



HAL
open science

Territorialisation transfrontalière entre Brazzaville et Kinshasa : des ressources marchandes à la frontière ressource

Clémence Auzary

► **To cite this version:**

Clémence Auzary. Territorialisation transfrontalière entre Brazzaville et Kinshasa : des ressources marchandes à la frontière ressource. *L'Espace Politique*, 2024, 49-50, 10.4000/11r67. hal-04719799

HAL Id: hal-04719799

<https://hal.science/hal-04719799v1>

Submitted on 3 Oct 2024

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives 4.0 International License



L'Espace Politique

Revue en ligne de géographie politique et de géopolitique

49-50 | 2023-1/2

Frontières, ressources et espaces transfrontaliers
dans les Afriques + Varia

Territorialisation transfrontalière entre Brazzaville et Kinshasa : des ressources marchandes à la frontière ressource

Cross-Border Territorialization Between Brazzaville and Kinshasa: From Trading Resources to Border as a Resource

Clémence Auzary



Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/espacepolitique/12025>

DOI : 10.4000/11r67

ISSN : 1958-5500

Éditeur

Université de Reims Champagne-Ardenne

Ce document vous est fourni par Campus Condorcet



Référence électronique

Clémence Auzary, « Territorialisation transfrontalière entre Brazzaville et Kinshasa : des ressources marchandes à la frontière ressource », *L'Espace Politique* [En ligne], 49-50 | 2023-1/2, mis en ligne le 01 mai 2024, consulté le 03 octobre 2024. URL : <http://journals.openedition.org/espacepolitique/12025> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/11r67>

Ce document a été généré automatiquement le 4 juin 2024.



Le texte seul est utilisable sous licence CC BY-NC-ND 4.0. Les autres éléments (illustrations, fichiers annexes importés) sont « Tous droits réservés », sauf mention contraire.

Territorialisation transfrontalière entre Brazzaville et Kinshasa : des ressources marchandes à la frontière ressource

Cross-Border Territorialization Between Brazzaville and Kinshasa: From Trading Resources to Border as a Resource

Clémence Auzary

« Ceux de là-bas venaient ici. Ceux d'ici allaient là-bas. On fuyait une rive pour tomber sur l'autre. Mais laquelle était plus que l'autre à fuir ? C'était difficile à dire. On allait devant soi. Sur les rives, on vivait de la même façon. La frontière, c'était pour les papiers. Mais les papiers, on les avait vaincus. »

Sony Labou-Tansi, *L'Anté-peuple*, 1983

Introduction

- 1 Cet article a pour objet de montrer comment, entre Brazzaville et Kinshasa, le paradoxe conflits/coopérations nourrit un processus de territorialisation transfrontalière. Il entre dans le détail de la production des espaces frontaliers à une échelle intra-urbaine : il montre à quels endroits et selon quelles modalités l'exercice du pouvoir des États permet à la frontière de participer de la fabrique des différentes ressources marchandes échangées par les acteurs¹ transfrontaliers (produits agricoles bruts et transformés, essence, charbon, produits artisanaux ou manufacturés,...), voire comment la frontière devient elle-même une ressource.

- 2 Le paradoxe conflit/coopération est caractéristique des relations qu'entretiennent Brazzaville et Kinshasa, ces deux capitales les plus rapprochées du monde, que seul le fleuve Congo sépare. Deux événements de la dernière décennie permettent de l'illustrer. En 2014, l'opération *Mbata ya bakolo* (« la gifle des aînés » en lingala) était initiée par le gouvernement de la République du Congo (RC) (Baral-Angui, 2016). Opération d'expulsions massives visant officiellement tous les étrangers présents clandestinement dans le pays, elle a particulièrement touché les ressortissants de République démocratique du Congo (RDC). Cette opération s'est accompagnée de nombreuses violences et de l'interruption temporaire des traversées légales entre les deux rives. Depuis lors, le trafic des bateaux-ferries qui assuraient la traversée d'un nombre important de passagers a été suspendu, et l'on ne se déplace plus entre les ports de passagers qu'en hors-bord privés d'une dizaine de places. Cinq ans plus tard, en 2019, la Banque Africaine de Développement (BAD) annonçait pour 2020 le début des travaux de construction d'un pont entre les deux villes, projet existant depuis la période coloniale et jamais réalisé. L'appel d'offre pour le financement, la construction et l'exploitation de ce projet de pont a depuis été publié en juin 2022 mais les travaux n'ont pas encore commencé. Ces deux événements illustrent l'alternance entre des périodes de fortes tensions et des périodes de coopération entre les deux rives, qui transforment directement la capacité des habitants à traverser la frontière et à y échanger. Si cette alternance est caractéristique des relations entre les deux États depuis les indépendances, les échanges dits informels entre les deux rives n'ont, quant à eux, jamais cessé (Gondola, 1996).
- 3 Une partie des études consacrées aux relations entre les deux rives du fleuve Congo depuis la colonisation montrent un contraste entre les relations houleuses des États, et l'interdépendance et les solidarités entre les populations qui s'inscrivent dans la continuité (Gondola, 1996 ; Ollandet, 2011 ; Baral-Angui, 2016). Ces auteurs montrent la nécessité de traiter Brazzaville et Kinshasa ensemble, afin de comprendre cette « double complexité » qui mêle « les deux raisons d'État » et le « contact permanent entre des hommes et des femmes qui vivent constamment ensemble » (Ollandet, 2011, p. 13), tant « en maints domaines la solidarité entre Brazzaville et Léopoldville [/ Kinshasa] apparaît comme une donnée liminaire à toute analyse » (Gondola, 1996).
- 4 Au-delà de ces travaux qui proposent une approche globale des relations soit entre les deux pays, soit entre les deux capitales, tant par les États que par les populations, d'autres contributions analysent les échanges transfrontaliers entre Kinshasa et Brazzaville selon d'autres perspectives. Des rapports d'économistes pour des institutions internationales de développement étudient le potentiel économique et les freins aux échanges entre Brazzaville et Kinshasa, dans la perspective d'une croissance économique par la facilitation du commerce (Dzaka-Kikouta, 2003, 2005 ; Brühlhart, Hoppe, 2011). Ils mettent en avant la solidarité entre les habitants des deux rives et la diversité des marchandises et des acteurs qui les échangent. L'asymétrie économique et démographique explique l'intensité des échanges entre une Kinshasa très peuplée et très précaire, historiquement plus industrialisée, et une Brazzaville bien plus petite tant en superficie qu'en population et relativement plus riche, capitale administrative mieux reliée aux marchés internationaux. Par ailleurs, il existe dans le champ de l'anthropologie des articles consacrés aux stratégies de certains groupes d'acteurs, notamment les femmes faisant le commerce de pagnes (Ayimpam, 2013, 2014) ou les personnes handicapées qui ont eu pendant longtemps un rôle essentiel dans le port

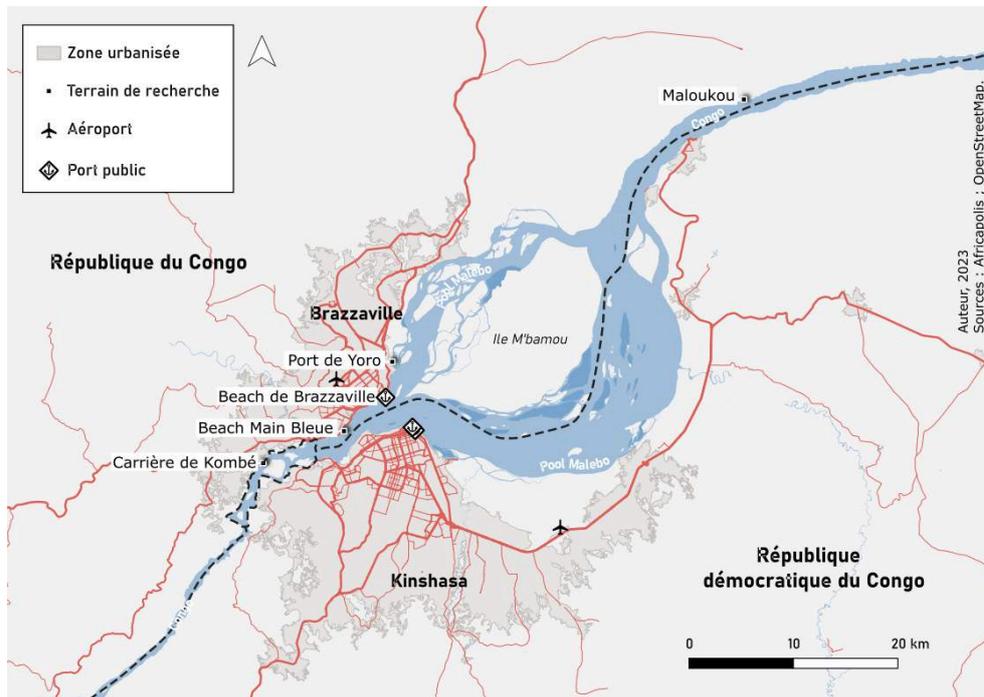
fluvial de Kinshasa, le Beach Ngobila (Devlieger, 2018). Ces contributions analysent le quotidien du passage de la frontière et les relations entre les différents acteurs qui produisent la géographie de cette frontière. Elles se concentrent sur des lieux précis de la traversée officielle des passagers, notamment les Beach de Brazzaville et de Kinshasa. Enfin, des études consacrées à des filières spécifiques, en particulier les ressources minières, mettent en avant le rôle d'acteurs internationaux dans des circulations globales, au sein desquelles Brazzaville-Kinshasa forme un nœud essentiel (Bredeloup, 1994 ; Misser, Vallée, 1997 ; Magrin, Boissière, Dubresson, Ninot, 2016).

- 5 La littérature existante montre ainsi qu'entre Kinshasa et Brazzaville se nouent des relations complexes à la frontière, où les États, leurs agents, les réseaux commerçants, et toutes celles et ceux qui vivent de sa traversée articulent de manières spécifiques des formes de conflits et de coopérations. Il s'agira ici d'étudier la géographie de ces articulations, en la lisant au prisme d'un processus de territorialisation transfrontalière sur le temps long, par l'échange de ressources marchandes à travers une frontière qui devient elle-même une ressource.
- 6 Avant d'entrer dans le vif du sujet, deux clarifications terminologiques s'imposent. Le terme de ressource, d'abord, peut être compris dans deux sens : celui des biens qui traversent quotidiennement la frontière et qui pourraient chacun être considérés comme des ressources pour les acteurs qui les échangent et qui les consomment, mais également la frontière elle-même qui participe du processus de production de richesse². La frontière est également une ressource politique, puisqu'elle marque la limite de souveraineté d'un État, et permet donc, dans les cas congolais, aux individus de jouer entre deux souverainetés, selon des intérêts et des stratégies variés. Pour clarifier le propos, nous parlerons de biens ou de marchandises pour évoquer les ressources échangées à travers la frontière, en insistant sur leur hétérogénéité et la diversité de leurs modalités d'échange. Nous mobiliserons par ailleurs l'idée de frontière ressource dans la typologie des lieux frontaliers où la frontière joue un rôle de ressource économique et/ou politique de manière différenciée.
- 7 Ensuite, l'expression « territoire transfrontalier » mérite une explicitation. Nous comprenons ici le territoire dans sa dimension culturelle, « cette parcelle d'espace qui enracine dans une même identité et réunit ceux qui partagent le même sentiment » (Bonnemaison, Lasseur, Thibault, 2000), ou espace « investi par la sémiosphère » (Raffestin, 2019 ; Le Gall, Cupri, 2023), et dans sa dimension politique, des parcelles d'espaces organisées par des stratégies d'acteurs qui se confrontent (Raffestin, 2019)³. Nous concevons la territorialisation comme un processus sans cesse renouvelé d'appropriations et d'ancrages des individus par leurs pratiques. Le territoire comme construit par des rapports de pouvoir permet également d'ancrer notre propos dans une approche foucauldienne, qui considère les frontières comme des espaces par excellence de l'informalité, informalité produite par l'institution qui « ménage des espaces protégés et profitables où la loi peut être violée, d'autres où elle peut être ignorée, d'autres enfin, où les infractions sont sanctionnées » (Foucault, 2004 *in* Bennafla, 2014). La territorialisation par des rapports de force nous amène à penser l'exercice du pouvoir, la manière dont il se « fait sentir », se « rend proche » d'une manière qui transcende les distances simplement métriques (Allen, 2011). Les « *power-topologies* » définies par Allen ouvrent à une compréhension du territoire qui n'est pas une simple étendue plate mais est fait de recoins, de plis et d'entrelacs. Les espaces frontaliers à Brazzaville et Kinshasa offrent un point d'observation particulièrement

intéressant des paradoxes entre proximité métrique du pouvoir et distance « topologique », puisque la frontière sépare deux centres de pouvoir politique.

- 8 Nous nous appuyons sur une étude de terrain principale menée pendant trois mois à Brazzaville entre mars et mai 2022, avec l'aide du professeur S.U. Baral-Angui, complétée d'une recherche exploratoire menée dans les ports de Kinshasa en avril et mai 2023. Cette recherche empirique a été conduite lors de la réalisation d'un mémoire de master sous la forme d'un film documentaire sur les représentations des Brazzavillois pratiquant la rive du fleuve Congo quant au projet de pont route-rail entre Brazzaville et Kinshasa. Nous avons donc sélectionné différents points de la rive, y avons mené des entretiens exploratoires dans le but de réaliser des entretiens filmés plus approfondis. 38 entretiens ont été réalisés, dont 19 filmés. Ces entretiens face à la caméra ont été sélectionnés pour représenter la diversité des acteurs en termes de genre, d'activité professionnelle, de pratiques du fleuve et de la rive, de régularité des traversées et des liens avec Kinshasa. À cela s'ajoutait une nécessaire sélection en fonction de l'insertion des personnages dans la narration globale du film. La sélection des lieux de recherche et de tournage s'est faite en concertation avec le professeur Baral-Angui, qui avait lui-même mené des travaux de recherche sur les liens culturels entre les deux Congo, ainsi que grâce à des lectures sur les échanges entre Brazzaville et Kinshasa (Gondola, 1996 ; Dorier-Apprill, Ziavoula, 1996 ; Brüllhart, Hoppe, 2011 ; Ngouma, 2014 ; Ayimpam, 2014 ; Baral-Angui, 2016 ; Burke, 2017).
- 9 Il faut souligner deux biais de cette recherche : d'une part, l'impératif de cohérence narrative d'un film documentaire, qui crée une sélection dans les choix des personnes interrogées et des thématiques qui seront les plus approfondies, et d'autre part, la présence de la caméra, qui implique des conditions d'entretiens spécifiques. Le film documentaire donne ainsi lieu à une « mise en scène de la parole recueillie » particulière (Chenet, 2019, 2020). La caméra accentue des rapports de pouvoir entre regardant et regardé, d'autant plus que la personne qui tient la caméra est une femme blanche dans un contexte post-colonial subsaharien, qui plus est dans des espaces marginalisés. Le contexte politique du Congo-Brazzaville et la forte présence policière renforcent par ailleurs l'auto-censure des personnes filmées, la caméra donnant un caractère bien plus indélébile aux propos tenus pendant l'entretien qu'une simple prise de note. Le temps pris pendant le terrain pour introduire la caméra en tenant compte de ces difficultés amène cependant à approfondir les liens avec les enquêtés et à expliciter la transaction qui s'opère entre la personne qui filme et celle qui est filmée.
- 10 Nous avons choisi de nous concentrer sur les points de traversée du fleuve, afin d'interroger des personnes qui le traversent plus ou moins régulièrement ou qui vivent de l'activité économique générée par ces traversées (Figure 1). Le Beach ainsi que le port de Yoro, qui font partie du domaine du port autonome de Brazzaville, étaient des choix évidents, puisqu'ils sont les points incontournables du trafic entre les deux villes. De même, le village de Maloukou, où le pont doit être construit, nous semblait un point de recherche essentiel. Il n'a pas été possible de se rendre dans tous les autres débarcadères et points d'échanges. Nous nous sommes rendus dans différents points de passages, et avons concentré nos recherches à Kombé, ancienne localisation du projet de pont, et au Beach Main-Bleue, qui a joué historiquement un rôle important dans les échanges entre Brazzaville et Kinshasa (Dorier-Apprill, Ziavoula, 1996). Il existe d'autres points de passage du même type⁴ sur la rive du fleuve qui n'ont pas pu être étudiés et pourront faire l'objet de futures recherches.

Figure 1 : Carte de localisation des terrains de recherche



Auteur, 2023

- 11 Nous montrerons en deux temps comment se crée un processus de territorialisation transfrontalière autour des ressources marchandes entre Brazzaville et Kinshasa, où la frontière elle-même devient une ressource. Nous étudierons d'abord sur le temps long la manière dont s'est structuré le territoire du Pool Malebo, territoire cohérent avant la colonisation, divisé à la conférence de Berlin. Nous proposerons dans un second temps une typologie des lieux de traversée de la frontière entre Brazzaville et Kinshasa, que nous analyserons à partir de l'exercice différencié spatialement du pouvoir des États.

La structuration sur le temps long des espaces transfrontaliers

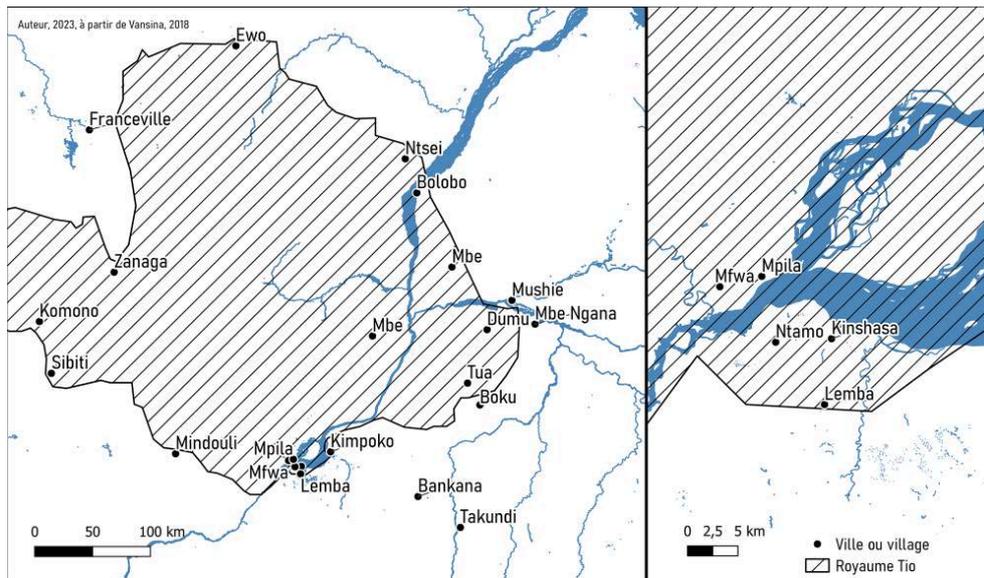
- 12 Cette première partie s'intéresse à la construction du territoire du Pool Malebo. Elle étudie dans un premier temps le passage d'un territoire cohérent, nœud du commerce centrafricain, à deux territoires coloniaux, aménagés en vue de l'exportation des matières premières. Dans un second temps, elle aborde à une échelle intra-urbaine la dualité entre centres et périphéries sur les berges du fleuve, qui structure aujourd'hui la différenciation des lieux transfrontaliers.

Le Pool Malebo : un territoire stratégique du commerce en Afrique Centrale divisé par une frontière d'origine coloniale

- 13 L'étude de la frontière entre Brazzaville et Kinshasa impose d'analyser le rôle de la fabrique coloniale de la frontière, en relation avec les dynamiques territoriales préexistantes. Bien avant la colonisation, le Pool Malebo, où sont maintenant situées les

deux capitales, était un carrefour essentiel du commerce international en Afrique Centrale (Ayimpam, 2006). Depuis le xv^e siècle en effet, l'Afrique Centrale était intégrée au commerce international, notamment par la traite négrière et le commerce triangulaire. Autour de ce commerce avec l'Europe et l'Amérique s'étaient développés d'intenses échanges régionaux entre les différents royaumes présents entre l'Atlantique et l'amont du bassin du Congo, les royaumes Kongo et Loango sur la façade Atlantique et le royaume Tio ou Téké qui contrôlait la région du Pool (Mbokolo, 2004 ; Ayimpam, 2006 ; Vansina, 2018). Le Pool était la zone de rupture de charge entre la voie fluviale depuis l'amont du Congo et ses affluents, en particulier l'Oubangui, et la voie terrestre vers l'Atlantique, le fleuve Congo n'étant plus navigable en aval. Les sites actuels de Brazzaville et Kinshasa étaient occupés par des cités-marchés téké qui formaient un territoire cohérent de part et d'autre du fleuve, en tout cas au niveau du Pool, tant du point de vue politique que du point de vue des pratiques des habitants (Figure 2). D'après Vansina (2018), les déplacements de population entre les quatre marchés principaux de Mpila, Mfwa, Kinshasa et Ntamo étaient courants, et les chefs de ces cités se déplaçaient également avec leurs hommes selon les opportunités économiques et politiques.

Figure 2 : Carte du royaume Tio autour du Pool



Carte des groupes téké, à partir de la carte de Vansina (2018), "Map. 4, The Téké Population".

À partir de « Map 4. The téké Population » (Vansina, 2018).

- 14 La colonisation brise la cohérence de ce territoire, moins par la seule division des royaumes et le tracé de la frontière que par l'implantation des entreprises européennes sur le commerce fluvial, par l'extension des villes coloniales et par la prise de contrôle *de facto* des rives du fleuve. « Ce n'est même plus la fortune, c'est la place qu'on leur contestait », écrit Sautter (1966, p. 383). On assiste donc de part et d'autre à la construction des villes coloniales et à la standardisation des navettes entre les deux rives (Figure 3). Désormais, les échanges entre les deux rives à la fois de population et

échanges actuels entre les deux rives. La continuité des solidarités ou coopérations entre les deux rives entre donc en conflit avec la division administrative du territoire du Pool. Cette tension forme la matrice des dynamiques contemporaines de territorialisation.

La production d'une dualité des espaces d'échanges par l'aménagement et l'urbanisation coloniale

- 16 Pendant la période coloniale, un même processus d'aménagement des berges a lieu à Brazzaville et à Léopoldville : les villages téké sont progressivement chassés des rives par la construction de ports fluviaux modernes, où les vapeurs des entreprises européennes commencent à assurer le transport sur le fleuve de personnes, de caoutchouc, de bois, etc. Avec la construction du chemin de fer, Brazzaville et Kinshasa deviennent le nœud essentiel de l'exploitation coloniale du territoire, permettant l'exportation des matières premières vers les métropoles, ainsi que l'illustre la célèbre citation de Stanley, « sans le chemin de fer, le Congo ne vaut pas un penny ». Pour Ayimpam (2006), l'installation des postes de Brazzaville et de Kinshasa, ainsi que le chemin de fer et la navigation à moteur sont ce qui permet l'implantation du capitalisme et du salariat au Congo et ainsi le développement de villes coloniales basées sur ce modèle économique.
- 17 Entre les deux colonies, les relations se tissent dans le cadre d'une collaboration asymétrique. L'Afrique Équatoriale Française (AEF), alors qualifiée de « Cendrillon de l'empire » français, fait l'objet de peu d'investissements de la métropole, livrée aux concessionnaires privés dont on attendait en vain la construction d'infrastructures pour développer la colonie (Coquery-Vidrovitch, 2013). À l'inverse, la totalité des investissements coloniaux belges est concentrée au Congo. Cela entraîne une croissance démographique beaucoup plus forte du côté belge, l'industrie de Léopoldville attirant une main d'œuvre venue de l'intérieur du pays bien plus nombreuses que chez sa voisine. Le Congo français, moins développé, moins industrialisé et moins équipé que le Congo belge, a besoin de ce dernier pour se fournir en électricité, en produits textiles ou en produits agricoles. L'échange de ces ressources (au sens matériel) est nécessaire à la vie de la colonie française et se développe donc de manière asymétrique (Dresch, 1947). La division coloniale du territoire a ainsi pour conséquence une production de l'espace différenciée entre les deux rives du fleuve. Cette différenciation induit progressivement une disponibilité différente des denrées alimentaires, des produits manufacturés, etc. de part et d'autre, puisque la colonie belge a été aménagée pour pouvoir les produire (Dresch, 1947). Si la compétition coloniale entre deux empires structurés différemment est à l'origine de cette divergence, cette dernière pousse à une coopération autour des matières premières et marchandises, entre des colonies dont le projet est similaire. La divergence des deux villes est à l'origine du différentiel frontalier qui fait aujourd'hui de la frontière une ressource, la spécialisation économique créant une interdépendance. La différence de valeurs et de stabilité des monnaies, héritage de ces colonies, stimule aussi les échanges.
- 18 Sur les deux rives, les puissances coloniales aménagent ports et usines, qui deviennent le cœur des échanges marchands et de la coopération de part et d'autre de la nouvelle frontière. Les cités indigènes se construisent à côté des villes coloniales et attirent des régions rurales la main d'œuvre nécessaire à la nouvelle économie capitaliste. En même

temps que croît la population « indigène » de ces villes, croît également la part des chômeurs, des inactifs, de la population « flottante » (Sautter, 1966 ; Gondola, 1996). Les franges périurbaines, notamment les berges du fleuve et les îles du Pool, deviennent des espaces de subsistance pour bon nombre d'urbains, qui y pratiquent la pêche et l'agriculture. Le peuplement de ces espaces est directement lié à l'incapacité des colonisateurs à employer les « indigènes » dans l'économie capitaliste. Ainsi, Sautter (1966) affirme-t-il que la fin des travaux du Chemin de Fer Congo Océan et la crise économique de la fin des années 1920 ont créé de nouveaux inactifs qui ont largement participé au peuplement des franges périurbaines du Pool. Il décrit un peuplement composé indifféremment de part et d'autre de la frontière d'urbains originaires des deux colonies, malgré des tentatives de régulation par les autorités administratives, qui sont toujours restées lettres mortes. Ces espaces de campement sont bien, selon Sautter, des « cellules urbaines », reproduisant les pratiques sociales et le brassage ethnique de la ville, d'apparence rurale mais faisant partie intégrante de l'espace urbain. Les parcours de vie des différents habitants de ces campements, leurs aller-retours et leurs différents emplois à Léopoldville et à Brazzaville, de même que l'incapacité des autorités coloniales à restreindre les mouvements de ces personnes, comme énoncés par Sautter, permettent selon nous d'avancer l'idée d'une territorialisation alternative dans cet espace du fleuve, de ses berges et de ses îles, c'est-à-dire d'une appropriation d'un espace qui s'étend de part et d'autre de la frontière. Sautter, sans utiliser le mot « territoire », parlait du Pool comme d'un monde qui a « toujours été international », un monde relativement émancipé de l'administration coloniale, et ce d'autant plus après la crise de 1930. L'espace du Pool lui-même est une ressource, à la fois du point de vue économique, puisqu'il offre un espace de pêche et d'agriculture, et du point de vue politique, parce qu'il est un espace où l'on peut s'affranchir du contrôle colonial ; de ce dernier point de vue, la frontière joue un rôle clé dans la constitution d'un espace d'émancipation politique dans les marges de la ville et d'un territoire fluvial transfrontalier.

- 19 Cette répartition spatiale des échanges sur les rives du fleuve se poursuit après les indépendances (1960) mais connaît des recompositions au gré des conflits entre les deux États et des fermetures et ouvertures de la frontière. La fin du xxe siècle, après les indépendances, est en effet entrecoupée de fermetures et ouvertures de la voie fluviale, d'abord du fait des conflits entre les deux États dans le contexte de la Guerre Froide en Afrique subsaharienne, puis du fait des guerres civiles traversées par les deux pays dans les années 1990. L'asymétrie économique et démographique issue de la colonisation maintient son rôle important dans la structuration des espaces transfrontaliers. En effet, les populations de Brazzaville continuent de s'approvisionner largement en produits manufacturés à Léopoldville qui devient Kinshasa⁶, bien que la production économique de cette dernière se dégrade considérablement à partir des années 1980. De 1964, où Moïse Tshombe, au pouvoir en RDC, prend la décision d'expulser tous les Brazzavillois de Léopoldville à l'arrivée au pouvoir de Denis Sassou Nguesso à Brazzaville en 1979, qui marque la véritable stabilisation des rapports entre les deux pays, de nombreuses crises diplomatiques donnent lieu à la fermeture des deux Beach et à l'interdiction du passage de la frontière (Gondola, 1996 ; Ollandet, 2011). Ainsi, les ports censés être les points névralgiques des échanges de marchandises entre les deux rives ne peuvent plus jouer ce rôle, alors même que les besoins en approvisionnement en produits agricoles et manufacturés, en particulier des Brazzavillois, demeurent. Par ailleurs, les tensions entre et au sein des deux pays produisent leur lot de réfugiés

politiques et d'accusés fuyant les tribunaux, qui cherchent à traverser la frontière, phénomène décrit par exemple dans le roman de Sony Labou Tansi, *l'Anté-Peuple* (1983, ed. 2013).

- 20 Les berges non aménagées pour le transport fluvial et les îles du fleuve deviennent dans ces moments de fermeture des espaces privilégiés des échanges entre les deux rives, avec pour moyen de transport principal la pirogue. Comme pendant la période coloniale, les berges forment un espace-ressource dans lequel la frontière joue un rôle majeur, politiquement et économiquement. Les guerres civiles des années 1990 et la mobilisation politique des identités ethniques réactivent dans ces espaces des solidarités communautaires et y créent des opportunités économiques transfrontalières. Par exemple, pendant la guerre de 1993-1994 en République du Congo, le débarcadère clandestin appelé Beach Main Bleue a servi à approvisionner depuis Kinshasa le quartier de Bacongo, complètement coupé du reste de Brazzaville. La frontière devient donc en ce lieu précis une ressource à la fois pour les habitant.e.s de Bacongo et pour les commerçant.e.s zaïrois.es les approvisionnant.
- 21 La production coloniale de la frontière va ainsi de pair avec la différenciation des espaces frontaliers à une échelle intra-urbaine. Cela est d'autant plus vrai à Kinshasa et à Brazzaville que le centre politique de la colonie puis de l'État est situé directement sur la frontière. C'est ce qui différencie ce terrain d'étude d'autres recherches sur les frontières africaines qui mettent en évidence une dynamisation d'espaces jusque-là marginaux par les routes commerciales transfrontalières (Bennafla, 2002, 2012). Par ailleurs, l'étude de la production des espaces frontaliers depuis la colonisation montre que l'on ne peut pas uniquement parler des échanges entre Brazzaville et Kinshasa à partir des ports officiels où se déroule la partie enregistrée des trafics, mais qu'il faut prendre en compte l'ensemble des circulations dans les espaces frontaliers des villes. Alors qu'une approche par le réseau tendrait à faire percevoir Brazzaville et Kinshasa comme deux points reliés par une ligne traversant un espace qui ne serait pas habité, parler de territorialisation permet d'insister sur la contiguïté voire la continuité des lieux où l'on vit *de* et à la frontière sur le fleuve et ses berges, et sur recompositions de cet espace.

Une géographie des lieux transfrontaliers à Brazzaville, à partir de la lecture de la frontière comme ressource

- 22 Après avoir rendu compte de nos observations de terrain et proposé une typologie des points de traversée, nous nous appuyons sur les entretiens menés à Brazzaville pour questionner les modalités concrètes de l'exercice du pouvoir de l'État en ces différents points, avant de proposer une analyse de ces lieux à travers les notions de frontière ressource et de territorialisation transfrontalière.

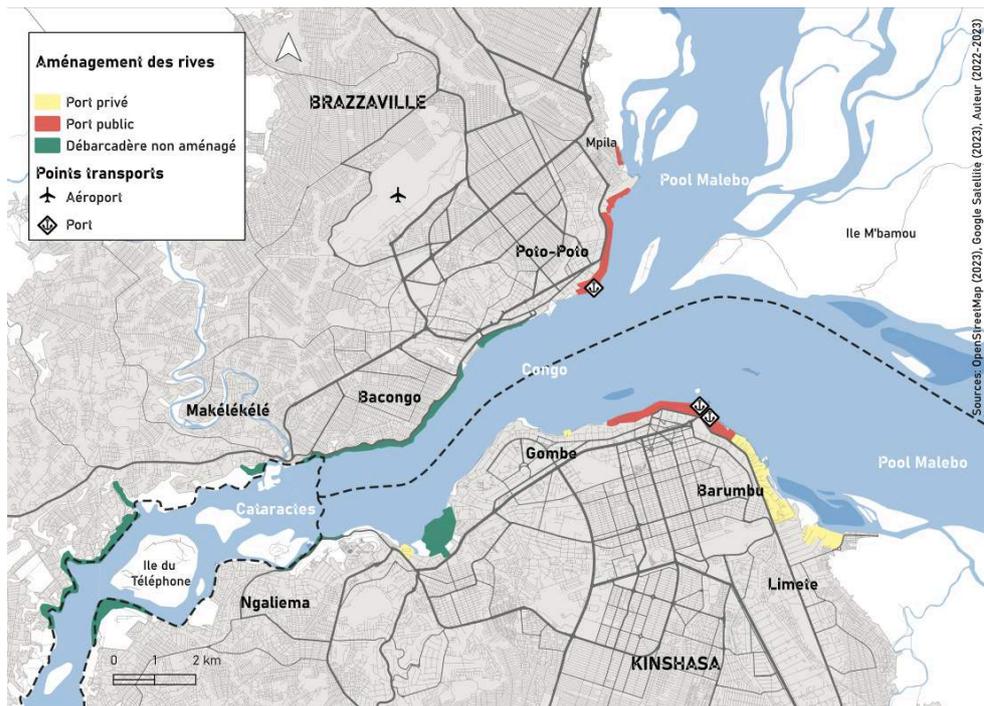
Différents lieux et acteurs transfrontaliers : proposition de typologie

- 23 Nos observations de terrain permettent de distinguer plusieurs types de lieux d'échanges transfrontaliers à Brazzaville. Les ports *stricto-sensu*, aménagés pour accueillir des embarcations et embarquer et débarquer des personnes et des marchandises, ont déjà été distingués des berges non aménagées à cet effet, où l'on trouve des campements et des débarcadères sinon clandestins, du moins non-

enregistrés (cf. I.2.). Deux types d'occupation du sol sont observés sur ces rives : d'une part, des surfaces de maraîchage, pratiqué par les femmes alors que les hommes pratiquent la pêche, comme au Beach Main Bleue, et d'autre part, en face des îles en aval des cataractes, des carrières pour l'extraction de pierre et le concassage manuel de gravier à destination du secteur du BTP, comme à Kombé. À Kinshasa, les ports ont un statut public ou privé, tandis qu'à Brazzaville, tous les ports font partie du domaine du Port Autonome de Brazzaville et Ports Secondaires (PABPS), de statut public. Il existe parmi eux différents niveaux d'infrastructures et différents niveaux d'effectivité du contrôle policier et douanier. Certains ports sont équipés de quais et de grues fonctionnelles, et sont dragués suffisamment régulièrement pour être aisément praticables, là où d'autres ont des quais délabrés, inaccessibles du fait de l'ensablement et sans autre moyen que la force humaine pour charger et décharger les marchandises, souvent sur des passerelles en bois fines et peu stables, avec des risques accrus pour les manutentionnaires. Cependant, même dans les ports dotés du plus haut niveau d'infrastructure, on observe des pannes d'engins de manutention ou d'unités flottantes, non réparés par manque d'investissements. Le cas de Maloukou est particulier, car la distinction entre l'espace portuaire, consistant en un débarcadère en bois et un poste de police, et le reste des rives pratiquées par des pêcheurs et des piroguiers est plus floue.

- 24 La carte ci-dessous (Figure 4) présente la localisation de ces différents espaces, à partir des données OpenStreetMap, Google Satellite, et de nos propres observations et recherches. Il faut préciser que la cartographie des zones non aménagées servant de débarcadère ne saurait être exhaustive et que la géographie de ces pratiques est toujours mouvante. Des espaces qui n'étaient pas investis par les traversées informelles ou clandestines peuvent le devenir, en fonction des évolutions de la surveillance des berges, ou des transformations des réseaux d'acteurs. Par ailleurs, n'ayant pas pu avoir accès au cadastre du fait de lenteurs administratives, la délimitation des différents ports est également approximative, bien qu'étayée par les observations sur place et l'analyse des photographies aériennes.

Figure 4 : Carte de la typologie des espaces de traversée à Brazzaville et à Kinshasa



Auteur, 2023

- 25 Chacun de ces lieux est pratiqué par différents acteurs, qui utilisent chacun la frontière comme une ressource. Nous évoquerons d'abord ceux qui tirent des richesses de la frontière en y faisant passer des marchandises ou des personnes, puis ceux qui vivent de l'activité générée par la traversée de la frontière, sans forcément la traverser eux-mêmes. Ceux qui vivent directement de la traversée sont principalement des commerçant.e.s, dont il existe plusieurs types, pratiquant des lieux différents. On distinguera ainsi les colporteur.ice.s qui passent essentiellement par les Beach et qui transportent des produits manufacturés en petits volumes (transportables par une personne), des commerçant.e.s qui transportent des stocks importants de matières brutes ou peu transformées, dans des volumes nécessitant le recours à une force de manutention et qui passent par les autres ports. Les premiers importent vers Brazzaville certains produits fabriqués à Kinshasa, notamment des allumettes, différents objets en plastique (chaises, ustensiles de cuisine, etc.), cigarettes ou boissons alcoolisées, et de Brazzaville vers Kinshasa des produits arrivés par conteneurs depuis les marchés internationaux, notamment asiatiques (textiles et vêtements, mèches pour les extensions capillaires, filets de pêches, produits d'hygiène, boissons sucrées...). Ils passent surtout par les Beach et utilisent les infrastructures dédiées au transport de passager.ère.s. L'arrêt de la circulation des bateaux-ferries entre les deux ports, due à la fois à l'absence d'entretien de ces derniers en RDC et à leur interdiction à la suite de l'opération *Mbata ya bakolo* à Brazzaville, a considérablement ralenti cette activité. Les seconds transportent des quantités de marchandises plus importantes, souvent des matières brutes ou peu transformées : bidons de carburant ou d'huile de palme, bois ou charbon, sacs de maïs, de manioc séché entier ou en farine (*fufu*), poisson fumé ou séché en lots dans des raquettes d'osier, différentes viandes de brousse (singe, antilope, tortue, crocodile, etc.), arachides, bananes plantains, légumes, boissons artisanales alcoolisées à base de palme ou de maïs. Ils se déplacent soit dans des barges propulsées

par des « pousseurs », soit dans des baleinières (péniches en bois motorisées, cf. Figure 6), soit dans des grandes pirogues, qui accostent dans des ports faiblement dotés en infrastructures, comme à Yoro du côté Brazzavillois et dans un certain nombre de ports privés à Kinshasa. Enfin, il faut évoquer les pêcheurs qui transportent parfois passager.ère.s ou marchandises, ainsi que les trafiquant.e.s de minerais ou autres contrebandiers (Ndzani, Berton-Ofoueme, 2017) qui passent par les débarcadères non aménagés et pas ou peu surveillés, qui utilisent des pirogues.

- 26 Ces échanges transfrontaliers suscitent une activité économique pour un ensemble d'acteurs, qui tirent ainsi une richesse de la présence de la frontière. Ce phénomène n'existe que dans les lieux où les traversées sont assez nombreuses pour fournir une clientèle suffisante, c'est-à-dire dans les ports, quelle que soit leur taille et leur niveau d'infrastructure. On peut citer les cambistes ou changeur.euse.s de monnaie (majoritairement des hommes à Brazzaville et des femmes à Kinshasa) ; les commerçant.e.s qui achètent les marchandises dans les ports pour les revendre dans les marchés des deux villes ou à proximité des ports ; les transporteurs et manutentionnaires qui peuvent être employés soit par les commerçant.e.s revendeur.euse.s, soit, en tout cas dans les ports privés de Kinshasa, par les propriétaires du port ; les commerçant.e.s ambulants qui vendent eau, cigarettes, nourriture etc. ; les restaurateur.ice.s chez lequel.le.s mangent les travailleur.euse.s du port, les agents de l'État (douanier, policiers, direction des migrations, etc.) et les voyageur.euse.s ; les bagagistes etc.

Nos observations de terrain permettent donc d'esquisser une typologie des différents espaces d'échanges de marchandises et où la frontière devient une ressource économique, soit par le différentiel d'offre et de demande pour différents produits, soit par l'activité suscitée par ce différentiel. Nous proposons maintenant d'analyser cette différenciation à partir de l'exercice du pouvoir en ces différents lieux.

Une frontière différenciée spatialement par l'exercice concret du pouvoir

- 27 Nous comparons ici différents points de traversée, mentionnés dans la typologie précédente, sur la rive brazzavilloise. Après avoir décrit les acteurs et marchandises qui transitent par ces espaces, nous détaillons ici les modalités d'exercice du pouvoir étatique en chacun de ces points. L'exercice du pouvoir est entendu ici comme la manière concrète dont l'État se « rend présent », se « fait sentir », et est capable de déterminer ou non les pratiques qui peuvent exister dans chacun de ces lieux (Foucault, 2004 ; Allen, 2011 ; Raffestin, 2019). Deux éléments vont de pair dans cette matérialisation concrète du pouvoir aux différents points de la frontière : les infrastructures et les agents de l'État (douanes, police des frontières, direction de l'immigration), les premières délimitant le cadre d'action des seconds.
- 28 Le niveau de développement des infrastructures entre le Beach, Yoro et le Beach Main Bleue est très différent. Le Beach (Figure 5) est composé de bâtiments administratifs, par lesquels il est obligatoire de passer pour accéder aux quais, eux-mêmes relativement entretenus et adaptés à des embarcations fluviales motorisées de qualité technique plutôt élevée (hors-bords, ferries, barges et micro-pousseurs). Ils sont l'héritage direct du port colonial qui servait, comme on l'a dit, de point essentiel de rupture de charge pour l'exportation de matières premières vers les métropoles

coloniales et qui a été le nœud de la restructuration du commerce dans le bassin du Congo au tournant du xxe siècle.

Figure 5 : Le Beach de Brazzaville



Parmi les bâtiments à gauche : restaurant et commissariat de police au premier plan ; bureau des douanes au second plan ; direction des migrations à l'arrière-plan au bout de la route. Accès au quai vers la gauche

Auteur 2022

- 29 Le port de Yoro fait partie du PABPS et dispose également d'un quai et de bâtiments dédiés à la douane, à la police et au contrôle de l'immigration. Il est cependant nettement moins équipé et entretenu, et l'ensablement est tel que le quai n'est depuis longtemps plus accessible. Le faible niveau d'infrastructure favorise une fréquentation par des embarcations moins performantes techniquement et surtout moins coûteuses, à savoir pirogues et baleinières (Figure 6). Éloigné du centre-ville, dans le quartier populaire de Mpila, il est fréquenté par une population bien plus précaire et marginalisée.

Figure 6 : Baleinières et pirogues au port de Yoro



Auteur 2022

- 30 Le Beach Main Bleu enfin, dans le quartier de Bacongo, n'est pas aménagé pour recevoir des embarcations. Un local a été construit pour héberger les policiers pendant les veilles de nuit, le lieu étant connu comme un point stratégique des traversées clandestines, mais il n'est pas occupé en permanence (Figure 7). Un campement mobile est installé par les pêcheurs (Figure 8), en fonction de leur activité, mais certains pêcheurs ont une résidence à Bacongo ou Makélékélé. Bien que situé dans le quartier de Bacongo, proche du centre, le Beach Main Bleu est en contrebas de la route, et accessible par une piste très accidentée. Ainsi, proche géométriquement des centres du pouvoir, il en est distant du point de vue du contrôle concret par l'État, une distance en termes « topologiques » (Allen, 2011).

Figure 7 : Local de la police des frontières au Beach Main Bleu



Auteur, 2022

Figure 8 : Campement de pêcheurs au Beach Main Bleue



Auteur, 2022

- 31 Ces écarts dans le niveau d'investissement dans les infrastructures matérielles vont de pair avec des pratiques différenciées de la part des agents de l'État et en particulier de la police, y compris au sein même du PABPS. La différence des pratiques entre le Beach et Yoro illustre la manière dont la différenciation spatiale des lieux transfrontaliers provient des fonctions que l'État attribue à chaque lieu et des conditions auxquelles il autorise l'échange des marchandises. Au Beach comme à Yoro, il existe une « petite corruption quotidienne » (Blundo, Olivier de Sardan, 2007) des policiers, mais de forme différente. Au Beach, les agents de la police ou de la douane ajoutent souvent des « complications » pour extorquer de l'argent en plus des contrôles réglementaires. Nous avons ainsi pu observer un policier commençant à vider le coffre d'un taxi et à en ouvrir les cartons jusqu'à obtenir 10 000 FCFA de la part du conducteur. Échapper complètement aux contrôles est très difficile, suppose d'avoir des relations haut placées ou bien coûte très cher. C., commerçant au Beach et Z., commerçant et conducteur de hors-bord au Beach également, insistaient sur le fait d'avoir rempli le « manifeste », document d'enregistrement des passagers et marchandises, et sur le fait que « tout se passait bien » si l'on suivait les règles.
- 32 À l'inverse, à Yoro, il est relativement peu coûteux de quitter le port ou d'y accoster sans passer par les procédures normalement obligatoires. Une commerçante entre les deux rives ainsi qu'avec le Cameroun et la République Centrafricaine, rencontrée au port de Yoro, m'a décrit cette différence en ces termes :
- [À Yoro], y a la police, mais ils sont à magouiller, ils sont corrompus, c'est clandestin. Parce que là, il n'y a aucun contrôle. Au Beach [...], tu es contrôlé, tu vas montrer long séjour, soit ton laisser-passer. Pourquoi est-ce que tu es là, tu en as pour combien de temps. Pourtant par Yoro il n'y a pas tous ces contrôles-là. Il suffit que, tu es arrivé, tu as donné tes 2000 francs au policier et puis hop tu es parti.⁷
- 33 Enfin, au Beach Main Bleue mais également à Maloukou, les contrôles se font encore moins sentir. Les policiers du Beach Main Bleue ont ainsi eux-mêmes dit connaître les pêcheurs qui traversent régulièrement, et donc ne pas les contrôler, et avoir des

« arrangements » avec leurs homologues de Kinshasa. À Maloukou, un pêcheur déclarait :

Pour certains, ils traversent simplement comme ça, comme ils ont des connaissances de l'autre côté ils peuvent prendre leur pirogue, ils traversent et ils s'en vont. Il est connu de quelques militaires de l'autre côté, les amis peuvent venir l'accueillir. Mais logiquement, avant même de traverser par la pirogue, tu dois aller rencontrer les autorités, tu paies les droits, ils te délivrent un papier [...].

Les propos d'un conducteur d'un convoi de barges arrêté depuis quelques semaines à Maloukou corroborent cette idée d'une traversée facile grâce à des « arrangements » :

Au Beach, y a les Immigrations, les quoi quoi quoi ! [...] Alors que, ici, tu prends la pirogue, sans papiers, sans quoi, tu es parti.

- 34 Bien que dans une situation très différentes par rapport à Brazzaville, on observe également à Maloukou comme au Beach Main Bleue l'utilisation du lexique de la famille pour évoquer les habitants vivant immédiatement en face (*bandeko*, « les frères », ou *libota*, « la famille » en lingala) et une description de la traversée comme étant facile et habituelle.

Cette différence de pratiques policières ne dépend pas du seul comportement des individus qui sont agents de la force publique, puisqu'il existe un roulement hebdomadaire des postes à la police des frontières. Un même policier peut donc un jour exercer tous les contrôles demandés au Beach sur un ballot de pagnes et, un autre jour, laisser un ballot passer contre 2 000 FCFA à Yoro. À chaque lieu transfrontalier sont attachées des pratiques, des normes de ce qui est ou non admis, tout cela en la présence et avec la participation d'agents de l'État.

- 35 On peut analyser cette différence de contrôle, alors même que les deux ports font partie du même domaine portuaire, comme l'attribution à chaque lieu de la réponse à un besoin de l'État. Le Beach est le lieu du transport officiel de voyageur.euse.s, lieu également de la mise en scène de la diplomatie entre les deux rives, il est donc celui de la démonstration de la capacité de l'État à contrôler ses frontières et l'intégrité de son territoire national. L'État doit cependant partiellement renoncer à ce contrôle au bénéfice de la réponse à un autre de ses besoins : le maintien de la paix civile, conditionné à la capacité de la population à satisfaire ses besoins vitaux. Il lui faut donc tolérer le non-contrôle des marchandises et des passagers dans un lieu qui assure en partie l'approvisionnement en produits alimentaires et en matériaux de combustion des marchés de Brazzaville, notamment depuis la RDC et les régions situées à l'amont de la capitale, pas ou peu connectées par voie routière.
- 36 Malgré cette différenciation des pratiques autorisées dans les différents ports de l'ensemble du domaine portuaire, l'État demeure en mesure d'exercer un contrôle fort sur les traversées de manière ponctuelle, et les échanges de ressources entre les deux rives sont rattrapés par les conflits entre les deux États quand ceux-ci surviennent. Ainsi, pendant l'opération *Mbata ya bakolo*, tous les ports étaient entièrement fermés. L'interruption totale du trafic dans le domaine portuaire de Brazzaville avait donc contraint les commerçant.e.s, ainsi que toutes les personnes qui vivent d'activités dépendantes de la traversée (restauration dans les ports, porteurs de bagages, changeurs de monnaie, etc.) à trouver d'autres sources de revenus et à investir d'autres espaces de traversée. Même dans les lieux moins contrôlés, comme à Maloukou, l'opération *Mbata ya bakolo* a été durement vécue par les habitant.e.s. Trois habitants de Maloukou ont ainsi évoqué la difficulté à écouler les produits agricoles du village, habituellement vendus sur l'autre rive et les difficultés économiques engendrées pour

la population. Ils ont également évoqué le fait que des ressortissant.e.s de RDC ont été caché.e.s par des habitant.e.s de Maloukou, une prise de risque qui révèle les liens de solidarité entre les habitant.e.s des deux rives. Ainsi, même si l'État est en mesure de manière ponctuelle de regagner un contrôle par des opérations policières coup de poing, les espaces frontaliers « marginaux » restent des ressources politiques permettant une forme de résistance ou d'échappatoire au contrôle étatique.

Frontière ressource et territorialisation transfrontalière

- 37 Les modalités selon lesquelles la frontière peut devenir une ressource divergent selon l'échelle d'observation. À une échelle inter-étatique, la frontière marque la différence économique à la fois en termes de niveau de vie, de stabilité monétaire et d'opportunité économique. À l'échelle interurbaine, on retrouve cette différence économique, mais transformée par les dynamiques locales. Ainsi, si Brazzaville est globalement plus riche que Kinshasa du fait de la rente pétrolière, elle est moins industrialisée et donc dépendante de Kinshasa pour divers produits de la vie quotidienne déjà évoqués. L'écart de population et de superficie de ces villes est tel que les Kinois parlent ironiquement de Brazzaville comme d'un « quartier de Kinshasa ». Les écarts de niveau de vie, d'offre et de demande de différents produits entre les deux villes font de la frontière une discontinuité exploitée comme ressource, par celles.eux qui commercent de part et d'autre du fleuve et par celles.eux qui vivent de cette activité de traversée. Les habitant.e.s de Brazzaville et Kinshasa bénéficient de la proximité immédiate de la frontière, exploitée comme une ressource spatiale. Enfin, à une échelle intra-urbaine, les opportunités transfrontalières sont différenciées selon le degré de contrôle à la frontière et les infrastructures qui rendent ou non possibles les échanges de différentes marchandises. La manière dont la frontière est exploitée comme ressource entre les deux villes n'est donc pas uniforme mais varie d'un lieu à un autre. Si aucune frontière n'est uniforme, la production des espaces frontaliers et leur différenciation dans le Pool est indissociable de la configuration géographique originale de deux capitales qui se font face sur leur frontière. Ainsi, les conflits et coopération au niveau des États ont-ils des répercussions plus fortes que si les capitales étaient éloignées de la frontière, du fait de la quasi immédiateté matérielle des rapports entre les deux villes. La matérialisation du conflit ou de l'arrêt des relations à la frontière dépend beaucoup moins de la capacité de l'État à déployer son pouvoir sur l'ensemble de son territoire. Les points de passage officiels sont d'autant plus investis par l'État d'une fonction de mise en scène de la maîtrise de sa frontière que sur l'autre rive se tient le centre politique d'un autre État avec lequel les relations sont souvent houleuses.
- 38 La question des échanges de ressources-marchandises est indissociable de cette différenciation du contrôle étatique. L'acceptation nécessaire par l'État des stratégies de survie des habitants explique que l'on tolère à Yoro un contournement des formalités administratives et du contrôle des marchandises pour un trafic de plus grand volume concernant des biens alimentaires, et pas au Beach pour les produits manufacturés, moins essentiels à la survie quotidienne de la population mais plus valorisés par l'État du point de vue de son développement économique et industriel. On a donc un basculement entre la marchandise ressource et la frontière ressource. L'interdépendance entre les deux villes fait de certaines marchandises une ressource, et cela est dû à un différentiel frontalier. En ce sens, la frontière participe de l'ajout de valeur de la marchandise pour celles.eux qui en font le commerce et forme donc par là-

même une ressource. Mais la frontière n'est pas une ressource de manière uniforme pour les commerçant.e.s. Elle l'est en des points localisés, qui varient selon les marchandises échangées. Ainsi, les ports privés de Kinshasa ou le port de Yoro sont-ils des espaces ressources pour les commerçant.e.s de produits alimentaires, de charbon, de carburant, etc. alors que pour les contrebandiers, ce sont les berges non aménagées qui jouent ce rôle de ressource. Chacun de ces lieux suppose des connaissances et des relations qui rendent possible le passage. Celles.eux qui disposent de ces capacités sont celles.eux qui peuvent exploiter cette ressource spatiale. Les points transfrontaliers où le passage est facilité et/ou moins cher deviennent à leur tour des ressources spatiales pour celles.eux qui savent les emprunter. Il y a les lieux où l'on traverse la frontière en se pliant à la loi, ceux où on la viole, c'est-à-dire qu'on entre en conflit et donc tout de même en relation avec elle, et ceux où on l'ignore (Foucault, 2004). La production des espaces frontaliers par l'exercice du pouvoir étatique crée une sélection localisée de la manière dont tel ou tel acteur peut exploiter la frontière. Il ne faut toutefois pas comprendre cette différenciation du contrôle comme une stratégie délibérée de l'État. Il s'agit plutôt d'une concession contrainte tant par l'incapacité à « formaliser » l'économie que par la difficulté à contrôler ses agents.

- 39 La marginalité accrue des espaces et des populations du point de vue des investissements et de la présence de l'État a un double effet sur la frontière : d'une part, elle la fait moins ressentir, dans la mesure où la dimension barrière de la frontière est très peu tangible ; d'autre part, elle renforce l'effet frontière ressource, les nécessités économiques renforçant le besoin d'aller commercer sur l'autre rive pour profiter des avantages de l'État voisin. La marginalité a aussi pour effet, c'est notamment le cas à Maloukou, de rendre l'accès à certains services ou biens plus rapide et moins coûteux de l'autre côté de la frontière. Les « arrangements » entre policiers de part et d'autre, les réseaux d'interconnaissance entre agents de l'État et habitué.e.s de la traversée, sont des facteurs qui restreignent l'exercice réel de la souveraineté de l'État à sa frontière, à l'écart des centres officiels des échanges. C'est donc par ces marges qu'on observe une territorialisation transfrontalière par le bas, dans laquelle la frontière s'efface et se renforce à la fois, un type de processus analysé sous les termes *debordering/rebordering* dans les *border studies* (Amilhat Szary, 2020). À l'inverse, là où l'activité transfrontalière est la plus intense, dans les ports, la frontière se fait particulièrement sentir, son passage est plus coûteux en temps, en argent, et demande davantage de relations. En même temps ces espaces sont bien appropriés par une communauté d'acteurs qui vit sur la frontière et de la frontière, la combinaison de procédures et des coûts de la traversée fait des lieux de cette dernière un espace cohérent et commun, liés et appropriés dans un même ensemble de pratiques. Contrairement aux berges où la frontière est la plus poreuse, c'est la forte tangibilité de la frontière qui permet ici de parler de territorialisation. Le fait de traverser la frontière dans ces ports suppose une maîtrise de l'espace, une connaissance des acteurs qui le fréquentent, des habitudes et des pratiques qui relient entre eux ces lieux.

Conclusion

- 40 Entre Brazzaville et Kinshasa, l'apparent paradoxe entre les conflits récurrents entre les États et la continuité des échanges de marchandises se résout par l'analyse de la répartition spatiale de ces échanges. Les observations et entretiens menés à différents

points de la frontière sur la rive brazzavilloise permettent d'analyser une différenciation entre des points de traversée, dans lesquels les conflits et coopérations entre les États et entre acteurs pratiquant ces lieux se nouent différemment. Selon l'aménagement et les pratiques des agents de l'État, on n'échange pas les mêmes marchandises, et on ne tire pas une richesse de l'activité de traversée de la frontière de la même manière. La frontière entre Brazzaville et Kinshasa offre une configuration spatiale originale pour étudier les conflits et coopérations dans un contexte post-colonial, autour de marchandises-ressources qui font de la frontière elle-même une ressource pour celles et ceux qui la pratiquent. La proximité de deux centres politiques qui se font face de part et d'autre du fleuve conduit à une juxtaposition entre, d'une part, des nœuds centraux du commerce formel où la frontière se fait particulièrement ressentir (notamment sur la capacité à traverser, induite par les successions de conflits et de coopérations entre les États) et, d'autre part, des espaces plus marginaux où la frontière peut être exploitée par un plus grand nombre d'acteurs et en même temps être moins directement tangible dans les pratiques de traversée. La différenciation de ces lieux par l'exercice du pouvoir étatique est un héritage de l'aménagement colonial du fleuve et de ses rives dans une perspective d'exportation de matières premières. C'est bien l'exploitation coloniale du territoire qui a produit les centres et les périphéries qui structurent aujourd'hui les pratiques d'échange transfrontalier. Dans ce contexte de face à face des deux capitales, l'approche « topologique » et non « topographique » du pouvoir (Allen, 2011) permet de comprendre la juxtaposition de ces centres et de ces marges du pouvoir dans un même espace urbain, et la complémentarité des modes de territorialisation transfrontalière. On touche même à un paradoxe de la territorialisation : c'est parce que chaque État produit, par l'exercice du pouvoir différencié spatialement, des espaces où il se fait plus ou moins présent, que la frontière se fait plus ou moins tangible, peut être plus ou moins exploitée, et est à l'origine d'une territorialisation alternative qui outrepassse la limite entre les deux souverainetés voisines.

- 41 Le paradoxe de la coexistence des relations houleuses des deux États et de la continuité des échanges « par le bas » peut être mieux compris par une analyse à l'échelle intra-urbaine. L'accroissement des contrôles voire la fermeture des ports a pour conséquence un redéploiement des circulations dans des espaces plus marginaux. La porosité de la frontière, même sur les berges non aménagées, reste cependant variable, et tout redéploiement des flux n'est pas possible. Une baisse de la fréquentation depuis *Mbata ya bakolo* puis les restrictions des circulations liées à la pandémie de Covid-19 a été observée dans les deux Beach et de nombreux.ses commerçant.e.s n'ont pas pu reprendre leur activité. Cette baisse reste difficile à quantifier et les redéploiements des circulations devront faire l'objet d'études ultérieures. Par ailleurs les projets de pont route-rail et de corridor de développement, bien qu'ayant peu de chances d'aboutir prochainement, impliqueraient une redéfinition des espaces transfrontaliers, et pourraient remettre en cause la territorialisation transfrontalière dans les espaces marginaux. On peut aussi lire ces projets comme une tentative de réaffirmation par les États de la frontière dans un espace où elle est très poreuse. La construction du pont pourrait, paradoxalement, rendre plus difficiles les coopérations dans ces espaces où la frontière est pour le moment peu contrôlée.

BIBLIOGRAPHIE

ALLEN, J., 2011, « Topological twists: Power's shifting geographies », *Dialogues in Human Geography*, vol. 1, n° 3, p. 283-298.

AMILHAT SZARY, A.-L., 2020, « Chapitre 1. Épistémologie des frontières : origine et actualité des border studies », in *Frontières*, Horizon, Paris, Armand Colin, p. 8-16.

AMILHAT-SZARY, A.-L. (Éd.), 2006, *Après les frontières, avec la frontière : nouvelles dynamiques transfrontalières en Europe*, Paris, Ed. de l'Aube.

AMILHAT-SZARY, A.-L., 2015, *Qu'est-ce qu'une frontière aujourd'hui ?*, Paris, PUF.

AYIMPAM, S., 2006, « Vie matérielle, échanges et capitalisme sur la rive méridionale du Pool du fleuve Congo (1815-1930) », *Recherche en Anthropologie et Histoire de l'Afrique*, n° 18.

AYIMPAM, S., 2013, « Commerce et contrebande : les réseaux d'importation des textiles imprimés entre Brazzaville et Kinshasa », *Espaces et sociétés*, vol. 155, n° 4, p. 63.

AYIMPAM, S., 2014, « Commerce transfrontalier et migration féminine entre les deux Congo », *Revue Tiers Monde*, vol. 217, n° 1, p. 79.

BARAL-ANGUI, S. U., 2016, « Migrations, identités et tensions sociopolitiques en Afrique Centrale », *CAMES, Nouvelle Série, Sciences Humaines*, vol. 1, n° 6, p. 222-238.

BENNAFLA, K., 2002, *Le commerce frontalier en Afrique centrale*, Karthala.

BENNAFLA, K., 2012, *Pour une géographie des bordures à l'heure globale : frontières et espaces d'activités « informelles »*, Habilitation à diriger des recherches, Université Paris Ouest Nanterre La Défense.

BENNAFLA, K., 2014, « État et illégalisme : quelle géographie ? Une approche par les flux marchands depuis l'Afrique et le Moyen-Orient : », *Annales de géographie*, vol. n° 700, n° 6, p. 1338-1358.

BLUNDO, G., OLIVIER DE SARDAN, J.-P., 2007, « Introduction. Étudier la corruption quotidienne : pourquoi et comment ? », in *État et corruption en Afrique*, Hommes et sociétés, Paris, Karthala, p. 5-28.

BONNEMAISON, J., LASSEUR, M., THIBAUT, C., 2000, *La géographie culturelle : cours de l'Université Paris IV-Sorbonne, 1994-1997*, Paris, Editions du C.T.H.S.

BOURON, J.B., 2023, « Ressource », *Géococonfluences*, En ligne : <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/ressource-s>.

BRÉDELOUP, S., 1994, « L'aventure contemporaine des diamantaires sénégalais », *Politique africaine*, vol. 56, n° 1, p. 77-93.

BRÜLHART, M., HOPPE, M., 2011, « Economic integration in the lower Congo region: opening the Kinshasa-Brazzaville bottleneck », *World Bank Policy Research Working Paper*, n° 5909.

BURKE, J., 2017, « Face-off over the Congo: the long rivalry between Kinshasa and Brazzaville », *The Guardian*, En ligne : <https://www.theguardian.com/cities/2017/jan/17/congo-rivalry-kinshasa-brazzaville-river-drc>.

- CHENET, M., 2019, « Pour une géographie incarnée et singulière. De la pratique du cinéma documentaire en géographie », *Revue française des méthodes visuelles [En ligne]*, n° 3.
- CHENET, M., 2020, « Filmer le travail : apports d'une pratique de cinéma documentaire en géographie », *Images du travail, travail des images*, En ligne : <http://journals.openedition.org/itti/392>.
- COQUERY-VIDROVITCH, C., 2013, *Le Congo au temps des grandes compagnies concessionnaires 1898-1930. Tome 1*, Paris, Éditions de l'École des hautes études en sciences sociales.
- CUPRI, H., 2023, « Mobidic - Frontières et mobilité », *Mobidic, Dictionnaire critique des mobilités*, En ligne : <https://mobidic.cnrs.fr/frontieres-et-mobilité/>.
- DEVLIEGER, C., 2018, « "Rome" and the 'Romains' : laughter on the border between Kinshasa and Brazzaville », *Africa*, vol. 88, n° 1, p. 160-182.
- DOEVENSPECK, M., MWANABINGO NENE, M., 2012, « Faire face à l'incertitude : la frontière entre le Congo et le Rwanda comme une ressource », *Annales de géographie*, vol. 684, n° 2, p. 151-171.
- DORIER-APPRILL, E., ZIAVOULA, R., 1996, « Géographie des ethnies, géographie des conflits à Brazzaville », in E. Le Bris (Éd.), *Villes du Sud sur la route d'Istanbul*, Paris, ORSTOM éditions, p. 259-289.
- DRESCH, J., 1947, « Méthodes coloniales au Congo belge et en Afrique équatoriale française », *Politique étrangère*, vol. 12, n° 1, p. 77-89.
- DZAKA-KIKOUTA, T., 2003, « Stratégies entrepreneuriales de gestion du risque dans les réseaux du commerce transfrontalier en Afrique Centrale : cas des échanges entre Kinshasa et Brazzaville », *Cahier de recherche du réseau de chercheurs Entrepreneuriat*, n° 03-72, p. 24.
- DZAKA-KIKOUTA, T., 2005, *Rapport final sur les échanges transfrontaliers entre Brazzaville et Kinshasa (bassin occidental)*, Brazzaville/Kinshasa, INICA/OCDE.
- FOUCAULT, M., 2004, *Sécurité, territoire, population : cours au Collège de France, 1977-1978* (M. Senellart, Éd.), Paris, Seuil : Gallimard.
- FOUCHER, M., 2014, *Frontières d'Afrique*, C.N.R.S. Editions.
- GONDOLA, C. D., 1996, *Villes miroirs : migrations et identités urbaines à Kinshasa et Brazzaville, 1930 - 1970*, Paris, L'Harmattan.
- HAMEZ, G., 2015, *Pour une analyse géographique des espaces transfrontaliers : contributions théoriques et méthodologiques*, Habilitation à diriger des recherches, Université de Rouen.
- LABOU TANSI, S., 2013, *L'anté-Peuple.*, Le Seuil.
- LE GALL, G., CUPRI, H., 2023, « Mobidic - Territoires », *Mobidic, Dictionnaire critique des mobilités*, En ligne : <https://mobidic.cnrs.fr/territoires/>.
- LÉVY, J., LUSSAULT, M., 2013, *Dictionnaire de géographie et de l'espace des sociétés*, La Documentation Française.
- MAGRIN, G., BOISSIÈRE, A., DUBRESSON, A., NINOT, O., 2016, « Atlas de l'Afrique : un continent émergent? »,
- MBOKOLO, E., 2004, *Afrique noire : histoire et civilisations du XIXe siècle à nos jours*, Paris [Montréal], Hatier AUF.
- MISSER, F., VALLÉE, O., 1997, *Les gemmocraties : l'économie politique du diamant africain*, Desclée de Brouwer.

NDZANI, F., BERTON-OFUEME, Y., 2017, « La vente illicite de médicaments et ses conséquences à Brazzaville (République du Congo) », *Les Cahiers de l'IGRAC*, n° 14, p. 87-108.

NGOUMA, D., 2014, « Les marchés ruraux de la rive droite du fleuve Congo : cadre d'échanges transfrontaliers », *Revue de Géographie Tropicale et d'Environnement*, n° 2.

OLLANDET, J., 2011, *Les relations entre les deux Congo : Evolution et dynamique interne*, Paris, L'Harmattan.

RAFFESTIN, C., 2019, *Pour une géographie du pouvoir* (A.-L. Amilhat Szary & Y. Calbérac, Éd.), Lyon, ENS Éditions.

SAUTTER, G., 1966, *De l'Atlantique au fleuve Congo, une géographie du sous-peuplement, République du Congo, République gabonaise... par Gilles Sautter*, Paris, Impr. nationale.

SOHN, C., 2022, « La frontière comme ressource : vers une redéfinition du concept », *Bulletin de l'association de géographes français. Géographies*, vol. 99, n° 2, p. 11-30.

TARRIUS, A., 2010, « Territoires circulatoires et étapes urbaines des transmigrant(e)s », *Regards croisés sur l'économie*, vol. 8, n° 2, p. 63-70.

VANSINA, J., 2018, *The Tio Kingdom of The Middle Congo: 1880-1892*, Routledge.

NOTES

1. Le mot « acteur » est utilisé au masculin car il fait référence à une catégorie d'analyse en sciences sociales. À cette exception près, l'article est rédigé en écriture inclusive.
2. Sur ce point, nous nous appuyons sur la littérature autour de la frontière-ressource, développée dans les *border studies* et particulièrement à partir de terrains africains (Amilhat-Szary, 2006 ; Foucher, 2014 ; Amilhat-Szary, 2015 ; Doevenspeck, Mwanabiningo Nene, 2012 ; Sohn, 2022 ; Cupri, 2023).
3. Pour une critique du concept de territoire transfrontalier, voir notamment Hamez (2015), dont la réflexion s'appuie sur une définition juridique du territoire, dans un contexte européen.
4. Par « du même type », nous entendons du même niveau d'infrastructures, de surveillance policière, pratiqués par les mêmes catégories d'acteurs et donnant lieu aux mêmes types d'échanges (cf. II).
5. Les sources historiques ne précisent pas ou peu la nature des marchandises échangées à cette période mais mentionnent seulement l'existence de circulations.
6. Léopoldville est renommée Kinshasa en 1966. La RDC prend le nom de Zaïre de 1971 à 1997, dans le cadre de la politique de zaïrianisation de Mobutu.
7. Entretien filmé, réalisé en avril 2022 en langue française au domicile d'A.

RÉSUMÉS

Cet article propose une lecture des échanges de ressources marchandes entre Brazzaville et Kinshasa comme faisant partie d'un processus de territorialisation transfrontalière. Il analyse les différents espaces de passage à une échelle intra-urbaine et comment l'exercice concret du

pouvoir y est différencié spatialement. Il s'appuie d'abord sur des études géographiques et historiques anciennes pour montrer comment la division coloniale du territoire a à la fois produit la frontière et différencié des centres du pouvoir d'espaces marginaux sur les rives du fleuve où la frontière est particulièrement poreuse. Il décrit ensuite à partir d'observations et d'entretiens menés à Brazzaville en 2022 différents lieux transfrontaliers et en dresse une typologie à partir du degré et du mode de concrétisation du pouvoir de l'État dans chacun d'eux. La configuration spatiale originale de Brazzaville et Kinshasa, deux centres politiques séparés par un fleuve explique une géographie de l'exercice du pouvoir à la frontière très contrastée à une échelle intra-urbaine, qui permet d'expliquer le paradoxe historique de la récurrence des conflits entre les pouvoirs publics et de la continuité des coopérations entre les populations. Le couple conflit-coopération s'articule d'une manière différenciée selon les lieux de traversée et les ressources marchandes qui y sont échangées.

Relations between Brazzaville and Kinshasa are caught in a permanent paradox of conflicts and cooperation, from the point of view of both states and populations. They have been studied through the lens of the history of the cities' construction, of the cultural links between the riverbanks, and by the prism of specific cross-border trade channels. This article tackles this paradox with a geographical approach, by studying the spatial differentiation of exchanges between the two cities along the riverbanks. It combines a historical approach to the colonial and post-colonial production of river spaces with a field survey carried out in Brazzaville in 2022 at various river crossing points, and scrutinizes diverse places of crossing at an intra-urban scale, emphasizing the tangible exercise of spatially differentiated power. It combines political geography, which sees territory as shaped by the outcome of the exercise of power and by various power dynamics, with border studies. Drawing initially upon former historical and geographical studies, the article illustrates how the colonial division of territory not only delineated the border but also demarcated power centers from marginal spaces along the riverbanks, where the border is notably porous. It proposes a typology of cross-border spaces in Brazzaville, based on observations and interviews carried out on the banks of the river. Concretely, the exercise of power involves the material infrastructure allowing navigation and the practices of state agents, which are the base of the typology. These differences in the exercise of power are analyzed in terms of spatial distribution of the response to the needs of the State to maintain itself : the assertion of its sovereignty and control of its border and the capacity of the population to meet its basic needs. A "topological" rather than "topographic" approach to power allows understanding the coexistence of central and marginal power structures within the same urban space. The paradox of territorialization arises from the spatially differentiated exercise of state power, creating spaces where the border is more or less tangible, exploitable, and leads to an alternative territorialization surpassing the limit between neighboring sovereignties. The unique spatial configuration of Brazzaville and Kinshasa, two political centers facing each other across the Congo River, allows to understand an exercise of power at the border that is highly contrasting at an intra-urban scale. This contrast aids in understanding the historical paradox of recurring conflicts between public authorities and the sustained cooperation among populations. The interplay of conflict and cooperation articulates differentially depending on the crossing points and the resources exchanged therein. The border between Brazzaville and Kinshasa provides a unique spatial setup to examine conflicts and cooperation in a post-colonial context, focusing on traded goods as resources that turn the border itself into a spatial resource.

INDEX

Keywords : Brazzaville, Kinshasa, cross-border trade, river trade, territorialization, conflict, cooperation, resource

Mots-clés : Brazzaville, Kinshasa, espace transfrontalier, commerce fluvial, territorialisation, conflit, coopération, ressource

AUTEUR

CLÉMENCE AUZARY

Doctorante, université : Paris 1 Panthéon-Sorbonne, UMR 8586 Prodig
clemence.auzary@univ-paris1.fr