Emmanuel Grégoire

Les chemins de la contrebande : étude des réseaux commerciaux en pays hausa

Une étude sur la contrebande pourrait apparaître comme une gageure si elle ne s'inscrivait pas dans une problématique scientifique développée depuis plusieurs années. Certains aspects économiques et sociaux relatifs aux milieux d'affaires marchands, voire industriels, des régions de Maradi, au Niger, et de Kano, dans le nord du Nigeria, ont déjà été analysés, en particulier les modalités d'accumulation et les rapports avec l'État (Amselle & Grégoire 1988 a). Si les échanges commerciaux ont été en partie étudiés, il convient de les examiner plus en détail. C'est ce que nous tenterons de faire, en mettant en lumière les réseaux qui animent le négoce frontalier à l'aide de l'exemple d'une activité originale très importante quant aux sommes d'argent brassées : le transit par le Niger de marchandises destinées au Nigeria et dont l'importation y est interdite.

Les éléments présentés ici ont été rassemblés lors de plusieurs séjours sur le terrain. Si certains d'entre eux ont déjà été exploités par ailleurs (Amselle & Grégoire 1988 b), l'analyse s'appuie essentiellement sur des données collectées lors d'une mission effectuée dans les deux pays. Ma démarche méthodologique s'efforcera d'associer les approches économique et anthropologique, seules pertinentes dans ce type de recherche.

La première approche a consisté en la collecte, au Niger, où le transit est légal, de statistiques qui permettent d'identifier les flux, de les quantifier et d'évaluer le chiffre d'affaires de quelques opérateurs. L'analyse tente, quant à elle, d'apprécier, à l'échelle régionale, l'impact de décisions politiques et macro-économiques. Elle a été menée dans une perspective historique afin de mieux suivre l'évolution du transit et l'adaptation de ses acteurs à des contextes économiques changeants.

Nous avons effectué une série d'entretiens auprès de commerçants et d'individus peuplant leurs réseaux ou en relations d'affaires avec eux. Les

Cahiers d'Études africaines, 124, XXXI-4, 1991, pp. 509-532.

O.R.S.T.O.
N° 36
Cote B

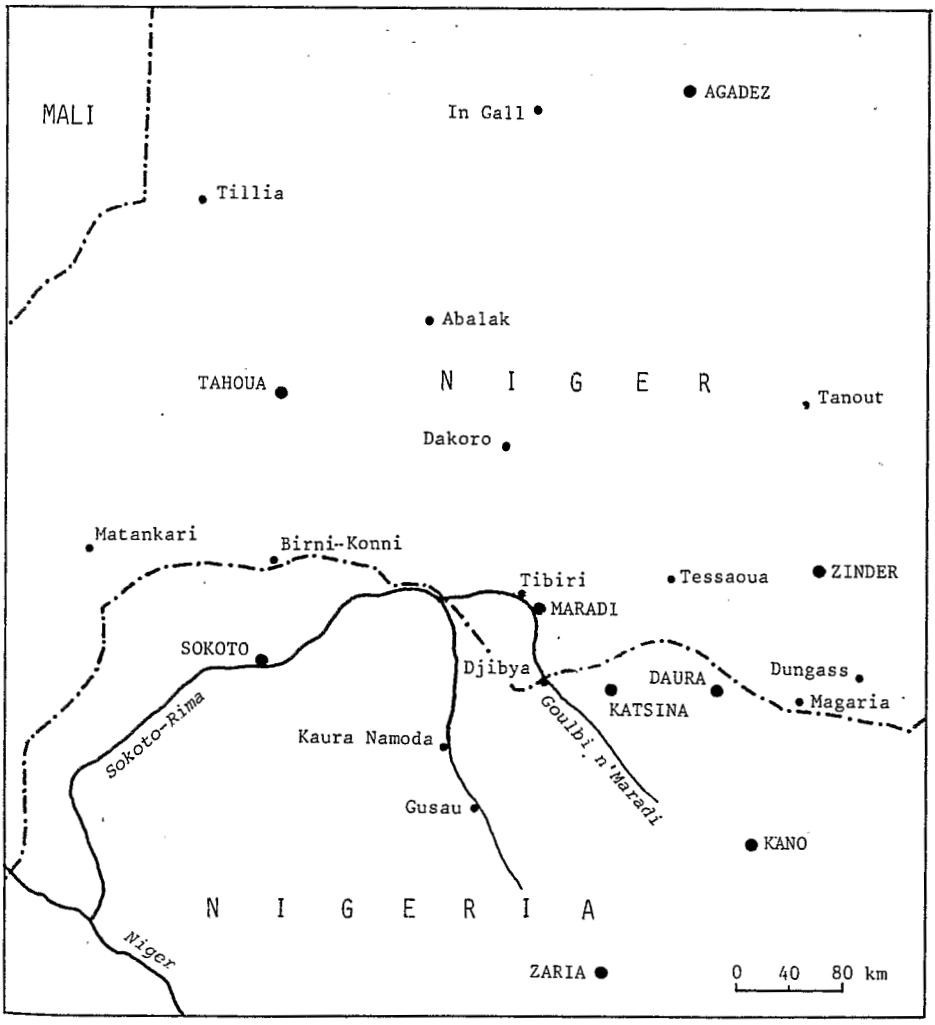
investigations sur la fraude sont par définition difficiles car il s'agit là d'un sujet sensible, mettant en jeu des intérêts politiques et économiques et se rapportant à une activité dont de nombreux aspects – la fraude en particulier, et ceux qui y sont impliqués – sont tenus secrets. Aussi les informations recueillies ont-elles été autant que possible recoupées, et des précautions de forme dans l'écriture ont été prises pour mettre en garde le lecteur contre les quelques incertitudes qui subsisteraient.

Le qualitatif a pris finalement le pas sur le quantitatif car l'anthropologie s'est avérée mieux adaptée au thème que la science économique : nous sommes en effet en présence d'économies « informelles » et de sociétés dont les structures n'ont pas encore été oblitérées par les rapports marchands, si bien que les réalités économiques, sociales et religieuses sont en étroite relation. Dans de telles conditions, la science économique paraît démunie de bases méthodologiques, voire conceptuelles, alors que l'anthropologie permet de surmonter les difficultés d'appréhension et de compréhension d'un univers qui échappe parfois à la rationalité occidentale.

Les régions de Maradi et de Kano ont un passé historique commun : la première était une des contrées septentrionales de l'État de Katsina, tandis que la seconde constituait à elle seule un des sept États hausa. Au début du XIX^e siècle, ces États passèrent sous le contrôle du marabout peul Usman dan Fodio qui s'en était emparé au nom de la guerre sainte *(jihad)* et avait fondé le sultanat de Sokoto. Les habitants de Maradi parvinrent toutefois à chasser l'occupant, et un État fut fondé par les anciennes chefferies de Katsina et de Kano qui s'y étaient réfugiées et qui entendaient reconquérir leurs fiefs. Aussi, pendant une longue partie du XIX^e siècle, l'État de Maradi guerroya avec les régions voisines du sud, régions restées sous l'autorité des émirs peul.

La conquête européenne va définitivement séparer Maradi, passée sous la tutelle de la France, des autres contrées du pays hausa passées sous suzeraineté britannique. Bien que rattachées à des empires coloniaux distincts et rivaux, les populations maintinrent leurs liens familiaux, religieux et commerciaux. Dans ce domaine, la mise en place, en 1913, par la France, de postes de douane et de perception eut des conséquences si néfastes sur l'économie locale (récession générale, baisse d'activité des marchés frontaliers, fuite des commerçants et de la population en zone britannique) que cette mesure dut être supprimée cinq ans plus tard.

Les échanges portaient alors sur le négoce du bétail et des tissus, dont Kano était le principal lieu de confection, de la noix de cola, et ils s'étendaient à de nouveaux produits tels que l'arachide (objet d'une traite intense au Nord-Nigeria puis au Niger) et diverses marchandises importées par les firmes européennes. En 1940 les Britanniques fermèrent la frontière après le ralliement de l'Afrique Occidentale Française au régime de Vichy ; cette mesure, qui perturbait les échanges, ne fut toutefois pas très efficace puisqu'on estime que 90 % de la récolte arachidière du Niger serait passée au Nigeria en 1940-1941 (Collins 1976).



Maradi et sa région

Au lendemain de la guerre, le commerce frontalier reprit et porta surtout sur l'arachide, les producteurs et les commerçants jouant sur les différences de prix de part et d'autre de la frontière et sur les fluctuations du taux de change entre le franc et la livre. Ces flux, dirigés tantôt dans un sens, tantôt dans l'autre, ne diminuèrent véritablement qu'en 1967, les prix de l'arachide du Niger ayant dû s'aligner, à la suite de l'application de la Convention de Yaoundé, sur les cours mondiaux très inférieurs aux prix garantis jusque-là par la France. Ils cessèrent avec la sécheresse de 1973-1974, les paysans délaissant l'arachide au profit des cultures vivrières tant au Niger que dans le nord du Nigeria.

Cependant, en 1967, le début du conflit biafrais dans le sud du Nigeria donna indirectement naissance à un nouveau négoce frontalier auquel se livrèrent les commerçants de Maradi, les *alhazai*[1], et ceux du Nigeria : le transit.

Histoire du transit

L'assassinat du Sardauna de Sokoto, *Alhaji* Ahmadu Bello, haut personnage politique et religieux du nord, par des officiers ibo, en 1967, entraîna des massacres en représailles, à Kano notamment, et le retour précipité de ces derniers vers leur région d'origine qui s'était déclarée en état de sécession et d'indépendance du reste du pays, créant la République du Biafra.

Leur exode se fit ressentir dans plusieurs secteurs d'activités : dans l'administration[2], le commerce, où ils étaient courtiers *(brokers)* entre les firmes européennes et les commerçants hausa, et dans le transport ferroviaire (les conducteurs de trains étaient le plus souvent Ibo) et routier (leurs camions assuraient une bonne part du trafic nord-sud).

La guerre civile qui divisa le Nigeria pendant plus de trois ans perturba l'économie du nord qui, coupé des grands ports du sud, connut des problèmes d'approvisionnement. Pour y remédier, les marchands hausa vinrent se ravitailler en marchandises au Niger, et plus particulièrement à Maradi : les liens entre commerçants situés de part et d'autre de la frontière se renforcèrent alors et leurs échanges, qui reposaient auparavant sur le commerce de l'arachide et sur quelques négoces, comme par exemple celui du bétail ou de la noix de cola, se diversifièrent. Ces mouvements transfrontaliers qui n'avaient pas encore pris l'ampleur qu'ils connaîtront par la suite, diminuèrent toutefois au terme du conflit biafrais

1. Ce titre est conféré aux musulmans ayant effectué le pèlerinage à La Mecque. Dans l'univers hausa, il témoigne également de la réussite économique (GRÉGOIRE 1986).
2. Les Ibo comme les Yoruba étaient davantage scolarisés que les Hausa et occupaient de ce fait de nombreux postes administratifs.

en 1970, comme le montre l'évolution des recettes du poste de douane de Maradi (Graphe). Le retour à la paix civile permit en effet au Nigeria de rétablir ses communications et son économie put reprendre.

Évolution des recettes du poste de douane de Maradi
Source : Bureau des douanes de Maradi.

Si les échanges entre les régions de Maradi et de Kano retrouvent sensiblement leurs niveaux antérieurs, un regain d'activité se dessine dès 1972 pour s'amplifier nettement par la suite. À cette date, l'importation de cigarettes au Niger relevait du monopole de la Copro-Niger : cette société d'État répartissait ses stocks entre quelques grossistes agréés qui les revendaient ensuite à des demi-grossistes, puis à des détaillants. Constatant un gonflement des importations, les dirigeants de la Copro-Niger constatèrent qu'une partie de la marchandise était réexportée au Nigeria par certains grossistes agissant pour le compte de commerçants locaux. Ces flux n'étaient pas négligeables puisqu'ils portaient, en 1971, sur un total de plus de six cents millions de francs CFA, ce montant étant réalisé par six commerçants de Maradi et trois de Niamey (Raynaut 1975).

Le développement de ces opérations s'expliquait par la création d'une industrie du tabac au Nigeria, industrie que les autorités entendaient protéger en prohibant l'importation de cigarettes étrangères. Or les produc-

tions locales, de qualité médiocre, n'étaient pas très appréciées des consommateurs qui leur préféraient les marques anglaises et américaines. Aussi celles-ci furent-elles introduites en fraude depuis les pays limitrophes, notamment le Niger où cette activité prit une certaine ampleur et s'étendit à d'autres articles comme les tissus dont l'importation avait été interdite pour des raisons également protectionnistes.
Le gouvernement nigérien fut alors contraint d'organiser lui-même les importations et il créa à cet effet une société d'économie mixte : la Nitra.

Le transit de marchandises se déroule ainsi : les importateurs nigériens agréés commandent cigarettes, tissus et autres produits à des fournisseurs étrangers[3] et laissent le soin à la Nitra d'en assurer l'acheminement depuis les ports de Lomé et Cotonou où ils sont débarqués. Une fois les marchandises arrivées à Maradi, la Nitra effectue les formalités douanières (le Niger perçoit une taxe de transit) et les entrepose dans de grands hangars. Les Nigérians les enlèvent ensuite, au fur et à mesure des accords conclus avec leurs correspondants nigériens, et les introduisent en fraude au Nigeria. Ces mouvements d'import-export connurent un essor très important entre 1974 et 1985 et furent à la base de la fortune des *alhazai* de Maradi.

Les grandes années du transit (1974-1983)

Les recettes douanières de Maradi passèrent de plus de 500 millions de francs CFA en 1974 à 1,4 milliard de 1977, puis à 4,4 milliards en 1983 (Graphe). De même, les tonnages transportés par la Nitra augmentèrent-ils dans des proportions très significatives (cf. Tableau I).

Les cigarettes, les tissus en provenance d'Allemagne et de Hollande[4] et la friperie[5] furent les premiers produits à faire l'objet de ce négoce. Celui-ci se diversifia par la suite et porta sur le tabac en feuilles (acheté aux États-Unis et au Malawi) puis plus récemment, en 1980, sur les céréales (riz), le sucre, les cubes de potage Maggi, le sel gemme et diverses autres marchandises jusqu'alors interdites au Nigeria, ou qui y faisaient défaut.

3. Les riches *alhazai* de Maradi sont en relation avec de grandes firmes, comme Benson and Hedges, Marlboro, Rothman's, et avec leurs représentants dans les ports du Bénin et du Togo.
4. Ces tissus sont utilisés pour la confection des pagnes portés par les femmes et des boubous. Il s'agit des wax, des bazins et des baganwari.
5. Vêtements usagés ayant subi un traitement de désinfection et importés des États-Unis sous forme de ballots *(bosho)*.

TABLEAU I. – ÉVOLUTION DES TONNAGES FACTURÉS PAR LA NITRA

Années (1er octobre-30 septembre)	*Tonnages facturés*
1974-75	5 330
1975-76	14 600
1976-77	11 590
1977-78	21 103
1978-79	24 300
1979-80	18 020
1980-81	18 600
1981-82	49 496
1982-83	34 183
1983-84	14 884
1984-85	29 007
1985-86	51 198
1986-87	45 558

Source : NITRA

À partir de 1981, le Nigeria qui avait connu une période économique prospère au cours de la décennie précédente, grâce à l'exploitation de ses gisements de pétrole et à la hausse des prix sur le marché mondial, fut confronté à de graves difficultés dues à la chute des cours du pétrole et à la diminution des exportations : ses revenus passent ainsi de 26 milliards de dollars en 1980 à 6,8 milliards en 1986. Les autorités fédérales furent alors contraintes de prendre des mesures pour économiser les devises et pour protéger la monnaie nationale (la naira). Un nombre accru de produits virent leur entrée dans le pays interdite ou soumise à un système de licences qui en réduisait l'importation. Les hommes d'affaires nigérians contournèrent ces nouvelles dispositions en faisant venir frauduleusement les marchandises recherchées depuis les pays voisins : le Niger, le Bénin et le Cameroun.

Pour les opérateurs économiques de ces pays, il s'agissait alors d'élargir la gamme des articles proposés aux Nigérians et de l'étendre à d'autres produits, par forcément prohibés, mais qui manquaient au pays. Dans ce dernier cas, les *alhazai* se montrèrent prudents en jouant sur de faibles quantités : en effet, depuis l'Europe, un container met entre quarante-cinq jours à deux mois pour parvenir à Maradi[6], il ne faut donc pas que dans ce laps de temps le produit redevienne disponible au Nigeria car l'opération ne serait plus rentable. Aussi, outre les cigarettes et les tissus, les *alhazai* firent venir, selon les besoins de leurs clients qui leur versaient

6. Depuis Maradi même, ils suivent l'acheminement d'un container (par téléphone ou par télex) : le départ de l'usine, l'embarquement dans un port européen, le déchargement à Lomé ou à Cotonou, la montée sur le train jusqu'à Parakou puis le trajet en camion jusqu'à Maradi.

parfois un acompte, des articles aussi variés que des parfums, de l'arôme Maggi, des pneus, de la bière Heineken, etc.

Le début des années quatre-vingts fut donc une époque faste pour le transit, la multiplication des restrictions aux importations adoptée par le Nigeria stimulant cette activité (Graphe). Le renversement du régime civil du président Shehu Shagari par le général Mohammed Buhari dans la nuit du 31 décembre 1983 fut un événement politique majeur pour un pays qui tendait à la démocratie, et une première alerte pour ses voisins, les frontières étant fermées pendant plusieurs jours pour des raisons de sécurité. Cinq mois plus tard, les militaires prendront deux mesures radicales pour tenter d'enrayer la fraude : la démonétisation de la naira et la fermeture, cette fois-ci prolongée, des frontières terrestres.

La démonétisation de la naira

Le 23 avril 1984, une vaste opération d'échange monétaire est entreprise, dont l'un des objectifs est de réduire la masse monétaire, la fermeture des frontières devant empêcher le rapatriement des stocks de monnaie gardés à l'étranger ou mis en circulation dans les pays voisins : selon le *New Nigerian*, journal de Kaduna, quatre milliards de nairas, sur une masse monétaire globale de onze milliards, se trouvaient alors hors des circuits bancaires nationaux. Comme beaucoup d'autres acteurs ou d'observateurs économiques, les *alhazai* ont été surpris par cette démonétisation qui devait s'effectuer en deux semaines. Il semble toutefois qu'ils aient assez bien tiré leur épingle du jeu : dès l'annonce de cette mesure, les sommes qu'ils détenaient en anciennes coupures ont aussitôt été envoyées de l'autre côté de la frontière (bien que fermée)[7] et ont été confiées soit à des changeurs[8], soit à des correspondants pour être échangées. Cette opération était possible pour de petites sommes mais pas pour des montants élevés car les banques nigérianes demandaient d'en justifier l'origine. Aussi les *alhazai* se sont-ils débarrassés d'une bonne partie de leurs anciennes nairas en achetant toutes sortes de marchandises coûteuses : automobiles, matériaux de construction, denrées alimentaires (sucre, farine de blé)[9], matériel électro-ménager (climatiseurs, téléviseurs, chaînes Hi-Fi). Ces produits furent entreposés au Nigeria ou à Maradi même et ils ont été ensuite revendus contre de nouvelles coupures ou contre des francs CFA, avec bénéfice, car le prix de certains produits – en particulier la farine de blé et le sucre – avait brusquement augmenté du

7. Certains racontent que de grosses quantités de nairas passèrent la frontière à dos d'âne par la brousse.
8. Les changeurs effectuent habituellement le change au marché noir entre la naira et le franc CFA.
9. Quelques *alhazai* achetèrent du mil qu'ils revendirent au Niger où les prix étaient élevés en raison de la sècheresse.

fait de pénuries dues souvent à la désorganisation des circuits bancaires nigérians.

Dans un tel contexte les *alhazai* ont fait preuve d'imagination et d'efficacité pour contourner les contrôles et éviter les mesures restrictives engendrés par cette démonétisation. Ils paraissent ainsi avoir traversé cette épreuve sans dommage, même si certains d'entre eux ont pu être victimes de quelques changeurs peu scrupuleux. Le 6 mai 1984, l'opération était officiellement terminée, mais de nombreux problèmes susbsistaient car les nouvelles coupures n'étaient pas disponibles en quantité suffisante. Les frontières terrestres restèrent fermées, un responsable politique nigérian expliquant que « certains pays vivaient à nos crochets en parasite, alors nous avons décidé de rester à l'abri tant qu'un système d'échanges valable n'aura pas été mis en place »[10].

La fermeture prolongée des frontières (avril 1984-février 1986)

Le transit se poursuivit malgré la fermeture des frontières, mais sur des tonnages moindres (Tableau III) : les recettes du poste de douane de Maradi diminuèrent (de 3,2 millards de francs CFA en 1983-1984 contre 4,4 milliards au cours de l'exercice précédent) tout en restant à des niveaux conséquents.

Si les affaires des *alhazai* portaient sur des volumes de marchandises moins importants, leurs marges bénéficiaires augmentent, le passage plus difficile de la frontière ayant fait monter les prix : « Actuellement, le transit marche bien : c'est plus rentable car on vend des quantités moindres mais plus cher » me fit observer un négociant libanais en décembre 1984. Le commerce frontalier avait su, une fois encore, s'adapter à un contexte théoriquement défavorable.

Au début de l'année 1985, le gouvernement du général Mohammed Buhari constatant que les frontières restaient très perméables, prit des mesures pour renforcer les dispositifs : mutations fréquentes des douaniers afin qu'ils ne se lient pas aux trafiquants, missions confiées à des patrouilles volantes le long des frontières, arrestations de commerçants nigérians accusés de se livrer au commerce frontalier[11], multiplication des saisies de produits introduits illicitement. Certains gouverneurs, comme celui de l'État de Kaduna, n'hésitèrent pas à inspecter eux-mêmes la frontière et à en vérifier l'étanchéité. Un rapport interne, daté de janvier 1985, à la mairie de Maradi relate une de ces inspections :

« Le gouverneur de Kaduna a entrepris une visite d'inspection dans la journée le

10. Interview citée par F. SOUDAN (1984).
11. Un *alhaji* de Sokoto fut ainsi emprisonné pendant plusieurs mois. Il devait alors plus de 150 millions de francs CFA à un partenaire nigérien.

long de notre frontière et sans constater aucune anomalie, il a repris le chemin du retour pour revenir à deux heures du matin aux postes frontaliers, accompagné de militaires. Cette visite surprise a valu aux responsables des postes des vociférations humiliantes. Il a relevé treize agents de leur fonction sous prétexte qu'ils laissaient passer des produits nigérians en dehors des frontières malgré les consignes données. Ainsi depuis ce malheureux incident, tous nos échanges avec le Nigeria sont nuls mais certains de nos commerçants arrivent quand même à faire des affaires clandestines avec ceux du Nigeria. »

Cet extrait montre que la fermeture des frontières pouvait être davantage effective : « Avant la venue du gouverneur, le commerce allait bon train. On faisait passer 500 tonnes de marchandises sur les week-ends, à présent ce n'est que 150 à 200 tonnes qui passent » me fit remarquer un *alhaji*. Un autre ajoute : « C'est si sévère que même un type qui prend une épouse à Maradi ne peut l'emmener au Nigeria. »

Pendant quelques mois, le transit se fit au ralenti et par à-coups, les échanges reprirent peu à peu en fonction des brèches qui s'ouvraient dans le dispositif nigérian et jusqu'à ce que celles-ci soient découvertes. Aussi, les flux se déplacèrent-ils des villes où se trouvaient encore les centres de décision, vers les bourgades (chefs-lieux d'arrondissement) et les petites localités et villages de brousse où le passage frontalier était plus facile (Souloulou, Sabon Birni). Cette situation se prolongea jusqu'en août 1985, date à laquelle le général Mohammed Buhari est renversé par le général Ibrahim Babangida. Celui-ci adopta une attitude plus souple à l'égard des commerçants et des pays voisins.

Bien que les frontières soient toujours fermées, le trafic reprit lentement et s'étendit à un nouveau produit, le cacao, dont le transit par le Niger se fit dans le sens opposé aux mouvements habituels.

« L'affaire du cacao »

Les *marketing boards*, organismes officiels détenant le monopole d'exportation, achetaient la récolte de cacao des paysans du sud du Nigeria à un prix assez bas pour la revendre ensuite avec profit sur le marché mondial. Aussi des commerçants proposèrent-ils aux producteurs un prix plus avantageux, le cacao étant alors exporté frauduleusement, le plus souvent par le Bénin.

À partir de juin 1985, quelques tonnages arrivèrent à Maradi d'où ils étaient réexportés en Europe, via Cotonou ou Lomé. Ce transit du cacao porte alors sur 15 500 tonnes d'octobre 1985 à septembre 1986, et 7 120 tonnes au cours de l'exercice suivant (Tableau III). Il cessa en février 1987, le Nigeria ayant décidé de libéraliser son économie, comme le préconisaient les organismes internationaux, et de dissoudre les *marketing boards*. Les lois du marché jouant alors pleinement, le « détour » par Maradi n'était plus rentable.

Cependant, c'est plus de 22 600 tonnes qui ont ainsi transité par le

Niger pendant vingt-et-un mois. Cette activité était aux mains de cinq *alhazai* qui étaient en contact avec des acheteurs européens auxquels le cacao était vendu autour de 600 000 francs CFA la tonne (cours mondial), alors qu'il était payé environ 400 000 francs CFA à Maradi[12]. Mais si l'on compte les frais de manutention et le transport[13], l'opération a sans doute été rentable pour ces cinq *alhazai*. Il est d'ailleurs possible que ces flux aient été la contrepartie d'importations frauduleuses de riz au Nigeria ; de nombreux camions qui se rendaient à Lomé ou à Cotonou chargés de cacao en repartaient avec un chargement de riz. Cette opération souligne l'extrême ingéniosité des acteurs du commerce frontalier et leur connaissance parfaite des marchés africains et européens : si des perspectives de profits se dessinent, ils peuvent acheminer sur des milliers de kilomètres des produits pourtant cultivés à proximité de la mer et des ports.

La dévaluation de la naira

Les échanges officiels, mais aussi clandestins, reprirent avec le Niger à partir de février 1986 avec la réouverture des frontières terrestres, le général Ibrahim Babangida ayant aboli une mesure finalement peu efficace qui ternissait l'image du pays à l'extérieur. Le transit connut un regain d'activité (Tableau I et Graphe) d'autant plus que de nombreuses marchandises ne pouvaient toujours pas être importées au Nigeria ou y faisaient défaut. Cette situation, plus favorable, fut de courte durée puisque des décisions économiques capitales furent prises le 26 septembre 1986.

Après avoir résisté aux pressions et aux injonctions du Fonds monétaire international et de la Banque mondiale, le gouvernement ouvrit un second marché des changes (*second foreign exchange market*) qui permit de dévaluer progressivement la naira[14], jusqu'alors très surévaluée au regard des performances de l'économie en situation de quasi-banqueroute après la chute du prix du pétrole brut à neuf dollars. Le taux de change de la monnaie était désormais déterminé par un processus d'enchères entre la Banque centrale et les banques admises à enchérir, la première offrant 100 millions de dollars tous les quatorze jours. Cette procédure entraîna une dépréciation rapide de la naira : le dollar qui s'échangeait contre une naira, avant la création de ce second marché, valait en novembre 1986 3,5 nairas, puis 4,3 nairas un an plus tard, cours qu'il avoisine au premier trimestre 1988. L'évolution par rapport au franc CFA fut encore plus nette (Tableau II)[15], la naira étant dévaluée de près de 435 % entre avril 1986

12. Chiffres fournis sous toute réserve.
13. Le cacao était déchargé à Maradi et à Dan Issa où il était trié en fonction de sa qualité par des personnes originaires du sud du Nigeria habituées à ce travail.
14. Cette mesure était une condition à l'octroi d'un prêt du Fonds monétaire international.
15. Le dollar s'est déprécié par rapport au franc CFA depuis 1986.

février 1988. Sur le marché noir qui régit les échanges frontaliers, la naira enregistre, au cours de cette même période, une baisse de sa valeur de 60 % face au franc CFA[16].

TABLEAU II. – ÉVOLUTION DU COURS OFFICIEL ET PARALLÈLE DE LA NAIRA FACE AU FRANC CFA (INDICE 1 000)

	1986				*1987*			*1988*	
1 000 F CFA :	Avril	Sept.	Oct.	Déc.	Févr.	Mars	Oct.	Déc.	Févr.
Cours officiel	2,8	4,8	11,6	9,8	13,0	13,1	14,1	15,0	15,0
Cours parallèle	11,0	13,7	14,2	12,5	13,7	14,0	15,2	16,2	17,6

La création de ce nouveau marché des devises a eu pour principal effet de supprimer les multiples interdictions d'importation instaurées par le passé, seize produits seulement restant prohibés[17]. Cette libéralisation de l'économie et la dévaluation de la naira modifièrent profondément le commerce frontalier et affectèrent le transit car la première rendait désormais inutile le passage de nombreuses marchandises par Maradi, tandis que la seconde entraîna une baisse très sensible du pouvoir d'achat des Nigérians en zone franc. L'activité de la Nitra, après s'être redressée en 1985-1986 (51 198 tonnes), diminua à nouveau en 1986-1987 (34 728 tonnes), cette tendance se poursuit actuellement (6 000 tonnes pour le premier trimestre 1988)[18].

Le transit apparaît plus touché par cette restructuration de l'économie nigériane que par la fermeture prolongée des frontières : les contraintes monétaires conditionnent désormais le marché, et les *alhazai* de Maradi sont obligés d'accorder des rabais et des facilités de paiement à leurs clients nigerians qui n'ont plus les mêmes moyens. Cette activité n'est toutefois pas remise en cause, les *alhazai* s'adapteront avec le temps à cette nouvelle conjoncture. Il est probable, en effet, que le transit se poursuive sur des articles comme les cigarettes et les tissus dont l'importation restera prohibée (des intérêts politiques et économiques sont en jeu), sur les céréales et sur des produits de luxe coûteux, comme par exemple les parfums, que le Nigeria n'est pas à même de produire. Enfin des « coups » comme « l'affaire du cacao » sont toujours possibles, et la mise à jour des produits prohibés est constamment réexaminée avec soin[19].

16. Les deux taux se sont rapprochés, le premier se dévaluant plus rapidement que celui du marché noir.
17. Parmi eux : les cigarettes, les textiles, les eaux minérales, les céréales, les alcools, l'huile végétale, les machines à sous, les bijoux, la bière, les fruits et les légumes frais, les œufs, les articles en matière plastique, etc.
18. Il ne faut pas tenir compte des produits pétroliers destinés à la SONIDEP.
19. Si un nouveau produit y figure, il faut le faire venir au cas où un marché potentiel se dessinerait.

TABLEAU III. – TONNAGES FACTURÉS PAR LA NITRA

	1984-1985	*1985-1986*	*1986-1987*
Marchandises importées			
Cigarettes	3 575,587	5 617,762	5 359,658
Textile	427,532	764,760	838,56
Sel gemme	3 203,694	500,000	2 000,00
Pondéreux (riz, cubes Maggi, sucre)	–	21 599,414	15 075,095
Produits pétroliers	–	–	10 830,323
Divers	20 189,482	6 203,383	4 259,089
Total	27 396,295	34 685,319	38 362,725
Marchandises exportées			
Peaux	966,65	791,284	0,95
Cacao	–	15 536,168	7 120,583
Karité	–	38,908	–
Cajou	–	–	73,948
Divers	644,605	147,1	–
Total	1 611,255	16 513,46	7 195,481
Total général	29 007,550	51 198,779	45 558,208

Source : NITRA

Cet historique du transit laisse penser qu'il s'agit d'un négoce bien ancré et organisé depuis maintenant plus de vingt ans. La fermeture de la frontière et les diverses tracasseries du régime du général Buhari ont renforcé les liens entre les commerçants nigériens et leurs partenaires nigérians.

Les acteurs du transit

Les *alhazai* de Maradi

Parmi les principaux transitaires, on compte les riches commerçants de Maradi, ceux du nord-Nigeria et quelques négociants libanais[20].

Les *alhazai* de Maradi ont, pour nombre d'entre eux, édifié leur fortune grâce au transit de marchandises qui a engendré d'autres activités (transport, construction, etc.) et qui a des retombées sur de nombreux participants directs ou indirects : les agents de la Nitra ou des douanes, et les commis des banques, entre autres. Les *alhazai* maîtrisent désormais tous les rouages et mesurent les risques, tout en appréciant la rentabilité et la légèreté des infrastructures qui leur sont nécessaires (une pièce et un téléphone suffisent). Ils sont entourés d'hommes de confiance (*barwai*, sing. *bara*) qu'ils envoient au Nigeria traiter des affaires, évitant de s'y rendre

20. Il y a quelques commerçants, peu nombreux, de Niamey et de Zinder.

eux-mêmes. Ils leur confient des tâches administratives au Niger (comptabilité, relations avec la Nitra et avec les douanes, etc.). Ils sont près d'une quarantaine à acquitter une patente auprès du service des Contributions diverses. Pour l'exercice 1987-1988, les chiffres d'affaires escomptés (des ajustements sont opérés en fin d'année) se répartissent comme suit :

Chiffre d'affaires (C.A.)	*Nombre de commerçants*
15 millions de F CFA < C.A. < 160 millions	24
160 millions de F CFA < C.A. < 600 millions	7
600 millions de F CFA < C.A. < 1,6 milliard	6
+ 1,6 milliard	1

Pour l'exercice du 1er octobre 1986 au 30 septembre 1987, treize commerçants, dont deux Libanais et un Algérien, ont eu un chiffre d'affaires supérieur à 160 millions de francs CFA, trois d'entre eux dépassant le milliard, un parvenant à réaliser un chiffre d'affaire de 4 milliards de francs CFA. Globalement, leur activité portait sur un montant de 11,4 milliards de francs CFA, chiffre nettement inférieur à ceux enregistrés les années précédentes (plus de 19 milliards en 1979-1980) (Grégoire 1986) et qui confirme les difficultés rencontrées actuellement dans ce négoce.

Si les *alhazai* sont presque tous concernés par le transit des cigarettes, certains d'entre eux peuvent se spécialiser dans des produits en fonction des contacts qu'ils ont noués avec des fournisseurs étrangers : le transit du riz, par exemple, est détenu par un *alhaji* et un commerçant algérien implanté dans d'autres pays d'Afrique, au Mali notamment, et lié à de grandes maisons de commerce internationales comme Riz et Denrées, Continental Grain, Doumeng. Celui du cacao est aux mains de cinq *alhazai* seulement, enfin l'import-export des potages et sauces Maggi relève essentiellement de commerçants de Niamey.

Les commerçants de Nord-Nigeria

Dès l'époque précoloniale, la région de Kano était une zone d'intense activité marchande : point de convergence des caravanes sahariennes, cette zone était également un des pôles du commerce qui s'effectuait entre le pays hausa, le Gonja et l'Ashante. Si les marchands hausa ont été évincés pendant l'époque coloniale par les maisons de commerce, ils profitèrent par la suite de leur repli et furent soutenus en cela par le gouvernement régional et les autorités fédérales qui entendaient encourager les nationaux. À la veille de la guerre du Biafra, ils formaient un groupe économique déjà puissant, aux activités multiples. Ce sont eux qui ont pour une part poussé les *alhazai* de Maradi à se lancer dans le transit.

Étant donné qu'il s'agit, au Nigeria, d'une activité frauduleuse, et par

là même assez secrète, aucune statistique n'est disponible, et les informations sont très difficiles à collecter : les commerçants sont discrets ; ils ne se déplacent que très rarement au Niger où ils préfèrent envoyer des hommes de confiance *(barwai),* aussi leur identité n'est-elle connue que des seuls *alhazai* de Maradi et de leurs proches.

Les éléments dont nous disposons laissent penser qu'outre un nombre relativement important de commerçants aux activités d'envergure moyenne, figurent aussi, parmi les clients des *alhazai*, la plupart des grands hommes d'affaires de Kano et de villes comme Sokoto, Katsina, voire Maiduguri. Il est d'ailleurs possible, dans certains cas, de relier les uns aux autres, et par conséquent d'identifier les deux partenaires qui constituent chacun un des pôles des réseaux transfrontaliers.

À l'échelle du Nigeria et des affaires qui s'y brassent, ces flux parallèles avec le Niger ne paraissent toutefois pas très importants : ses acteurs se livrent au commerce des produits agricoles *(niébé),* au transport, à de multiples autres négoces. Ils ont investi dans l'immobilier et même, pour certains, dans l'industrie (Grégoire 1987). Ils ne sont donc pas tributaires de ce commerce frauduleux avec le Niger et les profits qui en sont retirés s'ajoutent à ceux de leurs autres activités, ce qui n'est pas le cas de leurs partenaires nigériens, le transit étant leur principale ressource.

Les commerçants libanais

Les commerçants libanais sont implantés depuis de très longues années à Kano puisque le premier d'entre eux, parti de Lagos, y serait venu en 1905 à la tête d'une petite caravane chargée de marchandises. Pendant l'époque coloniale, ces Libanais furent très actifs dans la traite arachidière, le commerce des marchandises et le transport : d'abord agents des firmes européennes, ils devinrent ensuite acheteurs agréés par les *marketing boards* après leur mise en place, en 1949, au lendemain de la guerre.

L'extension de la traite arachidière au Niger depuis le Nord-Nigeria amena les commerçants libanais à s'installer à Maradi et à Zinder, villes situées au centre des principales zones de production. Placés de part et d'autre de la frontière, ils pouvaient alors jouer sur les différences de prix et sur les fluctuations du taux de change entre les monnaies française et anglaise.

Au cours des années soixante-dix, le commerce de l'arachide s'essoufflant, quatre ou cinq familles tout au plus s'engagèrent dans le transit aux côtés des *alhazai*, une partie était installée au Niger comme fournisseur, l'autre au Nigeria comme client principal. En 1988, quatre négociants libanais exercent encore cette activité (leur chiffre d'affaires global approche 1,3 milliard de francs CFA en 1986-1987), l'un d'eux, très lié à une firme textile de Hambourg, contrôle 70 % du marché des tissus.

Leurs agences, comme celle d'un gros commerçant algérien, sont situées sur le pourtour du marché de Maradi. Elles ne comportent pas d'enseignes spécifiques, et une boutique anodine (d'ameublement par exemple) peut servir de « façade » et attirer les clients auxquels on fait comprendre que l'activité est tout autre. Dans l'arrière-boutique se trouvent en effet des bureaux : d'abord celui d'un commis (Béninois de préférence), puis celui du patron. L'espace réduit comporte un bureau, un téléphone, une machine à calculer, un coffre, une armoire à dossiers, voire à échantillons lorsqu'il s'agit du négoce des tissus.

Ces commerçants libanais forment une petite communauté solidaire bien qu'ils appartiennent à des confessions religieuses différentes. Ils restent néanmoins concurrents et se disputent âprement la clientèle nigériane, même si certaines familles restent implantées de part et d'autre de la frontière[21]. Enfin, il faut souligner qu'ils jouent à la fois sur les règles de l'économie informelle propre à cette activité particulière et sur les possibilités et les avantages offerts par le secteur moderne (transfert et placement de capitaux en zone franc). Ils disposent de puissants appuis politiques sans lesquels ils ne pourraient exercer leurs activités[22]. Sans doute appartiennent-ils à des réseaux assez complexes implantés en Afrique, en Europe et au Liban[23], en marge des réseaux africains auxquels ils participent toutefois et qui constituent les véritables piliers sur lesquels repose le transit.

Les réseaux commerciaux

Les relations entre les transitaires sont très structurées : de véritables réseaux commerciaux interviennent dans la conclusion des affaires au cours de leur règlement financier, et dans l'organisation du passage des marchandises au Nigeria.

Pour ce qui concerne le traitement des affaires en pays hausa, il existe dans ce domaine deux types de relations : d'une part de simples relations d'affaires, sans aucune autre sorte d'implication, où le partenaire est un *abokin haraka* (plur. *abokan haraka*). D'autre part, des relations où prédominent une amitié et une confiance mutuelle, parfois anciennes, pouvant remonter à plusieurs générations : il s'agit alors d'*abokin amana* (plur. *abokan amana*) et les affaires se concluent sur la parole donnée. Dieu étant témoin de l'engagement pris par chacune des deux parties qui peuvent avoir fait foi de leurs obligations (*ya rantse da Allah* : il a juré devant Dieu). Cette relation *amana* a donc une connotation religieuse qui

21. Leurs allées et venues entre Maradi et Kano sont alors fréquentes.
22. Certains seraient fabricants de produits du transit en Europe ou en Asie.
23. Tout en conservant la nationalité libanaise, ils possèdent souvent la nationalité nigérienne ou nigériane.

lui donne au moins autant de poids que l'amitié qu'elle implique entre individus. Aussi, les liens qui unissent les *abokan amana* sont-ils plus forts que ceux qui prévalent entre *abokan haraka* ; leur caractère religieux est un gage d'honnêteté et par conséquent de sécurité. C'est pourquoi les *alhazai* de Maradi ont davantage, parmi leurs partenaires, des *abokan amana* que des *abokan haraka*[24]. Cette confiance réciproque constitue pour eux une garantie que la législation moderne ne peut leur offrir, les poursuites judiciaires d'un pays à l'autre paraissant d'autant plus illusoires que le transit repose sur la fraude.

La religion semble offrir un cadre aux affaires conclues entre des individus de même croyance et les ordonner. Elle se substitue en cela aux techniques modernes du commerce international (contrats, règlements bancaires, etc.) difficilement applicables à une activité frauduleuse et dans ce milieu où nombreux sont encore ceux qui ne savent ni lire ni écrire. L'islam apporte donc une cohésion renforcée à ces réseaux commerciaux transfrontaliers, cohésion renforcée également par l'appartenance de ses acteurs à une même ethnie et à une même civilisation. Les affaires se traitant sur la parole donnée, il n'existe aucune trace de leur conclusion et les règlements financiers sont toujours effectués en liquide.

Les règlements financiers se font ici en marge du système bancaire moderne. Si les banques nigériennes (la Banque de développement de la République du Niger et la Banque internationale pour l'Afrique de l'Ouest) interviennent lors de la commande des marchandises en faisant aux *alhazai* des ouvertures de crédit (50 %, 80 %, voire 100 % du montant global[25]), elles ne peuvent davantage s'impliquer dans un négoce qui repose sur la fraude. Aussi, les affaires se règlent-elles entre commerçants nigériens et nigérians en liquide et en naira.

Si les Nigérians ont pu par le passé faire des avances de fonds à leurs partenaires, la situation s'est renversée depuis la dévaluation de la naira, le pouvoir d'achat des Nigérians ayant été fortement amputé. Désormais, des facilités de paiement leur sont accordées, ce qui pose d'ailleurs quelques problèmes car entre le moment où les marchandises sont livrées et leur paiement final il peut s'écouler un délai de deux à trois mois au cours duquel la naira continue à se dévaluer. Pour se prémunir contre ce manque à gagner, voire contre cette perte[26], les Nigériens tentent d'obtenir le remboursement des crédits en francs CFA et de faire subir à leurs partenaires la dévaluation de la naira. Si cette pratique du crédit leur per-

24. On peut considérer que les premiers sont des partenaires réguliers et fiables, alors que les seconds sont des clients occasionnels et mal connus. Traiter des affaires avec eux est plus risqué.
25. Cette somme est recouvrée avant même la sortie des marchandises du Niger.
26. Les ventes s'effectuent souvent en ce moment à crédit, au tiers, à moitié, voire même davantage. Les Nigérians remboursent dès qu'ils ont vendu les marchandises.

met de soutenir et de fidéliser leur clientèle, il n'en demeure pas moins que de gros capitaux sont immobilisés assez longtemps[27].

En cette période de troubles monétaires, les nairas récupérées sont aussitôt changées contre des francs CFA auprès de changeurs, informés au jour le jour, et à Maradi même, de l'évolution du taux du marché noir à Kano. Cette opération n'est toutefois pas toujours possible et il arrive que les *alhazai* détiennent des sommes élevées en naira dont ils ne parviennent pas à se défaire. Pour contourner cet obstacle, l'argent est dépensé au Nigeria, certains règlements pouvant même se faire en nature. Le transit prend alors la forme d'une économie de troc où les cigarettes, les tissus, le riz et les autres marchandises sont échangés contre du ciment, des appareils ménagers (climatiseurs), des véhicules neufs montés au Nigeria (Peugeot), des céréales (mil et sorgho)[28] et divers articles (vaisselle en émail, piles, essence, etc.).

Ce troc a été assez fréquemment pratiqué après la réouverture des frontières en 1986. Depuis il subit la dévaluation de la naira qui entraîne de fortes augmentations de prix, comme par exemple celui des automobiles (une Peugeot 505 est passée de 19 400 nairas à plus de 60 000), et il est également frappé par les nouveaux tarifs douaniers instaurés au Niger qui taxent fortement les importations afin de les ralentir. Un problème de recyclage des nairas se pose donc actuellement, il est possible que, pour le résoudre, certains *alhazai* investissent au Nigeria même, comme l'ont fait deux d'entre eux en investissant dans l'immobilier, à Kano et à Katsina[29].

Pour le passage des marchandises au Nigeria, les réseaux commerciaux jouent ici un rôle essentiel : si le transit est légal au Niger, l'importation des marchandises est formellement interdite au Nigeria.

Sorties des entrepôts de la Nitra ou de ceux de deux autres transitaires (Transcap, filiale de la CFAO et Intertrans)[30], les marchandises sont acheminées sous la responsabilité des Nigérians et de leurs « passeurs » qui en assurent le transport. Celui-ci s'effectue le plus souvent de nuit, et de préférence les week-ends, les contrôles de douanes étant moins nombreux et plus souples. Les camions utilisés sont de moyen tonnage (7 ou 10 tonnes, rarement 30 tonnes) et empruntent la route goudronnée jusqu'à Dan Issa. Ils gagnent ensuite Djibya, plaque tournante du transit, par Magama[31]. Sur chaque trajet une voiture précède les camions pour leur ouvrir la route : c'est le rôle du passeur.

Avec la confiance des *alhazai* de Maradi et de leurs clients, le passeur

27. Ce crédit ne semble concerner que les commandes importantes.
28. Un récent appel d'offre de l'Office des Produits vivriers du Niger pour la livraison du mil leur a permis de se défaire de grosses quantités de nairas.
29. C'est aussi une façon habile de répartir sa fortune de part et d'autre de la frontière et de se prémunir contre les aléas politiques.
30. Leur rôle est secondaire, la Nitra assurant plus de 80 % du transit.
31. Un autre trajet passe par Madarounfa et conduit également à Djibya. Quelques camions circulent aussi en pleine brousse, mais ils sont à la merci des douanes volantes.

prépare l'arrivée des camions aux frontières. Il entre en contact avec les douaniers nigérians et les informe de la quantité et du type de marchandises qu'il désire faire passer. Il convient avec eux d'une heure de passage et discute le prix de leur bienveillance qui se situe entre 1 000 et 2 000 nairas suivant le tonnage des véhicules[32] ; la limite inférieure de cette fourchette représente plus d'un mois de salaire. Les négociations terminées, le passeur avertit les chauffeurs et précède le convoi, le moment venu, pour l'emmener dans les entrepôts de Djibya. L'un d'entre eux raconte : « Je traverse la frontière pendant la nuit. Au poste de douane, je donne deux ou trois petits coups de klaxon pour annoncer mon passage. Les douaniers sortent et en profitent pour s'assurer que les camions sont bien au nombre convenu. Je leur fais un signe amical et je file jusqu'à Djibya »[33]. Les véhicules sont alors garés dans de gigantesques entrepôts où ils sont déchargés[34]. Les marchandises sont rapidement réparties dans des camionnettes ou dans des voitures particulières (break 504) – ce qui assure plus de discrétion et limite les pertes en cas de difficultés éventuelles – et sont acheminées, sans doute aussi de nuit, par petites quantités, à destination.

Le passeur joue un rôle essentiel dans l'acheminement des marchandises, en particulier lors du passage des frontières. Il peut être lui-même « patron » (et avoir des hommes à son service) comme un dépendant *(bara)* d'un riche *alhaji* de Maradi ou de Kano. Les douaniers et les policiers nigérians sont également un point de passage obligé ; il est préférable de les impliquer que d'essayer de les éviter car, en cas de saisie, le camion et la marchandise sont théoriquement brûlés. Si, pour une raison ou pour une autre, un réseau est découvert, un nouveau réseau se constitue avec d'autres acteurs. Comme l'a souligné un *alhaji,* « on ne peut empêcher la fraude car des deux côtés de la frontière c'est la même famille ».

Les marges bénéficiaires des *alhazai*

Les bénéfices sont un des aspects confidentiels du transit que les *alhazai* se gardent bien de révéler. Néanmoins, certaines indications laissent entendre que leurs marges représentent généralement 5 à 10 % des chiffres d'affaires[35].

Les *alhazai* qui proposent le plus souvent les mêmes articles se font en effet concurrence, même si leurs clients leur sont fidèles, ce qui les

32. Selon la rumeur, plus le passeur connaît les douaniers, plus les discussions sont rapides et les tarifs moins élevés.
33. La frontière est officiellement fermée la nuit entre le Niger et le Nigeria.
34. Les camions ne se rendent directement à Kano ou à Katsina que rarement. Certains prétendent que quelques-uns sont déjà allés jusqu'à Lagos...
35. Il n'a pas été possible de traiter cet aspect au Nigeria.

conduit à ne pas pratiquer de marges trop élevées, et parfois à s'entendre sur les prix, comme par exemple pour les cigarettes. Ces ententes ne sont pas toujours respectées, surtout dans la conjoncture de l'année 1988 où le pouvoir d'achat des Nigérians ayant baissé, ils sont davantage contraints d'accorder des rabais : le carton de « Benson and Hedges », qui se vendrait avant la dévaluation de la naira autour de 81 000 francs CFA, était cédé, à cette époque, à 78 000 francs environ. Compte tenu de son prix de revient (72 000 francs CFA rendu à Maradi), le bénéfice pour un *alhaji* se situe autour de 5 500 francs CFA par carton, ce qui reste appréciable puisque l'opération porte sur de grosses quantités (mille cartons, cinq mille, voire davantage, pour une seule commande).

Si une estimation des marges moyennes peut être fournie, celles-ci sont fluctuantes ; des bénéfices élevés peuvent se réaliser sur des « coups », comme ce fut le cas, par exemple, pour les premiers *alhazai* à se lancer dans le transit du cacao (la concurrence qu'ils se font ensuite compresse les marges) ou pour ceux qui ont la chance de disposer à un moment donné de produits en état de pénurie au Nigeria. À l'inverse, des pertes peuvent survenir, un *alhaji* aurait perdu une grosse somme à la suite d'une saisie de marchandises vendues au Nigeria pendant la fermeture de la frontière (dans ce cas exceptionnel, il semble que le fournisseur nigérian et son client assument conjointement les pertes), un autre ne parviendrait pas à récupérer l'intégralité du montant d'une exportation de cacao, en Europe, dont la qualité ne convenait pas. Le transit peut donc être très rémunérateur ; il comporte néanmoins de gros risques qu'il ne faut pas sous-estimer.

Enfin, pour limiter ces risques, les *alhazai* diversifient leurs activités dans d'autres secteurs ou au sein même du transit, en s'efforçant de proposer plusieurs produits différents. Bien que concurrents, il est fréquent qu'en fonction des commandes de leurs clients, ils s'empruntent des quotas de marchandises qui manqueraient à l'un d'eux tandis qu'un autre dispose de stocks chez les transitaires. De même, ils peuvent conclure des accords sur la cession régulière d'une marchandise obtenue grâce à des contacts personnels avec un fabricant en Europe qui donne au transitaire l'exclusivité du produit (ce qui est le cas par exemple pour certaines qualités de tissus).

*

Maradi, d'une part, Kano et Katsina, d'autre part, sont les principaux centres de transit : c'est dans ces villes que résident les acteurs de ce négoce et que se traitent la plupart des affaires, même si les localités plus éloignées sont parfois aussi impliquées (Niamey, Zinder, Kaduna, Sokoto, Maïduguri). Toutes ces agglomérations sont reliées par des routes gou-

dronnées, et donc des voies de communications rapides : Kano est à trois heures de Maradi et il est possible, à partir de là, de faire un aller et retour à Lagos dans la journée en prenant l'avion à Kano tôt le matin. Entre ces centres se trouve Djibya, une ville-relais par laquelle transitent les marchandises (dans une moindre mesure Katsina joue également ce rôle). Enfin, des bourgades comme Dan Issa, et certains villages au Niger sont, selon les circonstances, des points de passage plus ou moins fréquentés. De très nombreuses pistes de brousse traversent la frontière et aboutissent à la route Katsina-Djibya-Sokoto, route qui longe opportunément cette frontière. Si l'axe Maradi-Katsina est le plus fréquenté, quelques marchandises pénètrent également au Nigeria, selon le même principe, à partir de Birnin Konni et Zinder, mais les flux sont nettement moins importants.

L'appartenance non seulement à un même espace géographique mais aussi à une même civilisation, à une culture et à une religion communes rapprochent, comme nous l'avons vu, les populations locales que le découpage colonial, puis la naissance d'États modernes, n'ont pas réussi à dissocier. Maradi et Katsina, toutes deux peuplées en partie de Katsinaouas (descendants de l'ancien État de Katsina)[36] demeurent très proches. Les liens familiaux et religieux ainsi que les multiples autres relations que ces deux villes entretiennent constituent souvent la base sociale des réseaux commerciaux. Ces aspects se retrouvent également entre Maradi et Kano.

Le pays hausa a lui-même une longue tradition d'échanges, notamment au Nord-Nigeria où les villes jouèrent un rôle important aussi bien dans le commerce transsaharien que dans le commerce côtier (noix de cola). Ces échanges reposaient sur des réseaux commerciaux très structurés qui ont fait la force et la fortune des commerçants hausa à l'époque précoloniale, puis pendant la traite, et jusqu'à maintenant puisqu'ils parviennent à s'adapter aux nouvelles contraintes politiques et économiques du pays. L'islam leur apporte une cohésion supplémentaire. En effet, la relation entre le commerce et l'islam est ancienne en pays hausa où l'islam continue à jouer un rôle important dans le monde des affaires. Cette religion impose des règles de conduite et une éthique à ceux qui se livrent au négoce. Dans le transit où les partenaires relèvent de contextes juridiques modernes différents, une relation comme celle qui unit les *abokan amana* est essentielle. Dieu étant pris à témoin, la confiance est de rigueur entre les deux parties et ne pas respecter la parole donnée serait se mettre au ban du circuit des affaires et trahir sa croyance religieuse, ces deux éléments faisant partie des valeurs fondamentales de la vie sociale.

À l'échelle macro-économique, le Niger tire profit des recettes doua-

36. Les descendants de l'ancienne chefferie hausa chassée par la révolte d'Usman dan Fodio résident à Maradi dont ils détiennent la chefferie. Les liens avec l'émir de Katsina sont étroits.

nières[37] qui ont contribué au développement de Maradi et à l'émergence d'une partie du secteur privé national. Il n'en est pas de même pour le Nigeria dont l'économie est pénalisée par toute la contrebande qui se fait le long de ses frontières et qu'il tente en vain de juguler depuis déjà quelques années.

L'histoire récente du transit fait ressortir les remarquables capacités d'adaptation de ses acteurs qui se jouent des dispositions prises pour entraver leur activité en en décelant les failles. Les mesures prises par le général Buhari ont ainsi amené ce commerce parallèle à modifier son organisation. Autrefois, par exemple, il semble que des Nigériens dépendant des riches *alhazai* de Maradi étaient installés durablement de l'autre côté de la frontière. Depuis sa fermeture et la répression contre les fraudeurs ce système a été abandonné car il devenait trop dangereux pour eux de résider au Nigeria. Plus les politiques des États se durcissent, plus est subtile l'organisation des circuits clandestins qui se consolident et sont davantage solidaires, insaisissables, voire occultes.

Si la dévaluation de la naira modifie les conditions du marché, il est possible qu'avec le temps les *alhazai* de Maradi parviennent à s'adapter à ces nouvelles données. Le transit n'est pas remis en cause, seule une libéralisation totale des importations au Nigeria et la libre convertibilité de la naira pourraient le compromettre. Ces mesures n'ont toujours pas été prises et ne paraissent pas devoir l'être dans un avenir proche, car des intérêts politico-économiques sont en jeu à l'intérieur de ces deux pays et dans les relations qu'ils entretiennent.

Outre leur faculté d'adaptation à des conjonctures changeantes, les réseaux commerciaux nécessitent une grande ingéniosité pour saisir les opportunités offertes par la politique économique des États, pour s'adapter à l'évolution de la législation et aux conditions du marché. « L'affaire du cacao » en est un bon exemple, ainsi que les flux de marchandises qui, après avoir transité par le Niger, y reviennent en fraude et sont vendues à plus bas prix que les produits introduits légalement : des cartons de cigarettes sont ainsi vendus moins chers que ceux portant la mention « vente au Niger », des tissus, et parfois aussi du riz, ce qui pose de graves problèmes : par exemple le riz produit aux abords du fleuve Niger est vendu à un prix plus élevé.

L'intuition caractérise finalement le comportement économique des *alhazai* : ils ne sont pas toujours certains de l'issue de leurs initiatives et s'il leur arrive de réaliser de substantiels bénéfices, ils peuvent parfois, au contraire, perdre beaucoup d'argent. Aussi leurs affaires relèvent-elles d'une certaine manière de l'univers du jeu, et il est à ce titre significatif de constater qu'ils prennent fréquemment des produits excitants et anabolisants appelés *ana kwana*. Cet aspect ludique est un trait propre au monde

37. Elles ont rapporté près de 3 milliards de francs CFA en 1987 (le budget de l'État était alors de 105 milliards).

des affaires : si, en Occident, les entrepreneurs industriels font preuve d'une certaine rationalité conforme à la « science économique », les financiers et les boursiers prennent des risques parfois énormes comme l'illustre par exemple l'ascension rapide, puis la déconfiture, des fameux « Golden boys » après le krach d'octobre 1987.

Enfin, parmi les multiples stratégies des *alhazai*, il y a un aspect politique qu'il convient de ne pas négliger : les échanges trans-frontaliers peuvent en effet avoir des retombées sur la politique économique des États qui ne parviennent pas à empêcher ces circuits parallèles : que ce soit le gros commerce ou le petit peuple, tous se retrouvent à des niveaux différents pour jouer et se jouer des frontières et semblent rebelles à tout enfermement et limitation de leur action au seul cadre national. Dans une activité qui met en jeu autant de capitaux, il est certain que les grands opérateurs nigériens bénéficient de puissants appuis politiques sans lesquels ils ne pourraient l'exercer : l'un d'entre eux est décédé sans avoir de successeur car son principal second (*yaro* ou *bara*) ne semblait pas avoir pu bénéficier des appuis de son ancien patron.

Au Nigeria, la fraude ne pourrait sans doute pas exister sans de réelles complicités entre « officiels » et « officieux », et il ne serait pas surprenant de découvrir, parmi ceux qui se livrent à cette activité, les noms de politiciens et de militaires de haut rang (actuels ou anciens). Les investigations sont délicates, les secrets bien gardés, et les véritables acteurs se dissimulent sous le couvert de prête-noms.

Loin de constituer un obstacle aux échanges, la frontière qui sépare depuis plus de quatre-vingts ans le pays hausa est, au contraire, un stimulant : « S'il n'y a plus de frontière, les affaires ne marcheront plus » nous a fait remarquer un *alhaji*. Aussi peut-on estimer qu'au niveau économique ses incidences dynamiques l'emportent sur ses effets négatifs, cette constatation allant à l'encontre de l'opinion généralement admise à propos du rôle joué par les frontières que l'on considère davantage comme des barrières et des freins au commerce plutôt que comme des adjuvants.

CNRS, 1988.

BIBLIOGRAPHIE

AMSELLE, J.-L. & GRÉGOIRE, E.

1988a *État et capitalisme en Afrique de l'Ouest,* Paris, EHESS, « Document de travail n° 9 », 55 p.

1988b *Politiques nationales et réseaux marchands transnationaux. Le cas du Mali et du Niger-Nord-Nigeria,* Paris, INRA, UNB, IRAM.

COLLINS, J.D.

1976 « The Clandestine Movement of Groundnuts across the Niger-Nigeria Boundary », *Revue canadienne des Études africaines,* vol. X, n° 2 : 254-276.

GRÉGOIRE, E.

1986 *Les* Alhazai *de Maradi. Histoire d'un groupe de riches marchands sahéliens,* Paris, Éditions de l'Orstom, « Travaux et Documents n° 187 », 228 p.

1987 « Des entrepreneurs africains : les *alhazai* de Kano », *L'opérateur économique du Niger*, n° 4, nov.-déc. : 17-19.

RAYNAUT, Ch.

1975 « Le cas de la région de Maradi », in J. COPANS ed., *Sécheresses et famines du Sahel*, t. II, Paris, Maspero : 5-25.

SOUDAN, F.

1984 « Nigeria, " nous ne sommes pas des vaches à lait " », *Jeune Afrique,* n° 1241, oct.