

Au Bénin, l'économie souffre de la fermeture de la frontière avec le Nigeria

Depuis le 20 août, les autorités d'Abuja ont décidé de bloquer l'entrée de toute marchandise par la route, officiellement pour lutter contre la contrebande.

Par Dylan Gamba Publié le 06 décembre 2019 à 19h00

ecture 4 min.

e
m
p
s
d
e



Le poste-frontière de Sèmè-Kraké, principal point de passage au sud du Bénin vers le Nigeria, en juillet 2019. Afolabi Sotunde / REUTERS

Olman patiente à l'ombre de son camion. En cette matinée de fin novembre, la chaleur est déjà étouffante. Le jeune homme de 23 ans, originaire du Ghana, achemine des produits cosmétiques à destination de Lagos, la capitale économique nigériane. Mais comme des milliers d'autres chauffeurs, il est bloqué à Sèmè-Kraké, le principal point de passage au sud du Bénin vers le Nigeria. « *Nous attendons depuis plus de trois mois et nous ne savons pas quand nous allons pouvoir passer* », rapporte-t-il.

Le 20 août, les autorités nigérianes ont décidé de fermer les frontières terrestres et d'interdire toute importation ou exportation de marchandises par la route avec les pays voisins (Bénin, Niger, Tchad

et Cameroun). Une mesure qui vise officiellement à lutter contre la contrebande, alors que les marchands frontaliers sont accusés d'acheminer au Nigeria des milliers de tonnes de riz par an et de s'y approvisionner en carburant, illégalement.

Or le géant d'Afrique de l'Ouest souhaite diversifier son économie, encore très dépendante de l'exportation des hydrocarbures, en développant notamment la culture du riz. « *Mais le Bénin, qui en importe massivement de Thaïlande, le réexporte vers le Nigeria à des prix très bas* », explique Gilles Yabi, économiste et spécialiste de l'Afrique de l'Ouest au Whati, un groupe de réflexion établi à Dakar (Sénégal). Viande surgelée, vêtements ou voitures arrivent aussi au port béninois de Cotonou, où ils sont taxés avant de voyager vers Lagos, à une centaine de kilomètres plus à l'est.

La décision du Nigeria, première puissance économique du continent avec 190 millions d'habitants, de fermer ses frontières sans concertation avec les pays membres de la Communauté économique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (Cédéao) a de lourdes conséquences sur l'ensemble de la région. Et les pays limitrophes sont les plus touchés, comme le Bénin qui partage plus de 700 kilomètres de frontière avec le Nigeria.

« On se débrouille comme on peut »

Les échanges – notamment informels – avec ce grand voisin représentent près de 20 % de son produit intérieur brut (PIB), selon la Banque mondiale. Le Nigeria est « *le premier partenaire commercial du Bénin et sa principale source d'activité économique, sachant que 80 % des importations béninoises lui sont destinées* », souligne dans un rapport l'institution internationale.

Alors que les douanes béninoises collectent chaque mois en temps normal quelque 300 millions de francs CFA (environ 460 000 euros) pour le seul point de passage de Sèmè-Kraké, les recettes sont aujourd'hui nulles. « *Le PIB du Bénin, qui devait croître cette année de 6,5 % selon le FMI [Fonds monétaire international], devrait être amputé de 0,5 point à cause de cette fermeture* », estime **Matthieu Pautonnier, économiste quantitatif chez TAC Economics**. La décision prise par le chef de l'Etat nigérian, Muhamadu Buhari, doit durer au moins jusqu'au 31 janvier 2020.

De quoi faire durer encore un peu l'attente au point de passage de Sèmè-Kraké. Marcellin y est responsable de la sécurité de l'Atlas Park, un immense parking situé à une centaine de mètres de la frontière nigériane. « *Il y a 575 camions garés ici*, détaille-t-il en refermant son registre. *La majorité sont originaires du Ghana et de Côte d'Ivoire.* » Partout dans la ville, des poids lourds stationnent sur le bas-côté des rues.

« *On se promène car il n'y a pas grand-chose à faire*, raconte Odilon, un chauffeur béninois qui transporte des châssis à destination de Lagos et bloqué depuis la fin août. *On se débrouille comme on peut en faisant des petits boulots et, quelquefois, notre patron nous envoie un peu d'argent, mais ce n'est pas suffisant pour vivre.* » La situation sécuritaire commence aussi à se dégrader à la

frontière. « *Des personnes ont été lynchées il y a plusieurs semaines alors qu'ils tentaient de voler des marchandises dans les camions* », souligne Marcellin.

Le prix du carburant s'est envolé

Les conséquences de cette fermeture ne se font pas sentir qu'au point de contact entre les deux pays. L'essence, importée illégalement grâce à la contrebande depuis le Nigeria – où elle est bien moins chère grâce à un généreux système de subventions étatiques –, est désormais plus difficile à acheminer. Dans les rues de Cotonou, la capitale économique du Bénin, comme sur l'ensemble du territoire, le carburant est vendu de manière informelle, le pays ne disposant pas d'un nombre suffisant de stations-service fonctionnelles. Le prix, affiché à la craie sur des jerricans posés le long de la route, s'est envolé.

En cette fin novembre, le litre se vend autour de 550 francs CFA (environ 80 centimes d'euro). « *Nous déboursions 300 francs avant la fermeture de la frontière*, se plaint Denis, chauffeur de taxi à Cotonou. *Il y a quelques semaines, c'est même monté à 1 000 francs et cela a des conséquences car la vendeuse qui se rend au marché en moto doit forcément augmenter ses prix.* »

A contrario, certains produits agricoles sont désormais vendus moins cher car les maraîchers béninois ne peuvent plus exporter au Nigeria leurs fruits et légumes. « *C'est une bonne chose pour les consommateurs, moins pour les producteurs* », explique Philipp Heinrigs, économiste spécialiste de l'Afrique de l'Ouest à l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE). Jusqu'à quand les autorités d'Abuja vont-elles tenir cette position ? Les tentatives de médiation de la Cédéao n'ont pour l'instant pas permis de trouver une issue. Et les conséquences se font aussi sentir au Nigeria, où les prix de certaines denrées, dont le riz, se sont envolés. « *Il faut mettre rapidement fin à cette crise, car aucun pays n'en tire profit* », souligne Gilles Yabi.