

# Commerce et contrebande : les réseaux d'importation des textiles imprimés entre Brazzaville et Kinshasa

Sylvie Ayimpam

DANS ESPACES ET SOCIÉTÉS 2013/4 (N° 155), PAGES 63 À 77  
ÉDITIONS ÉRÈS

ISSN 0014-0481

ISBN 9782749239705

DOI 10.3917/esp.155.0063

Article disponible en ligne à l'adresse

<https://www.cairn.info/revue-espaces-et-societes-2013-4-page-63.htm>



CAIRN.INFO  
MATIÈRES À RÉFLEXION



Découvrir le sommaire de ce numéro, suivre la revue par email, s'abonner...

Flashez ce QR Code pour accéder à la page de ce numéro sur Cairn.info.

Distribution électronique Cairn.info pour Érès.

La reproduction ou représentation de cet article, notamment par photocopie, n'est autorisée que dans les limites des conditions générales d'utilisation du site ou, le cas échéant, des conditions générales de la licence souscrite par votre établissement. Toute autre reproduction ou représentation, en tout ou partie, sous quelque forme et de quelque manière que ce soit, est interdite sauf accord préalable et écrit de l'éditeur, en dehors des cas prévus par la législation en vigueur en France. Il est précisé que son stockage dans une base de données est également interdit.



# Commerce et contrebande : les réseaux d'importation des textiles imprimés entre Brazzaville et Kinshasa

Sylvie Ayimpam

Entre Kinshasa et Brazzaville, les deux capitales les plus proches au monde, situées face à face de part et d'autre du fleuve Congo, en Afrique centrale, le trafic de marchandises<sup>1</sup> et la circulation des personnes sont très intenses. À Kinshasa, où j'ai conduit ma recherche<sup>2</sup>, il existe un port fluvial officiel, qui fait aussi office de poste frontière, où accostent les bateaux qui assurent officiellement la navette entre Brazzaville et Kinshasa. Ce port fluvial, a été

---

*Sylvie Ayimpam, chercheur associé au Centre d'études des mondes africains, CEMAF – UMR 8171 CNRS-Université de Provence.  
ayimpam@msh.univ-aix.fr*

1. Les échanges économiques entre Brazzaville et Kinshasa concernent toutes sortes de marchandises : denrées alimentaires de base (maïs, manioc, sucre, farine, etc.), produits manufacturés, produits pétroliers, voire produits miniers (or, diamant, coltan).
2. Les données sur lesquelles je m'appuie ici ont été recueillies lors d'une enquête ethnographique qui s'est déroulée dans les milieux commerçants de Kinshasa, sur plusieurs mois entre 2004 et 2005, dans le cadre de ma recherche doctorale (Ayimpam, 2010). J'ai fait plusieurs fois la traversée entre les deux capitales afin de suivre les filières de transaction et d'observer les interactions des commerçants qui avaient accepté ma présence. Une enquête complémentaire a été effectuée en novembre et en décembre 2010 avec différents acteurs travaillant dans ce port fluvial.

pendant longtemps un port privé avant de devenir un port public. Il date de l'époque coloniale et appartenait à un citoyen belge. Puis il est devenu propriété d'un citoyen congolais à la faveur de la politique de « zaïrianisation<sup>3</sup> » mise en œuvre en 1973 par le Président Mobutu. Depuis 1985, il est entré dans le domaine public et l'État congolais l'a érigé comme passage frontalier officiel entre Kinshasa et Brazzaville. Il en a confié la gestion à une entreprise publique qui assure le transport fluvial entre les deux villes. Or, ce port-frontière est devenu en une dizaine d'années un espace notoire de trafic dans lequel une vaste activité de contrebande s'est organisée pour l'importation des textiles imprimés d'origine asiatique en provenance de Brazzaville. Ce développement récent est surprenant à divers égards. En effet, plutôt que de passer par la frontière officielle de ce port-fluvial, on aurait pu penser que les trafiquants de tissus auraient choisi les nombreux autres points de passage clandestins qui existent sur le fleuve entre Brazzaville et Kinshasa. Il s'agit de débarcadères de fortune, établis en des lieux d'accostage clandestins, qui changent au gré de leur repérage par les autorités frontalières et où accostent les pirogues et les petites embarcations du trafic contrebandier. Par ces débarcadères clandestins passe en effet la « grande » contrebande qui concerne le trafic du coltan, du diamant ou de l'or, mais aussi du kérosène et de l'essence, ou encore du café et du cacao (De Herdt et Marysse, 1996 et 2002 ; Dzaka-Kikouta, 2004 ; Igué, 2010). Cette « grande » contrebande qui relève selon Tom de Herdt et Stefaan Marysse (1996) du « capitalisme sauvage », est fort différente de la « petite » contrebande de textiles par colportage à laquelle nous nous intéressons ici.

Plusieurs raisons peuvent expliquer l'intensité des échanges commerciaux passant par ce port-fluvial de Kinshasa. La première tient sans doute aux événements politiques qui ont marqué dès l'année 1990, l'échec de l'ouverture démocratique et celui des programmes d'ajustement structurels. Le pillage des usines et des entreprises en 1991 et en 1993 et l'effondrement de l'économie qui s'en est suivi, ont contribué à une très forte augmentation du chômage qui a poussé nombre de personnes à se lancer dans le colportage de marchandises entre Kinshasa et Brazzaville. Par ailleurs, la guerre civile qui a eu lieu au Congo/Brazzaville entre 1997 et 1999 a coupé Brazzaville – la capitale – de Pointe-Noire, sa base de ravitaillement par la mer, et encouragé un circuit de ravitaillement urbain en produits de base par des colporteurs venant de Kinshasa. En ce qui concerne les textiles asiatiques importés par les grands négociants de Kinshasa, ceux-ci avaient commencé à envahir le marché kinois dès le milieu des années 1990. Mais, un événement décisif allait changer la donne : la publication en juillet 2002 d'un arrêté ministériel interdisant l'importation de ces

3. Sous le régime du Président Mobutu, la politique ainsi qualifiée a consisté à transférer à des citoyens zaïrois, des biens commerciaux ou des propriétés foncières appartenant à des ressortissants étrangers.

tissus asiatiques dans le but affiché de protéger l'industrie textile du Congo/Kinshasa. Cette interdiction a immédiatement déclenché un redéploiement des circuits d'approvisionnement commerciaux et une intensification de la contrebande entre les deux pays. En effet, les douanes surveillèrent étroitement les points habituels d'importation de ces tissus, à savoir le port maritime de Matadi et l'aéroport international de Kinshasa. Mais elles ne changèrent rien aux dispositions habituelles de contrôle dans ce port fluvial qui n'était pas reconnu comme un point important de passage de ces tissus. Le colportage assuré par quelques commerçantes de textiles au port fluvial était alors considéré comme une activité négligeable facile à contrôler.

Il faut dire que les colporteurs des marchandises entre Brazzaville et Kinshasa exercent leur activité en partie en marge de la légalité, dans le sens où elle ne satisfait pas toujours aux conditions légales d'importation. La fraude que les commerçantes des textiles imprimés pratiquaient jusqu'alors, consistait essentiellement à éviter de payer les droits de douane. Mais avec le décret, leur activité prit une nouvelle dimension : celle de l'introduction clandestine d'un produit interdit. En ne payant pas les droits de douane et en introduisant dans le pays un produit interdit, nos commerçantes contreviennent à la loi. Cette situation renvoie au problème de la construction sociale de l'illégalité sur lequel portera cette contribution. Nous nous interrogeons donc sur le processus par lequel cette illégalité s'est construite.

Cette contrebande des tissus asiatiques est une activité complexe qui mobilise et articule différents acteurs et différentes pratiques à la frontière. Ainsi, après avoir défini la notion de la frontière, puis décrit l'objet et les acteurs de la contrebande, nous nous appesantirons sur le trafic lui-même. À travers une analyse des pratiques frauduleuses dans ce port fluvial qui réunit plusieurs services de l'État chargés d'appliquer la loi, nous montrerons comment les acteurs qui y travaillent et ceux qui y circulent, construisent ensemble les normes d'importations et de passages illégaux des marchandises. Il en résulte cette vaste activité de petite contrebande qui, comme on le verra, est notoire – connue de tous, mais visible et cachée, tout à la fois.

Pour comprendre les pratiques des acteurs de la contrebande, nous allons les resituer dans le contexte de la généralisation des micro-activités commerciales informelles qui tentent de répondre aux besoins fondamentaux des Kinois à partir de la commercialisation, légale ou non, de biens à faible coût. Conformément aux observations qui ont été faites sur d'autres continents, et en particulier en Amérique latine (Alba et Labazée, 2007), le micro-commerce apparaît comme le dernier maillon localisé d'une dynamique libérale mondialisée et sans entraves qui articule les grands réseaux internationaux et les petits commerçants de l'économie informelle travaillant aux marges de la légalité. Bien plus, l'article récent de Paul Nugent (2012) rend fort bien compte des différentes formes de construction sociale de l'illégalité qui se développent aux frontières des États dans le contexte de la mondialisation.

## LA FRONTIÈRE

Du fait de la mondialisation et de l'intensification des flux d'échanges internationaux, la notion de frontière connaît un renouveau d'intérêt dans les sciences humaines et sociales. Toutes les disciplines s'accordent cependant pour considérer que la notion de frontière est ambiguë. En effet, celle-ci renvoie toujours à plusieurs conceptions et à plusieurs fonctions : une fonction politique de « barrière » entre des États souverains et une fonction symbolique d'« interface » entre des espaces de légitimités différentes (lois, systèmes de valeurs, systèmes de normes). Le fleuve Congo forme une frontière « naturelle », c'est-à-dire une convention politique dans laquelle l'hydrographie matérialise une ligne visible apparemment facile à contrôler. Apparemment, car la frontière fluviale n'est pas « un fait spatial avec des effets sociologiques, mais un fait sociologique qui prend une forme spatiale » (Simmel, 1999 : 607). Mais, le fleuve est aussi une zone de contact, une « interface » dans laquelle les deux États limitrophes ont des relations de contiguïté et de voisinage. Cette sorte de frontière n'est pas nette et n'a pas de signification unique, elle ne fait que filtrer et canaliser la circulation qui existe depuis toujours entre les *gens d'eau* qui peuplent les deux rives du fleuve. La multiplicité des dénominations (« marche » ou « limes ») qu'on a pu donner à cette sorte de frontière témoigne de la complexité de cette construction sociale qui délimite – et pourtant permet – le passage des hommes et des marchandises, qui borne tout en étant aussi un espace entre des territoires.

Mais, cette frontière naturelle formée par le lit du fleuve Congo qui sépare les deux Congo est aussi un « entre-deux » régulations étatiques souveraines. Pour exister comme frontière politique, la frontière fluviale doit être précisée par des lieux qui fonctionnent comme une « barrière »<sup>4</sup> marquant la ligne de séparation des souverainetés. À Kinshasa, c'est le port fluvial qui joue ce rôle de frontière-barrière. La souveraineté étatique se matérialise à la barrière par le biais des réglementations qui produisent des formes de discontinuité et des modes d'exclusion qui définissent l'intérieur et l'extérieur et rendent possible le basculement d'un système normatif à un autre. En effet, la frontière n'existe effectivement que par le contrôle des règles de passage (présentation d'un laissez-passer ou paiement des taxes à l'importation, par exemple) dont la finalité est de protéger, de prélever, mais aussi de laisser circuler des hommes, des marchandises et des valeurs. Dans le cas précis qui nous intéresse ici, la discontinuité des territoires et des activités marchandes est marquée par l'arrêté ministériel de juillet 2002 qui interdit l'importation des tissus asiatiques en République démocratique du Congo. Une des fonctions du contrôle à la frontière-barrière du port fluvial devrait donc être de vérifier que ces tissus asiatiques ne rentrent pas en République démocratique du Congo.

4. Exprimée en anglais par les notions de *boundary* ou *border*.

## L'IMPORTATION DES TEXTILES IMPRIMÉS

Alors qu'à l'époque coloniale les textiles imprimés étaient commercialisés exclusivement par les maisons de commerce des négociants grecs et juifs de Kinshasa, à l'aube de l'indépendance, quelques commerçantes développèrent progressivement un circuit d'importation parallèle. Celles-ci prirent l'habitude de s'approvisionner à partir de la ville de Lomé (Togo) connue pour être la capitale du textile *wax* en Afrique noire. Elles passaient par Brazzaville dont les lignes aériennes sont mieux reliées aux villes d'Afrique occidentale que celles de Kinshasa. Pendant longtemps, leur commerce porta essentiellement sur les prestigieux *wax* hollandais et subsidiairement sur des tissus produits par les industries locales ouest-africaines. Les *wax* hollandais (dont le prix au détail varie entre 50 et 75 euros le coupon) ne sont pas accessibles à toutes les bourses, alors que les tissus *fancy* produits par les industries africaines (dont le prix au détail varie entre 5 et 10 euros) sont moins appréciés par les Africaines qui leur reprochent de décolorer à la lessive. Le formidable succès des tissus asiatiques – portant localement le nom générique de *super rosso* – qui furent introduits sur les marchés africains dès les années 1990, est dû au fait qu'ils offrent un excellent rapport qualité/prix. En effet, du point de vue de la qualité, ils imitent les *wax* hollandais mieux que tout autre, tandis que leur prix n'est pas si éloigné de celui des *fancy* produits en Afrique (il varie au détail entre 7 et 15 euros). On peut mieux comprendre ainsi le succès de ces tissus asiatiques sur les marchés congolais, et pourquoi ils font l'objet d'une contrebande intense depuis l'interdiction de leur importation décrétée en 2002.

## LES ACTEURS DE LA CONTREBANDE

La contrebande s'organise en réseaux transfrontaliers et les acteurs stratégiques qui y participent sont nombreux : il y a les grands commerçants importateurs des deux côtés de la frontière, les petits commerçants détaillants qui s'approvisionnent chez eux, il y a les agents de l'État chargés du contrôle des passagers et des marchandises (services de police, des renseignements, d'immigration, de douane, de santé et d'hygiène, *etc.*) au port fluvial, et les passeurs qui essaient d'éviter les contrôles de ces mêmes agents. À Kinshasa, les réseaux transfrontaliers d'importation sont composés de deux catégories principales de commerçants qui ont tous leurs points de vente installés dans le secteur du Grand marché de la ville. Il y a d'une part des commerçants ouest-africains dont les boutiques sont installées dans les environs du Grand marché. Il y a d'autre part, les commerçantes congolaises de Kinshasa que nous avons évoquées plus haut, dont les activités se répartissent entre le Grand marché et le port fluvial. Ces deux catégories de commerçants qui sont aujourd'hui les têtes de réseaux de la contrebande des tissus imprimés s'y sont engagées à des périodes différentes. Les grands commerçants ouest-africains n'utilisent le

circuit du port fluvial que depuis l'interdiction d'importation en 2002, alors que les commerçantes kinoises importent *via* Brazzaville depuis plus de quarante ans. En effet, depuis les années 1970, le colportage de marchandises entre Brazzaville et Kinshasa est principalement assuré par des femmes commerçantes qui pour la plupart sont issues du même groupe socio-culturel des *gens d'eau* qui appartiennent aux ethnies riveraines du fleuve Congo. Avec les années et l'approfondissement de la crise au Congo/Kinshasa, le nombre de colporteuses s'est beaucoup accru. Aux abords de la frontière-barrière du port fluvial, elles occupent une zone en interface avec le Grand marché de Kinshasa qui est le principal point de rupture des charges, la plaque tournante des échanges et le principal lieu de redistribution des produits de la contrebande vers les autres points de vente de la ville et du pays. Une partie des commerçantes y exerce aussi l'activité illégale de *cambiste* (qui signifie localement « changeur de monnaie de rue ») qui se déroule cependant en public, au vu et au su de tous. Leur groupe est néanmoins hiérarchisé. Les plus riches d'entre elles sont les têtes de réseau du trafic contrebandier, tandis que les plus pauvres sont vendeuses ambulantes, et entre les deux il y a les vendeuses à l'étal. Les plus riches sont appelées *ba sœurs ya poids*, expression locale qui peut se traduire par *grandes dames*<sup>5</sup>. Celles-ci sont souvent liées, par des liens amoureux ou de parenté, à des personnalités haut placées qui les « protègent » en fournissant les capitaux, et en leur permettant d'échapper aux divers contrôles.

Les têtes de réseaux opèrent en recourant au service de passeurs. Il existe deux catégories de passeurs dans ce trafic transfrontalier. La première catégorie est composée de « personnes vivant avec handicap »<sup>6</sup> et la deuxième catégorie est composée de jeunes gens désignés à Kinshasa par le terme de *romains*<sup>7</sup>. En ce qui concerne les handicapés, les plus nombreux sont les paralytiques, mais il y a aussi des sourds-muets et des aveugles. Ils jouent à la fois le rôle de colporteur, lorsqu'ils transportent leurs propres marchandises et celui de passeur, lorsqu'ils aident d'autres commerçants à faire passer les leurs. Les handicapés sont organisés au sein d'une association fondée en 1973 qui bénéficie de tarifs réduits auprès de la Compagnie de transport fluvial pour la traversée entre Kinshasa et Brazzaville, ainsi que d'une réduction des droits de douane à l'importation. Les commerçants font donc appel aux services des handicapés pour profiter de ces réductions. L'accord avec la Compagnie de transport fluvial donne à chaque paralytique le droit de voyager avec un accompagnateur, un *tireur* en jargon local, pour l'aider à pousser son tricycle. Mais en réalité, les handicapés voyagent avec un équipage de sept à dix *tireurs*. Il faut dire que pour pouvoir transporter un maximum de marchandises,

5. Littéralement, « les dames qui pèsent lourd ». Il s'agit en effet de commerçantes qui pèsent lourd financièrement et souvent aussi physiquement.

6. Pour des raisons de nombre de signes, on utilisera par la suite le mot « handicapé ».

7. Quant au terme *romains*, il n'y a pas d'explication claire sur l'origine de cette appellation.

ils se sont dotés de très gros tricycles équipés d'une carrosserie métallique « revue et corrigée » par un tôlier. Chaque tricycle est ainsi modifié en véhicule de transport capable de transporter plusieurs dizaines de kilos de marchandises. Certains sont motorisés, mais la plupart sont équipés d'un pédalier à hauteur de poitrine. Ces handicapés ont donc besoin d'être « poussés » par des *tireurs* dont ils louent les services pour se frayer un passage dans la bousculade de l'embarquement ou du débarquement, mais également pour les aider à charger et décharger les marchandises au départ et à l'arrivée du bac. D'après nos informations, il y aurait quotidiennement une quarantaine de handicapés qui voyagent accompagnés chacun de plusieurs *tireurs*. Mais, sur le terrain, nous avons découvert que certains *tireurs* étaient en fait des commerçants. Contre quelque argent, les handicapés enregistrent ces commerçants comme *tireurs* dans leur équipage et leur évitent ainsi de payer le prix du voyage.

Quant aux *romains* qui constituent la seconde catégorie de passeur, ce sont des jeunes gens, adolescents ou jeunes adultes, résidant généralement dans les quartiers populaires proches du centre-ville et du Grand marché. Ils « offrent » leurs services aux commerçants pour les aider à échapper aux obligations douanières à l'arrivée au port et ils sont prêts à prendre tous les risques pour cela. L'activité de ces passeurs existe depuis les années 1970. Avant qu'on ne les qualifie de *romains*, terme apparu dans les années 1990, on les appelait *bana mayi*, expression lingala qu'on peut traduire littéralement par « les enfants de l'eau ». En effet, juste avant que le bac n'accoste, ces jeunes gens n'hésitent pas à se jeter dans le fleuve chargés d'un colis de plusieurs dizaines de kilos afin d'échapper à la douane. L'activité des passeurs *romains* et handicapés s'est fortement intensifiée quand les grands commerçants ouest-africains (qui auparavant importaient directement ces tissus des pays asiatiques vers Kinshasa) ont commencé en 2002 à les faire entrer frauduleusement par Brazzaville en recourant massivement à leurs services. Dans ce processus, nombre de *shégués* (les enfants de la rue de Kinshasa) sont devenus des *romains*.

## L'ORGANISATION DES RÉSEAUX TRANSFRONTALIERS

Le réseau transfrontalier de la contrebande des textiles asiatiques relie les commerçants dont les activités sont installées dans le secteur du marché de Poto-Poto à Brazzaville à leurs homologues installés à Kinshasa dans le secteur du Grand marché. En effet, les commerçants de Kinshasa s'approvisionnent chez les grands négociants de Brazzaville, dont les plus actifs sont les commerçants Sarakolés (maliens) et Mourides (sénégalais) appartenant aux réseaux internationaux ouest-africains. Ceux-ci importent à Brazzaville ces textiles par le canal de leurs communautés installées dans les grands centres commerciaux de Dubaï ou de Hongkong et dans les pays d'Asie où ces tissus sont produits (Indonésie, Malaisie, Thaïlande, etc.). Ces réseaux internationaux de commerce, pleinement ancrés dans la globalisation, mettent en relation les

marchés locaux de Kinshasa et de Brazzaville avec les marchés mondialisés situés dans les grandes villes asiatiques. Les commerçants ouest-africains de Kinshasa passent leurs commandes par téléphone à leurs homologues de Brazzaville, puis chargent les passeurs de les transporter ou délèguent des proches lorsque la valeur de la marchandise est très élevée. Quant aux commerçantes congolaises de Kinshasa, elles se rendent elles-mêmes à Brazzaville pour acheter leurs marchandises.

Pour diversifier les risques, les commerçantes ont l'habitude de répartir leurs marchandises entre les *romains* et les handicapés, et elles en transportent une partie elles-mêmes. Malgré les relations de confiance qui peuvent exister entre les commerçantes et les *romains*, il arrive que certains d'entre eux disparaissent dans la nature avec les colis de marchandises, livrent des colis diminués d'une quantité importante de marchandises, ou racontent avoir simplement perdu un colis dans l'obscurité de la galerie souterraine des égouts par laquelle ils passent. Ce type de problèmes n'existerait que très peu avec les handicapés.

#### LES PRATIQUES DE LA FRAUDE

Les contrebandiers prennent en général le premier bac du matin au départ de Kinshasa et le dernier bac du soir pour le retour. Selon eux, les agents du port fluvial sont moins regardants le soir à cause de la fatigue de la journée. Par ailleurs, ce dernier bac est bondé de passagers qui rentrent à la dernière minute, ce qui accroît encore la confusion du débarquement créant ainsi une situation favorable à la fraude. Sur le bac, que ce soit les *romains* chargés de lourds colis sur le dos ou les handicapés avec leurs tricycles surchargés de marchandises, personne ne se cache. À l'arrivée au port fluvial de Kinshasa, juste avant que le bac n'accoste fermement, on peut voir les *romains*, chargés de ballots de tissus sur le dos essayer d'échapper aux services de douane et de contrôle en se jetant à l'eau pour rejoindre à la nage l'énorme bouche d'un grand collecteur d'égouts et des eaux de pluies qui rejette les eaux usées dans le fleuve. C'est une galerie souterraine datant de l'époque coloniale dont les *romains* connaissent bien les méandres. D'autres, se cachent derrière les véhicules en profitant de la confusion du débarquement pour s'esquiver avant qu'ils n'atteignent les postes de contrôle pour rejoindre à leur tour la bouche du grand collecteur d'égout. Après avoir circulé sous terre, ces *romains* ressortent par les bouches d'égout situées dans les rues à proximité du Grand marché. Alors, les *romains* avec leurs ballots et les handicapés avec leurs tricycles se rendent aux « dépôts » des commerçantes qui se situent dans des parcelles privées aux alentours du Grand marché<sup>8</sup>. Ces parcelles-dépôts sont des lieux

8. Quant aux commerçants ouest-africains, ils attendent l'arrivée des passeurs le soir pour réceptionner leurs marchandises, avant de quitter leurs boutiques.

de rendez-vous et de sociabilité qui font aussi office de gargote-bar où les contrebandiers (commanditaires et passeurs) se rencontrent chaque soir pour régler leurs comptes<sup>9</sup>, dénombrer et contrôler les pièces de tissus imprimés, discuter des contentieux, *etc.*

Bien que la contrebande puisse être globalement définie comme l'introduction clandestine dans un pays de marchandises prohibées, ou encore des marchandises dont on ne règle pas les droits de douane ou d'octroi<sup>10</sup>, dans la terminologie des services des douanes au Congo/Kinshasa, les termes « fraude douanière » et « contrebande » sont respectivement utilisés pour désigner deux pratiques proches mais distinctes. Selon les douaniers avec lesquels nous nous sommes entretenus, dans la terminologie de la douane locale, lorsqu'on parle de « fraude douanière », cela suppose qu'une déclaration a été faite mais qu'elle a été entachée d'intention de minimiser les coûts ; la « contrebande » en revanche désigne une fraude faite par l'absence de passage par un bureau des douanes ou par une absence de déclaration douanière<sup>11</sup>. En suivant cette terminologie, nos commerçants usent autant de la « fraude douanière » que de la « contrebande ».

Si la fraude des *romains* consiste à éviter de passer par le poste de la douane, celle des handicapés se fait par le passage à la douane et parfois avec la complicité des services de la douane. Le passage des textiles interdits à la douane est facilité par le fait que ces tissus sont dissimulés dans des énormes colis comportant des marchandises diverses, qui ne sont pas fouillés à fond par les douaniers, et dont les handicapés ne déclarent pas l'exact contenu.

Les passeurs occupent donc une position stratégique dans le réseau de la contrebande des textiles entre Kinshasa et Brazzaville. Cependant, les commerçants et les passeurs ne pourraient arriver à leurs fins sans la complicité des agents des différents services de l'État chargés des contrôles à la frontière. Ceux-ci participent au trafic de diverses manières et la fraude est pratiquée autant par les agents de terrain que par leurs responsables hiérarchiques dans les bureaux et souvent sans coordination les uns avec les autres. En effet, certains commerçants nouent des relations de dépendance personnelle avec des responsables des services frontaliers telles que lors des contrôles leurs passeurs se permettent de défier ouvertement les agents de terrain.

---

9. En 2004-2005, un coupon de 12 yards de super-sosso se vendait à environ 15 € au Grand marché de Kinshasa, alors que le passeur ne touchait qu'environ 0,20 € pour chaque coupon transporté depuis Brazzaville.

10. Cf. Le Petit Robert, 2007.

11. Cette distinction que nous ont faite les douaniers au port fluvial, est assez proche de celle qu'a recueillie Omer Kambale (2005) en s'entretenant avec des douaniers travaillant à la frontière congolo-ougandaise.

La fraude et la petite corruption consistent avant tout à laisser passer des marchandises sans l'acquittement des frais de douane ou des taxes diverses, mais elles consistent aussi, plus banalement, à laisser passer moyennant un pot-de-vin, des voyageurs qui ne sont pas munis de titre de transport, qui ne remplissent pas les conditions fixées par les services d'immigration (laissez-passer, passeport), par les services d'hygiène (carnet de vaccination). Ainsi, lorsque des handicapés s'adjoignent des *tireurs* additionnels, au-delà de la limite des personnes autorisées à les accompagner, ces agents les laissent passer contre un pot-de-vin. Certains *romains* ont cultivé des relations de proximité en faisant montre de générosité avec des agents du port, et en contrepartie ces derniers ferment les yeux sur leur trafic. Des agents des services à la frontière nous faisaient remarquer que lorsqu'un agent ou un commerçant refuse de participer à la fraude, il a l'air « bête » car « tout le monde le fait » et que le système est bien ancré dans le quotidien du fonctionnement de ce port. On se trouve ici dans une situation classique de petite corruption au quotidien (Blundo et Olivier de Sardan, 2001). C'est à partir de ce contexte que les différents acteurs que nous venons de décrire construisent socialement l'illégalité.

### LA FRONTIÈRE ET L'INCERTITUDE

On peut ainsi mieux percevoir comment dans les faits, se réalise l'ambivalence de la frontière. Celle-ci tient à son double caractère, à la fois spatial (localisation « entre deux » souverainetés territoriales) et symbolique. Elle est une interface qui est à la fois une barrière physique qui disjoint, et un espace symbolique qui conjoint des valeurs et des légalités à double orientation interne et externe. Cette ambivalence explique la multiplicité de ses fonctions qu'on observe partout dans le monde, mais aussi ses ambiguïtés qui témoignent d'un jeu sur le passage et la barrière, sur la liberté et l'interdit. Le point de départ du trafic de contrebande (le marché de Poto-Poto à Brazzaville) et le point d'arrivée (le Grand marché de Kinshasa) délimitent bien l'interface de la frontière qui est tout entière contenue entre ces deux termes. En effet, l'espace physique du bac transporte personnes et marchandises sur le fleuve, et la bordure de berge comprise entre les frontières-barrières qui ferment chacun des deux ports fluviaux délimite une zone dans laquelle on est encore dans un espace, mais aussi déjà dans un autre. Pour Marc Augé, ce genre d'endroit<sup>12</sup> est un « non-lieu », qu'il définit comme un espace « non identitaire », « non relationnel » et « non historique » : non identitaire, car les gens ne s'y reconnaîtraient pas et ne se détermineraient pas en lui ; non relationnel, car il y aurait des difficultés à y développer des liens non contractuels avec les gens et non historique, car il serait impossible de s'y implanter dans la durée pour y vivre (Augé, 1994). Pourtant, la définition d'Augé ne s'applique qu'en

12. Comme les aéroports, les ports, les gares, les autoroutes, les centres commerciaux.

partie à ce « non-lieu » ou plutôt, elle ne s'applique qu'à une certaine catégorie d'acteurs, celle des voyageurs occasionnels, qui circulent brièvement entre ces deux lieux, qui ne « vivent » pas de l'activité du bac ou de celle du port fluvial. Il n'en va pas ainsi pour d'autres catégories d'acteurs, comme les commerçantes congolaises, les *cambistes*, les passeurs, les trafiquants, les agents des contrôles frontaliers, *etc.* qui, s'ils ne vivent pas « dans » l'interface de la frontière, vivent cependant quotidiennement « de » cette interface où se convertissent les valeurs, où s'arrêtent et commencent les lois et où s'inversent les normes (Bouju, 1995). Cette situation génère des incertitudes de toutes sortes que d'aucuns mettent à profit pour gagner leur vie. C'est particulièrement le cas des commerçantes de Kinshasa qui se sont tranquillement appropriées cet espace frontalier depuis plus de quarante ans. Elles y ont construit leur identité socio-économique qui s'exprime, entre autres, dans les noms qu'elles donnent à leurs associations et tontines. Elles forment aussi un groupe social assez homogène dont la solidarité est fondée sur une appartenance commune aux populations riveraines du bassin du fleuve Congo. De fait, elles se sentent chez elles quand elles traversent le fleuve, et elles sont encore chez elles quand elles investissent tous les alentours du port-fluvial pour y vendre leurs textiles imprimés étalés à même le sol, ou pour y pratiquer le métier de *cambiste* (changeur de rue) ou encore celui de gargotière offrant à boire et à manger aux agents du port dans des abris de fortune.

L'interface de la frontière s'y prêtant particulièrement bien, tous les « habitués » de l'entre-deux frontières-barrières ont utilisé l'incertitude propre à cette interface pour développer leur propre « zone d'incertitude » (Crozier et Friedberg, 1977), c'est-à-dire un espace de pouvoir construit sur la disposition d'informations non officielles ou la maîtrise de compétences implicites qui renforcent leur autonomie dans leur capacité à se jouer des normes. Cette autonomie peut se construire tant dans un cadre formel et statutaire (le pouvoir de contrôle des divers agents frontaliers) que dans un cadre informel. Dans ce dernier cas, les habitués, les commerçants faisant régulièrement la traversée entre les deux villes, les handicapés accompagnés de leur équipage, les *romains* et les fraudeurs en tout genre, s'emparent des marges d'autonomie permises par la régulation informelle des activités et la confusion qu'elle engendre. L'incertitude réside dans la capacité de ces acteurs à cacher leur jeu, donc dans l'imprévisibilité de leur comportement, mais aussi dans leur capacité à négocier ce que les autres leur demandent. Or, cette possibilité n'existe que lorsqu'un acteur a réussi à préserver une marge d'action que les autres ne maîtrisent pas, un espace de « jeu » par l'intermédiaire duquel il peut rendre son comportement imprévisible<sup>13</sup>.

13. Du point de vue stratégique, chacun des acteurs cherche à accroître le degré de prévisibilité de son environnement tout en restant le plus imprévisible possible pour les autres (Crozier et Friedberg, *op. cit.*).

Dans l'interface de la frontière, les zones d'incertitude sont importantes et très nombreuses. Elles se traduisent avant tout par les contrôles et les tracasseries administratives incessants. Pour le voyageur occasionnel, la traversée pour Brazzaville par ce port fluvial est une expérience stressante car il ne sait jamais par qui il va se faire arnaquer. En effet, au *racket* attendu mis en place par les agents des services officiels de la police, de la douane, des services d'hygiène, de l'immigration, *etc.*, s'ajoute celui d'escrocs qui se font passer pour des agents en civil auprès de passagers naïfs, ignorants des règles effectives ou intimidés par leurs manières. Ces arnaques se déroulent parfois devant les « vrais » agents qui pourtant n'interviennent pas. De fait, chacun veille à ne pas empiéter sur la zone d'incertitude de l'autre... Lors d'un voyage à Brazzaville, après que nous ayons été interpellés à l'embarcadere par un pseudo-agent nous réclamant nos papiers avec brutalité, le compagnon handicapé avec lequel nous voyagions, nous confia que dans ce port fluvial, il n'y avait pas de place pour les « faibles » ou les gens « sérieux », ni pour les personnes naïves ou courtoises. C'est un lieu où les rapports de forces font loi, et où pour se faire « respecter » et n'être pas la proie des escrocs de tout bord, il fallait soit pouvoir montrer ses muscles, soit bénéficier de protections « haut placées ». Il nous faisait d'ailleurs observer avec malice que les agents en service officiel dans le port ne soumettent aux contrôles tracassiers que les personnes identifiées comme n'étant pas des « habitués » de la traversée quotidienne. Pour les habitués, le port fluvial est leur espace de travail, ils en maîtrisent tous les codes et sont rarement inquiétés. La frontière-barrière fonctionne donc, mais de manière très sélective, selon des critères totalement « informels », et au profit des agents en service, parfois en complicité avec leur hiérarchie immédiate.

## LA CONSTRUCTION SOCIALE DE L'ILLÉGALITÉ

L'observation au port fluvial révèle des tractations et des marchandages entre les commerçants, les passeurs et les agents des services de l'État : ils détournent ou contournent les règles de passage des voyageurs et des marchandises. Les diverses formes de concussion qui permettent la fraude et la contrebande mettent les commerçants et les passeurs non pas face à l'État, comme on pourrait le penser *a priori*, mais face à des fonctionnaires délaissés par leur employeur (l'État), impayés ou mal payés et qui se « débrouillent » pour gagner leur vie au détriment de personnes plus ou moins pauvres (de Villers, 1992). Pour ces fonctionnaires, obtenir ou maintenir une affectation « juteuse » au poste de contrôle frontalier du port-fluvial est un enjeu majeur. Pour gagner cet enjeu, qui consiste à pouvoir tirer un revenu régulier des transactions clientélistes et de la petite corruption, ils déploient des trésors de débrouillardise.

Cette petite contrebande de textiles imprimés asiatiques dont nous venons d'analyser le trafic, s'inscrit dans un ensemble plus vaste de pratiques

frauduleuses « ordinaires » qui, dans ce poste frontalier, ont eu lieu de tout temps, soit bien avant que ne soit interdite leur importation. La contrebande, activité illégale s'il en est, s'est simplement greffée sur un système préexistant de fraude généralisée<sup>14</sup>. Ce système est aussi le résultat de la situation de déliquescence dans laquelle se trouve l'État congolais, dont la crise est le résultat d'un long processus de démantèlement. Il s'est progressivement dés-institutionnalisé en transformant les rapports de pouvoir censés être régulés par le droit et répondre à des exigences fonctionnelles, en relations de clientèle régies par la force, le prestige et l'argent, étrangères à toute préoccupation de bien public (de Villers, 2005). Les commerçants kinois sont comme tous ceux qui, ailleurs dans le monde, exercent les petits métiers et le colportage : ils pratiquent une économie morale de la « débrouille » dont une des caractéristiques est la tendance à ignorer la distinction entre légalité et illégalité. Ils sont opportunistes et savent exploiter judicieusement les occasions nouvelles que créent par exemple un arrêté ministériel ou encore la ressource que constitue le recours aux handicapés exonérés en partie des droits de douane et peu soumis aux contrôles à la frontière.

Mais, ils connaissent aussi les règles officielles et ils tendent à se plier volontiers à leurs contraintes en payant leur dû aux agents du contrôle frontalier, tout en se limitant, bien sûr, à ce qu'ils peuvent les obliger à payer. Enfin, leurs discours tendent à justifier voire à légitimer leurs pratiques illégales : « tout le monde le fait ! ». Cette contrebande des tissus imprimés a donc ses propres formes de régulation, elle est massive et visible. En effet, ces tissus sont vendus au vu et su de tous, sans que des agents des services de contrôle de l'État ne viennent s'enquérir de leur provenance. Ainsi, au Grand marché de Kinshasa, dans tous les marchés de rue aux alentours, et dans les boutiques en bordure du Grand marché, on retrouve étalés ces tissus en quantités abondantes.

## CONCLUSION

Dans cet article, nous avons tenté de décrire la manière dont un port fluvial urbain était devenu, à la suite d'une conjoncture politique particulière associée à un contexte de crise économique aiguë, un espace notoire de trafics c'est-à-dire un espace « d'échanges qui requièrent la discrétion du fait de leur caractère illégal », un espace « caractérisé par une ambivalence entre sa nécessaire 'notoriété' et sa non moins nécessaire 'invisibilité' ». Ainsi, cet espace de contrebande est particulièrement notoire dans le milieu professionnel des commerçants – assurant le colportage entre Brazzaville et Kinshasa – qui en dépendent pour leur activité. Mais il est aussi notoirement connu des simples

---

14. L'organisation d'une répression axée uniquement sur cette contrebande de textiles asiatiques aurait de ce fait peu de chance d'obtenir un quelconque résultat.

citadins – qui veulent traverser pour aller à Brazzaville – comme un lieu de contrôles, de rackets et de tracasseries administratives incessants.

Ce port qui rassemble en un même lieu plusieurs services de l'État chargés de mettre en œuvre la frontière-barrière, a été un observatoire privilégié à partir duquel nous avons pu analyser comment s'établissait en pratique, en ce qui concerne la contrebande de textiles, la porosité entre la légalité et l'illégalité des activités, et les arrangements avec les règles. Les acteurs concernés construisent ensemble les normes d'importations, de circulations et de passages illégaux de marchandises. La limite entre le connu et le caché de la contrebande est de fait construite par la défaillance des services de contrôle des administrations de l'État qui sont impliquées à des degrés divers dans les petits « arrangements » clientélistes et corrompus avec les contrebandiers. Ces arrangements entre les différents protagonistes impliqués dans la contrebande permettent à chacun de ne pas empiéter sur la zone d'incertitude de l'autre. Ce « respect » réciproque rend la contrebande tout à la fois connue et invisible en ce lieu.

## RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- ALBA, C. ; LABAZÉE, P. 2007. « Libéralisation et secteur informel. Réflexions à partir du cas mexicain », *Transcontinentales* n° 4, « Amérique Latine » : 77-98.
- AUGÉ, M. 1994. *Pour une anthropologie des mondes contemporains*, Paris, Aubier.
- AYIMPAM, S. 2010. *Économie informelle et réseaux sociaux à Kinshasa* (dissertation doctorale), Louvain-la-Neuve, Université catholique de Louvain.
- BLUNDO, G. ; OLIVIER DE SARDAN J.-P. 2001. « La corruption quotidienne en Afrique de l'ouest », dans *Politique africaine*, n° 83 : 7-38.
- BOUJU, J. 1995. « Qu'est-ce que l'ethnie Dogon ? », dans Claude Fay (sous la dir. de) « Identités et appartenances dans les sociétés sahéennes », *Cahiers des Sciences Humaines*, XXXI (2) : 329-363.
- CROZIER, M. ; FRIEDBERG, E. 1977. *L'Acteur et le système*, Paris, Le Seuil.
- DE HERDT, T. ; MARYSSE, S. 1996. *L'économie informelle au Zaïre. (Sur)vie et pauvreté durant la période de transition*, Tervuren/Paris, Institut Africain/L'Harmattan.
- DE HERDT, T. ; MARYSSE, S. 2002. « La réinvention du marché par le bas. Circuits monétaires et personnes de confiance dans les rues de Kinshasa », dans G. de Villers, B. Jewsiewicki et L. Monnier (sous la dir. de), « Manières de vivre. Économie de la 'débrouille' dans les villes du Congo/Zaïre », *Cahiers africains* n° 49-50, Tervuren/Paris, Institut Africain/L'Harmattan : 171-194.
- DZAKA-KIKOUTA, TH. 2004. « Entrepreneuriat d'insécurité et réseaux de contrebande de diamants et de coltan en Afrique Centrale des années 90 à jours : une menace pour le processus d'intégration régionale ? », Communication au *XI<sup>e</sup> Colloque annuel du CEDIMES*, Alexandrie (Égypte), 14-18 Mars.

- 
- IGUÉ, J.O. 2010. « La problématique frontalière », dans J.O. Igué et K. Zinsou-Klassou (sous la dir. de), *Frontières, espaces de développement partagé*, Paris, Karthala : 21-50.
- KAMBALE, O. 2005. *Échanges transnationaux, réseaux informels et développement local*, Louvain-la-Neuve, Presses universitaires de Louvain.
- NUGENT, P. 2012. « Border Towns and Cities in Comparative Perspective: Barriers, Flows and Governance », dans Th. Wilson et H. Donnan (sous la dir. de), *A Companion to Border Studies*, Oxford, Wiley-Blackwell, coll. « Blackwell Companion to Anthropology » : 557-572.
- SIMMEL, G. 1999. *Sociologie : études sur les formes de socialisation*, Paris, Presses universitaires de France.
- VILLERS (DE), G. 1992. *Le Pauvre, le Hors-la-loi, le Métis. La question de l'économie informelle en Afrique*, Bruxelles, CEDAF.
- VILLERS (DE), G. 2005. « Les convulsions d'une nouvelle histoire », dans J.-L. VELLUT(sous la dir. de), *La mémoire du Congo. Le temps colonial*, Gand/Tervuren, Snoeck/Musée Royal d'Afrique centrale : 195-196.