nomadisme, Identité, Résistances*, Éditions Karthala, Paris, 544 pages.
- Grégoire E., 1983. *Développement urbain et accumulation marchande : les alhazai de Maradi (Niger)*, Doctorat de 3^e cycle, Université de Bordeaux III, 388 pages.
- Grégoire E., 1996. Les grands courants d'échanges sahéliens : histoire et situations présentes, in : « Sahels, diversité et dynamique des relations sociétés-nature », ouvrage à paraître sous la direction de C.L. Raynaut en coéditions GRID-Karthala-SEI.
- Grégoire E., Labazee P., 1994. *Le fonctionnement du marché des changes parallèles et ses incidences sur les échanges entre le Niger et le Nigeria*, Mission française de coopération-ORSTOM-GRID, Niamey, 60 pages.
- Guitart F., 1988. *Les conditions de l'évolution du commerce d'une ville nord sahélienne du début du XIX^e siècle aux années 1970 : Agadez (République du Niger)*, Université de Paris I, 734 pages.
- Nignon R., 1993. *Les mécanismes du secteur des BTP au Niger*, Actes du Séminaire d'économie et de sociologie nigérienne, Mission française de coopération, Niamey, p. 74-96.