

L'ITINERAIRE DES MIGRANTS DE BOUZA (NIGER) VERS YAOUNDE (CAMEROUN) : LA NEGOCIATION ET LA DISSIMULATION IDENTITAIRE COMME STRATEGIE DE PASSAGE AUX POSTES DE CONTROLE FRONTALIERS ET ROUTIERS

Mahamadou HACHIMOU ABDOURAHAMANE

Doctorant, LERTESS /EDLASHS

Université Abdou Moumouni de Niamey

mahachimou94@gmail.com

Issa ABDU YONLIHINZA

Université Abdou Moumouni de Niamey

yolehinza@gmail.com

Résumé

Le présent article examine l'itinéraire des migrants en provenance de Bouza (Niger), longtemps habitués à transiter par le Nigeria, pour se rendre à Yaoundé, la capitale camerounaise. Pris en étau entre deux espaces géographiques aux réalités distinctes (CEDEAO, CEEAC), ces migrants se heurtent à des contrôles successifs au niveau des postes de contrôle routiers. A partir d'une observation participante effectuée le long d'itinéraires des migrants de Bouza vers Yaoundé, cette analyse met en lumière les stratégies adaptatives mobilisées par les migrants pour franchir les multiples obstacles qui entravent leur itinéraire pour accéder au milieu d'accueil. Il s'intéresse plus spécifiquement aux stratégies de négociation et de dissimulation identitaire en contexte migratoire, révélant ainsi les jeux d'acteurs et leurs alliances, des pratiques peu observables en dehors de ces lieux.

Mots clés : *Niger, Cameroun, migrant, négociation, dissimulation, identité*

Abstract

This article examines the route of migrants from Bouza, Niger, who have long been accustomed to transiting through Nigeria, to Yaoundé, the Cameroonian capital. Caught between two geographical areas with distinct realities (ECOWAS, ECCAS), these migrants encounter successive checkpoints at roadside checkpoints. Based on participant observation conducted along the routes of migrants from Bouza to Yaoundé, this analysis highlights the adaptive strategies employed by migrants to overcome the multiple obstacles

hindering their journey to reach their destination. It focuses more specifically on the strategies of negotiation and identity concealment in the context of migration, thus revealing the interplay of actors and their alliances practices rarely observed outside these settings.

Keywords: Niger, Cameroon, migrant, negotiation, concealment, identity

Introduction

Les travaux de recherche portant sur les migrations sont abondants et traitent de cette thématique sous divers angles. Du reste, ils se sont longtemps focalisés sur les dynamiques observables dans les espaces de départ ou d'arrivée des migrants. Très peu d'auteurs se sont intéressés aux mobilités transfrontalières (A. Aziz Mossi, 2019). Dès lors, les informations restent limitées quant à la manière dont les migrants traversent les frontières et affrontent les obstacles administratifs et politiques (A. Pécoud, 2006). Or, dans un contexte marqué de plus en plus par la globalisation et la restriction dans les mouvements des personnes, les frontières des pays africains apparaissent comme des espaces stratégiques où se jouent des enjeux multiples, notamment ceux liés aux mobilités transfrontalières (C. Cassarini et al, 2024). Bien qu'ils soient en partie contraints d'utiliser les moyens mis à leur disposition, les migrants, que ce soit dans les villes, entre villes et campagnes, entre régions ou entre continents, inventent aussi leurs propres façons de faire et de se mouvoir dans l'espace au-delà des limites habituelles J. Lombard (2009). Ainsi, face aux contraintes érigées par les Etats-nations, les personnes en mobilité recourent aux moyens et itinéraires de plus en plus souples pour s'adapter aux différents terrains géographiques (F. Le Houérou, 2007). C'est notamment le cas des migrants en provenance de Bouza au Niger, longtemps habitués à transiter par le Nigeria pour atteindre Yaoundé, la ville-capitale du Cameroun. Pris en étau entre deux espaces d'intégration régionale aux normes de circulation distinctes notamment la

Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) et la Communauté Economique des Etats de l'Afrique Centrale (CEEAC), les migrants de Bouza se trouvent dans des conditions de voyage éprouvantes. En effet, le passage d'un espace d'intégration à un autre couplé à l'enchevêtrement de contrôles routiers (policiers, agents d'immigration, *kato da gora*, etc.), rend l'itinéraire de ces migrants complexe, d'autant plus qu'ils voyagent pour la plupart dans l'irrégularité. Cet article examine les stratégies adaptatives mobilisées par ces migrants, leur permettant ainsi de poursuivre leur route jusqu'au lieu de destination. La première section de l'article dresse un état des lieux du cadre normatif et institutionnel régissant la circulation au sein des espaces de la CEDEAO et de la CEMAC, tout en mettant en exergue les principales contraintes. La seconde partie présente d'une part, les difficultés rencontrées tout au long de l'itinéraire migratoire, et d'autre part les stratégies déployées par les migrants pour y faire face.

1. Méthodologie

Une revue documentaire combinée à l'exploitation des données issues de la littérature grise a permis d'alimenter la présente analyse sur la question abordée. Une grille établie à cet effet a permis de contextualiser et de structurer les sources mobilisées. Par la suite, une observation participante, étape essentielle de ce travail, a été effectuée le long d'itinéraire des migrants de Bouza vers Yaoundé. Cette démarche s'inscrit dans l'approche de la mobilité comme terrain empruntée à J. Brachet (2007). Elle consiste à considérer le voyage-déplacement comme situation privilégiée d'enquête et d'observation.

De Bouza, lieu de départ, en transitant par le Nigéria, jusqu'à Yaoundé comme destination, cette démarche nous a permis d'observer l'éphémère, le mobile, le discret, le conflictuel, tout en se confrontant à la réalité vécue par les migrants de Bouza.

Pour enrichir cette étape, des entretiens semi-directifs ont été réalisés à Yaoundé au cours des mois de mai, juin et juillet 2024, impliquant à la fois des responsables institutionnels, des acteurs communautaires et des anciens migrants. Au total, 30 entretiens ont été menés à Yaoundé auprès de trois catégories d'acteurs : les responsables de l'Ambassade du Niger au Cameroun, ceux du Haut Conseil des Nigériens à l'Extérieur (HCNE), section du Cameroun, ainsi que les migrants de Bouza, à travers des récits de vie.

Les données terrain ont été analysées à partir de la transcription et du décryptage du discours issu des entretiens. Par la suite, un examen approfondi des notes d'observation a complété ces informations. Cette approche a permis de mettre en évidence les réalités vécues par les migrants ainsi que les dynamiques observées sur le terrain.

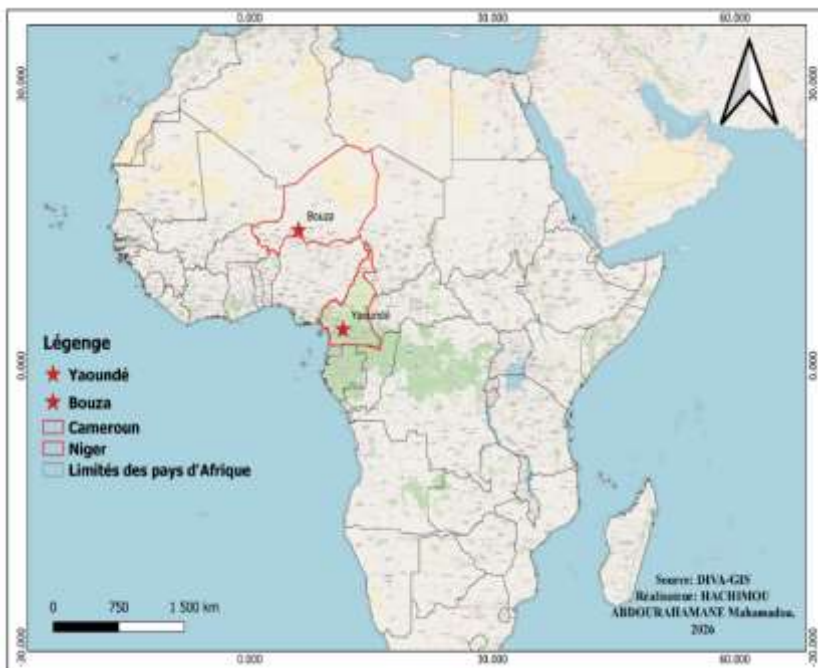
2. Résultats et discussion

Dans cette rubrique, l'analyse a porté sur les stratégies de franchissement de la frontière mobilisées par les migrants de Bouza au cours de leurs itinéraires migratoires vers Yaoundé. Il s'agira dans un premier temps, de montrer comment le transit par le Nigéria, État d'Afrique de l'Ouest et membre de la CEDEAO et l'entrée au Cameroun, pays de destination situé en Afrique Centrale et membre de la Communauté Economique des Etats de l'Afrique centrale (CEEAC) constituent un étai. Ce trajet marqué par de multiples contrôles routiers, contraint les migrants à recourir à des pratiques de négociation et à la dissimulation identitaire afin de poursuivre leur itinéraire vers la destination finale.

2.1. Se déplacer entre l'espace CEDEAO et CEMAC : un étau pour les migrants de Bouza

Dans un contexte mondial marqué par l'intensification des mobilités, plusieurs États ont progressivement mis en place des cadres de coopération régionale visant à faciliter la circulation des personnes, des biens et des capitaux. Cette liberté de circulation des personnes constitue de nos jours un instrument essentiel par lequel se matérialisent les politiques d'intégration régionale à travers le monde dont le modèle le mieux achevé à ce jour est celui de l'Union Européenne (S-P. Zogo Nkada, 2011). En Europe, le début des années 90 a marqué une période décisive, affirmée par la volonté des États de mettre en place une coopération accrue sur les questions migratoires (N. Robin, 2008). Le volet « *libre circulation des travailleurs* » du projet européen a ainsi été doté d'un cadre politique avec la signature de l'accord de Schengen en 1985, puis de la convention du même nom en 1990 (R-A. Tchilouta, 2023). En Afrique, la question de l'intégration régionale est entérinée par le traité d'Abuja notamment en son article 1 alinéa D qui a conduit à la répartition du continent en 5 régions représentées chacune par une Communauté Economique Régionale (CER) A-O. Gaël (2021). C'est ainsi qu'on distingue l'Union du Maghreb Arabe (UMA) en Afrique du Nord, la CEDEAO en Afrique de l'Ouest, la CEEAC en Afrique Centrale, la Communauté d'Afrique de l'Est (CAE) et la Communauté de développement d'Afrique australe (CDAA). Ces cinq communautés constituent le socle à partir duquel s'établissent les textes sur la circulation des personnes et des biens entre les États membres, bien que sur le terrain, il y a un fossé entre le discours et la pratique.

Carte 1 : Localisation du département de Bouza et de Yaoundé



Cette carte présente le département de Bouza, l’une des subdivisions administratives de la région de Tahoua au Niger, ainsi que la ville de Yaoundé, capitale du Cameroun. Située au sud-est de la région de Tahoua, la population de Bouza, comme celle des autres localités de Tahoua, amorce une ou plusieurs migrations internes, vers les grandes villes du pays, soit vers le nord du Nigeria (Kano, Jos etc.), avant d’élargir progressivement ses destinations vers des destinations plus lointaines, telles que les grandes villes du Ghana, de la Côte d’Ivoire, du Sénégal, du Gabon ou du Cameroun (F. Boyer et H. Mounkaila, 2010). Parmi ces destinations, Yaoundé, la capitale camerounaise constitue depuis plusieurs décennies un pôle d’attraction pour de nombreux migrants des pays africains,

victimes de chocs climatiques consécutivement aux crises socio-économiques et politiques. L'attractivité de cette ville s'explique également par le contexte économique du Cameroun. En effet, le taux de croissance annuel du produit intérieur brut proche de 4 % enregistré par le pays deux décennies après l'indépendance, a favorisé une croissance économique tout en facilitant une immigration intra-africaine (H. Mimché et P. Kamdem, 2016)

Dans ce contexte, l'itinéraire des migrants ressortissants de Bouza vers Yaoundé, la capitale camerounaise, implique la traversée de deux espaces distincts à savoir la Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) et la Communauté Economique des Etats de l'Afrique Centrale (CEEAC). Ces deux espaces sont régis par des dispositifs réglementaires différenciés notamment en matière de mobilité transfrontalière. Au sein de la CEDEAO, la question de la libre circulation des personnes et des biens figure bien au centre des objectifs fixés par cette organisation dès les premières heures de sa création en 1975, prônant de ce fait une intégration sous-régionale. Cette volonté s'est traduite par l'adoption de plusieurs instruments juridiques dont le protocole additionnel sur la libre circulation des personnes, le droit de résidence et d'établissement du 29 mai 1979. Ce protocole confère aux citoyens de la CEDEAO le droit d'entrer sur le territoire d'un Etat membre sans avoir besoin de visa, et le droit d'y résider et de s'y établir pour y entreprendre des activités économiques qui contribueront à l'intégration sociale et économique de la région (Journal officiel CEDEAO, juin, 1979). Ainsi donc, tout citoyen migrant peut entrer librement sur le territoire des Etats membres de la Communauté sans avoir à présenter de visa. Il lui suffit de posséder d'un document de voyage (passeport ou tout autre document de voyage en cours de validité établissant l'identité de son titulaire, avec sa photo, délivré par ou au nom de l'Etat membre dont il est le citoyen et sur lequel les cachets de contrôle des services d'immigration et d'émigration peuvent être

apposés). En Afrique, ce régime de libre circulation de la CEDEAO est considéré comme étant le plus poussé du continent comme l'indique l'International Centre for Migration Policy Development ICMPD (2025). Cependant, malgré l'existence de ce cadre favorable, la libre circulation au sein de la CEDEAO connaît de nombreux dysfonctionnements dans la pratique. Les contrôles aux frontières restent fréquents et rigoureux, de nombreux migrants se voient ainsi confrontés à des tracasseries administratives, à des exigences documentaires informelles ou à des paiements de faux frais pour pouvoir continuer leur trajet. Cette situation est dénoncée par de nombreux migrants de Bouza, la considérant comme un mépris à l'égard des règles établies par la CEDEAO, organisation à laquelle le Niger appartenait jusqu'au 28 janvier 2024, date à laquelle il a officialisé son retrait conjointement avec le Mali et le Burkina Faso. Au cours de nos entretiens, il revient fréquemment d'entendre des propos de la part des migrants qui estiment ne pas comprendre le traitement qu'ils subissent au Nigéria au cours de leur transit, pourtant membre de la CEDEAO, comme en témoigne un migrant de Bouza :

Dès l'entrée à la barrière de contrôle de Jibiya, il est demandé à tous les passagers de descendre de leurs véhicules pour ainsi se diriger vers le bureau des agents qui assurent le contrôle des papiers de voyage. A ce niveau il serait toujours mieux que la personne prépare la somme qu'elle serait amenée à donner et passe vite. Souvent, ce sont ceux qui font la tête dure ou qui engagent des négociations, croyant qu'ils disposent de leurs papiers, surtout le carnet de voyage de l'espace CEDEAO qui finissent par être retenus ou même brutalisés. Avec ces gens-là, il ne faut jamais résister, il suffit juste de faire ce qu'ils te demandent et les choses vont se passer normalement. Ils ne respectent pas les lois de la CEDEAO

encore moins les droits des personnes voyageuses.
(Entretien réalisé en juin 2024 à Yaoundé).

Ces propos montrent bien l'écart réel qui existe entre le discours officiel des acteurs, les textes sur les papiers et la réalité vécue sur le terrain. Cet état de fait a bien été souligné par S. Florianne Charrière et M. Frésia (2008), qui rappellent que si la libre-circulation est un « *principe* », au sein de l'espace CEDEAO, les migrants tout comme les réfugiés ne peuvent pas toujours se déplacer librement. Par conséquent, pendant leur voyage, les catégories légales n'ont d'ailleurs pas véritablement d'importance, ce sont les ressources financières à disposition qui importent plus que les statuts juridiques.

La Communauté Economique des Etats de l'Afrique Centrale (CEEAC) quant à elle fut créée en 1983 et Elle compte 11 Etats membres : l'Angola, le Burundi, le Cameroun, la République centrafricaine, le Tchad, la RDC, la Guinée équatoriale, le Gabon, la République du Congo, le Rwanda et Sao Tomé-et-Principe. Le Traité de la CEEAC a été revu en 2019 et est entré en vigueur en 2020. Contrairement à celui de la CEDEAO, il affiche un bilan moins élogieux (J. Mouangue Kobila, 2017). Prise à l'issue de la réunion des chefs d'Etat et de gouvernement tenu en 1990 à Kigali, le Protocole VII au traité du 18 octobre 1983 instituant la CEEAC, relatif à la libre circulation et au droit d'établissement des ressortissants des Etats membres de la Communauté n'est jamais rentré dans la respiration quotidienne des populations des États membres (Idem). Seule la circulation de certaines catégories des ressortissants des 11 Etats membres (responsables politiques et hauts fonctionnaires titulaires d'un passeport diplomatique ou de service) est libre dans cette Communauté. Cet état de fait a conduit certains Etats membres de la CEEAC regroupés au sein de la Communauté Économique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC) de décider de passer de la libre circulation. Ce long processus a conduit le 25 juin 2013, à l'adoption par les Chefs d'États de la CEMAC par

voie d'Acte Additionnel, du principe de la liberté de circulation dans l'espace communautaire, matérialisé par la suppression des visas pour tout ressortissant de la sous-région circulant dans l'espace CEMAC (C-D. Ndoumou Békalé, 2020). Toutefois, cet important engagement pris au plus haut niveau des institutions communautaires et qui semblait acquis au moment de sa signature, va connaître lui-même quelques balbutiements susceptibles de remettre en cause l'engagement total de certains acteurs majeurs dans le processus de mise en œuvre de la libre circulation en zone CEMAC. Ces différentes situations évoquées conduisent en réalité à des approches sous-régionales parfois enchevêtrées avec un processus souvent à deux ou trois vitesses dans une sous-région comme le souligne (J-M. Kobila, 2017). Dans ce paysage régional en mutation, l'avènement de l'AES (Alliance des États du Sahel), et son retrait de la CEDEAO en date du 28 janvier 2024, viendra affecter gravement le processus d'intégration de la région (M-L. Kaba, 2024).

Ainsi, les migrants de Bouza, qui tentent de rejoindre leur destination qu'est Yaoundé, se trouvent pris entre une double contrainte de régimes de circulation : d'un côté, les limites pratiques de la CEDEAO entravant la liberté de circulation, et de l'autre, la rigidité de la CEMAC, qui impose des exigences strictes aux migrants, accentuant ainsi leur vulnérabilité et renforçant la nécessité de stratégies d'adaptation à chaque étape du trajet.

2.2. Un itinéraire marqué par un enchevêtrement de postes de contrôles

Si les postes de contrôles constituent en principe un dispositif fondamental et légitime dans la sécurisation et régulation des mobilités pour les États, leur prolifération excessive peut toutefois produire des effets néfastes sur les objectifs poursuivis par un Etat. En Afrique subsaharienne, l'émergence de hauts

lieux du transit migratoire conduit à la mise en place par les acteurs institutionnels et les acteurs privés du transport officiel et officieux, des stratégies utilisant les vides laissés par les Etats pour arriver à leurs fins (J. Brachet, 2005). Au Nigéria, et plus précisément dans la partie Nord du pays où les groupes armés sévissent, la multiplication incontrôlée des postes de contrôle a fait apparaître une diversité des acteurs. Tel est la réalité au long de l'itinéraire Katsina-Kano, principal axe de passage des migrants de Bouza pour se rendre vers Yola, la frontière entre le Nigéria et le Cameroun. Ce trajet se particularise par la succession de postes de contrôle aménagés pour la circonstance de façon rudimentaire à travers, une corde, des troncs d'arbres ou encore des amas de sacs de sable posés sur la route. Ces dispositifs placés sous l'autorité des forces de défense et de sécurité nigérianes, et souvent par des milices d'autodéfense locaux. Policiers, militaires, douanes, se succèdent, auxquels s'ajoutent d'acteurs surnommés ironiquement « *Kato da gora* » qui signifie en langue haoussa « *les gaillards avec des gourdins* ». Cette juxtaposition d'acteurs à la fois formels et informels se traduit par des sollicitations répétées à l'encontre des passagers, présentées comme « *frais de route* ». Cette situation a conduit le chauffeur du véhicule au bord duquel nous nous rendions à Kano à exprimer son mécontentement en ces termes : « *Chacun cherche en réalité sa part et avec ces gens on ne gagne pratiquement rien. Ce poste que vous voyez n'existait pas il y a de cela quelques jours, mais ces militaires sont là aujourd'hui et ce sont eux qui l'ont créé* ». L'arrêt à ce poste contrôle, jugé inhabituel a entraîné une immobilisation du véhicule pendant une vingtaine de minutes, le temps qu'un compromis soit trouvé entre le chauffeur et les militaires, lesquels avaient initialement exigé une somme jugée exorbitante par le chauffeur. Cette situation fait du Nigéria, l'espace où les migrants de Bouza rencontrent plus de difficultés tout au long de leur itinéraire, notamment sur l'itinéraire qui relie Kano-Yola long de 630 Km,

fréquemment décrit comme un véritable calvaire. Cet itinéraire est le plus entrecoupé de postes de contrôle qui servent à des nombreux agents comme moyens de taxation illégale visant les voyageurs, et plus particulièrement les migrants de transit. Tout au long de cet axe, les migrants de Bouza sont contraints de payer des sommes souvent exorbitantes, n'obéissant à aucune règle afin de pouvoir continuer la route et s'approcher vers la frontière avec le Cameroun.

Deux facteurs contribuent à accroître leur vulnérabilité : leur nationalité étrangère facilement identifiable et leur supposée destination. En effet plus les migrants s'approchent de la frontière avec le Cameroun, plus les contrôles exercés par les différents acteurs de contrôle deviennent rigides. Le témoignage ci-après du responsable en charge de l'accueil et d'orientation des usagers, et responsable d'identification des Nigériens sans papiers à l'Ambassade du Niger au Cameroun, rend compte des pratiques auxquelles les migrants de Bouza sont confrontés le long de cet axe :

Cet itinéraire de Kano à Yola est la partie du voyage vers le Cameroun la plus éprouvante. Contrairement aux autres trajets, ce dernier est caractérisé par une double insécurité. Celle liée aux bandits armés et les menaces provenant des forces de l'ordre. La particularité de ce trajet, est que souvent même le règlement au préalable des frais de route avec le chauffeur ne te procure pas une paix intérieure. Dès que les agents constatent que la personne dispose avec elle les papiers du Niger ou comprennent qu'elle se dirige vers la frontière avec le Cameroun, ils commencent à lui hausser le ton ou à proférer des menaces pour tout simplement lui faire peur afin de lui soutirer de l'argent. En outre, plus l'on avance vers la frontière du Cameroun, plus les mesures se durcissent notamment le contrôle abusif et l'extorsion de fonds. Plusieurs cas pareils, nous ont été signalés par nos compatriotes. [...] une année, à

quelques kilomètres de la sortie de Yola, un ressortissant nigérien originaire de Bouza, convoyeur, alors qu'il était en route pour ramener certaines femmes au village, a été sauvagement abattu par les militaires du Nigéria. Selon les témoins oculaires, c'était autour d'une incompréhension sur une somme à payer, mais les militaires ont fini par l'assimiler à un élément de boko haram pour justifier leur forfaiture » (Entretien réalisé en mai 2024 à Yaoundé).

L'extrait issu de cet entretien avec le responsable de l'ambassade souligne la complexité qui caractérise l'itinéraire emprunté par les migrants de Bouza vers Yaoundé. Cette situation contribue à nourrir ce que J. Brachet (2007) qualifie de : « *institutionnalisation par le bas* ». C'est un mécanisme à travers lequel les différents corps de contrôle pérennisent des pratiques qui ne relèvent pas de leurs missions et qui sont parfois illégales sans rencontrer d'opposition de la part des sphères dirigeantes ou de leur direction hiérarchique directe.

Loin de prendre fin au territoire nigérian, la série de contrôles dont font face les migrants se prolonge une fois sur le territoire camerounais. Les migrants de Bouza généralement en situation irrégulière sont appelés à affronter des contrôles minutieux exercés par les agents des forces de défense. Cependant, contrairement au contexte nigérien les postes de contrôles apparaissent moins nombreux et sont également tenus exclusivement par les forces de défense et de sécurité camerounaises. L'entrée sur le territoire du Cameroun s'effectue par la commune de Bardake, à travers le village de Djamtari, situé à environ 50 km de Garoua. A partir de ce point, les contrôles effectués entre Garoua et Ngaoundéré, principales villes de transit jusqu'à Yaoundé donnent lieu à des négociations. Ce constat confirme celui de Y. Kenhoung, (2018), quant aux pratiques observées sur les routes qui mènent à des localités frontalières avec le Cameroun, jonchées de multiples

barrière de contrôles où les agents des États exigent des pots-de-vin aux passagers et aux chauffeurs.

3. La négociation et la dissimulation identitaire comme stratégie de passage aux postes de contrôle routiers

Deux principales stratégies sont utilisées par les migrants de Bouza en route pour Yaoundé pour franchir les postes de contrôle routiers : La dissimulation identitaire et la négociation. L'analyse de ces pratiques permet de mieux comprendre comment ces migrants s'adaptent aux contraintes des contrôles routiers.

3.1. La dissimulation identitaire : être voyageurs comme les autres voyageurs

La dissimulation identitaire constitue une stratégie majeure mobilisée par les migrants de Bouza pour franchir les postes de contrôle routiers. En effet, bien que les chauffeurs préfèrent intégrer « *koudin hanya* » qui signifie en haoussa « *frais de route* » dans les frais de transport, destinés à gérer les forces de l'ordre du Nigéria au niveau des différents postes de contrôle, comme en témoigne un migrant interviewé (Entretien réalisé à Yaoundé, juin 2024), cette pratique n'exclut ni la tenue de contrôle, ni les interactions entre les passagers et agents chargés du contrôle. Face à une telle situation, les migrants recourent à la dissimulation identitaire. Celle-ci repose sur une logique qui consiste à se fondre dans la catégorie des voyageurs ordinaires afin d'éviter d'être perçus comme des « voyageurs parmi les autres voyageurs » selon l'expression employée par A. Spire (2009). Il s'agit ainsi de masquer les éléments susceptibles d'attirer l'attention des agents de contrôle en faisant des aménagements identitaires progressifs, comme le souligne P. Mvou (2022). Selon cet auteur, l'identité n'est pas uniquement une relation à soi, mais aussi une relation avec l'autre. Elle

suppose, par conséquent, un processus de différenciation d'un autre à travers certains éléments distinctifs comme la langue, une histoire commune, les coutumes, etc. Le partage de ces éléments engendre chez l'individu et chez les groupes le sentiment d'appartenance et donc d'identification.

En conformité à ces différentes règles et pour diverses raisons, les migrants même au cours de leur voyage, adoptent certains comportements et usages linguistiques, pour marquer leur appartenance à des milieux ou normes spécifiques. Les observations réalisées le long de l'itinéraire de Bouza-Yaoundé, montrent que les migrants mobilisent l'identité locale lorsqu'ils traversent certaines portions dans le territoire du transit, comme le trajet Katsina-Kano. Ainsi, pour assurer le bon déroulement de cet itinéraire, des codes implicites sont progressivement établis entre les chauffeurs et les passagers migrants en provenance du Niger. C'est ainsi que, les migrants sont invités par les chauffeurs à dissimuler leur véritable identité en se présentant comme des ressortissants nigériens ou tout simplement comme des voyageurs en provenance du Niger dont la destination finale serait limitée à la ville de Kano. Par cette attitude, le migrant choisit non seulement de masquer sa nationalité, mais aussi de ne pas laisser apparaître sa destination finale et plus lointaine à savoir le Cameroun. L'enjeu poursuivi derrière cette dissimulation, est celui d'être traité avec une moindre hostilité et de réduire les formes de discrimination et d'extorsion de fonds. Dans ce contexte, le facteur linguistique intervient de façon systématique. Il s'agit en particulier de la maîtrise de la langue haoussa, majoritairement parlée dans le Nord Nigéria, laquelle constitue à cet égard un atout déterminant. Cette compétence linguistique permet aux migrants de Bouza de réduire les facteurs de risque au cours des interactions avec les forces de l'ordre, notamment en cas d'interrogation.

En d'autres termes, comme le rappelle justement S. Le Courant (2009), cette volonté témoigne de la recherche de l'effacement pour échapper au traitement réservé aux personnes en situation irrégulière. Cette stratégie est facilitée par la proximité géographique et le partage d'éléments culturels entre les migrants de Bouza et l'espace qu'ils traversent. Comme le souligne R-A. Tchilouta (2023), les points communs ethnolinguistiques entre le nord du Nigeria et le sud du Niger, où résident la majorité des communautés haoussa facilitent considérablement la mobilité et l'intégration sociale des migrants nigériens dans le tissu social nigérian.

L'autre forme que prend la dissimulation concerne l'appartenance territoriale au milieu que vient de quitter le migrant. Ainsi, lors des déplacements d'une localité à une autre au sein du territoire de transit, le migrant ajuste son discours en fonction de l'évolution de son itinéraire, généralement sous l'orientation du chauffeur. Ce dernier prend soin de lui transmettre quelques informations en amont, relatives à la prochaine destination. Ainsi, le migrant est appelé à chaque arrêt au niveau d'un poste de contrôle d'indiquer comme prochaine destination la ville suivante. Cette dissimulation de l'identité par les migrants est selon A Spire (2009), une stratégie qui consiste à montrer son appartenance au territoire que l'on quitte, tout comme celle du territoire où l'on arrive grâce à la maîtrise du dialecte local. Toutefois, cette forme de stratégie à laquelle font recours les migrants de Bouza, rencontre des résistances. En effet, lors de contrôles approfondis, la moindre incohérence dans la dénomination de certaines localités, de même que certaines spécificités dans la tonalité, suffisent à éveiller les soupçons des forces de l'ordre. Cette situation est d'ailleurs éclairée par le témoignage d'un migrant enquêté, qui met en évidence la limite de la dissimulation identitaire au cours de leur itinéraire, notamment face à des agents qui eux-mêmes maîtrisent certains « codes » établis par les différents acteurs :

Dans le passé, on rencontrait moins de difficultés sur la traversée de l'axe Kano-Yola. En collaboration avec les chauffeurs on utilisait certains codes qui nous facilitaient le voyage. Par exemple, lorsqu'on quitte Kano on se fait passer pour un Nigérien qui a pour destination l'Etat de Bauchi, une fois à Bauchi, on déclarait se rendre à Yola ainsi de suite. Cette stratégie nous épargnait des tracasseries et des dépenses exorbitantes. Avec le temps, les agents ayant découvert ces différentes stratégies, avaient à leur niveau changé le mode de contrôle. De ce fait, il leur arrive de nous poser des questions plus précises sur notre provenance ou notre destination exacte, telles que le nom d'un quartier, d'un chef de quartier ou une autre référence. Bien que les chauffeurs et les passagers s'adaptent eux-aussi à ce type d'interrogation, il n'en demeure pas moins que certains migrants finissent par être démasqués. (Entretien réalisé en juin 2024 à Yaoundé).

Ce témoignage met en évidence le caractère mouvant des pratiques et stratégies déployées par les migrants. En effet bien qu'elles se heurtent à des entraves liées aux réalités du terrain et aux contrôles, ces stratégies continuent d'être ajustées et réinventées avec plus ou moins de succès.

3.2. L'argent comme passe-droit : pratique de négociation entre les acteurs

La migration, entendue comme un processus de mobilité et de déplacement, implique le changement permanent des contextes dans lesquels se trouvent les migrants. Son étude doit alors postuler l'instabilité des formes sociales qu'elle engendre et se centrer sur la (re)négociation permanente des relations entre les individus (J. Brachet, 2008). Sur le long de l'itinéraire reliant Bouza à Yaoundé, ces relations sont largement structurées par

des pratiques de négociation, qui définissent constamment les règles de passage et de circulation. Cette négociation repose sur l'argent, qui apparaît comme un passe-droit, notamment lorsque la dissimulation identitaire échoue. En effet, cette pratique s'inscrit dans un contexte plus large propre au secteur du transport en Afrique. C'est en ce sens que nous souscrivons aux propos de J. Brachet (2008), qui souligne qu'en Afrique, le secteur de transport particulièrement touché par la petite corruption se caractérise par la multiplication de barrages, où les contrôles routiers constituent avant tout, pour les agents des États des opportunités de taxation souvent illégales. L'observation des pratiques de circulation des migrants de Bouza vers Yaoundé permet d'appréhender concrètement cette dynamique. Elle révèle la fréquence des points de contrôles exposés précédemment et le rôle central que joue l'argent dans l'interaction entre migrants, chauffeurs et agents de contrôle. Qu'il s'agisse des différentes étapes de la traversée des espaces de transit, ou encore au sein du territoire du pays d'accueil, les migrants, convaincus du caractère indispensable de l'argent dans la garantie de leur circulation, en viennent à le considérer comme le principal voire l'unique rempart pour franchir des checkpoints au niveau des frontières, ou à l'intérieur d'un même territoire sans entraves majeures.

Bien qu'ils ne voyagent généralement pas en règle et ne disposent d'aucun document les autorisant à franchir légalement le territoire camerounais, les migrants de Bouza parviennent à y pénétrer grâce au paiement de taxes illégales. Cette réalité est clairement illustrée par le témoignage d'un migrant :

L'entrée sur le territoire camerounais suit la même procédure que celle de la sortie du territoire du Nigeria. Ce sont les chauffeurs eux-mêmes qui rassemblent nos pièces d'identités accompagnés de deux mille Fcfa chacun, s'il arrive que la personne ne soit pas à son premier voyage et dispose d'une carte de séjour du Cameroun. Cette somme

est exigée y compris aux Camerounais qui proviennent du Nigeria ou encore à tout autre ressortissant d'un autre pays même s'il se trouve être en règle. Cependant, le traitement n'est pas le même pour la personne qui n'est pas en situation régulière et qui présente que sa carte d'identité du Niger. Dans ce cas, la somme exigée est plus élevée, elle va souvent jusqu'à 5000 Fcfa, cela dépend aussi de la négociation entre le chauffeur et les gendarmes (entretien réalisé le 10 juin 2024 à Yaoundé).

La photo qui suit illustre le poste d'entrée et de contrôle situé sur le territoire camerounais à Djamtari. A ce niveau, les chauffeurs récupèrent les papiers des migrants et centralisent une somme d'argent par individu, considérée comme une taxe d'entrée. Ces montants sont ensuite remis aux forces de contrôle présentes, notamment les gendarmes, afin de faciliter le passage et permettre l'entrée des migrants sans obstacle majeur. Cette pratique informelle conditionne l'accès au territoire.

Photo 1 : poste-frontière de la gendarmerie de Djamtari à l'entrée du territoire camerounais



Source : Travaux de terrain, Juillet 2024

Alors qu'au Nigéria le partage d'un espace commun Ouest-africain et certaines affinités socio-culturelles facilitent encore la dissimulation, au Cameroun seul le recours à l'argent permet aux migrants de franchir les contrôles. Cette situation s'explique notamment par l'absence de documents attestant légalement l'entrée sur le territoire camerounais et par la fréquence des contrôles de Garoua à Yaoundé. Sur cet itinéraire, les migrants doivent dès lors s'assurer de disposer d'une somme considérable, car il est très difficile d'échapper aux contrôles ou d'emprunter des pistes de contournements sur cet itinéraire. En

effet, hormis l'option ferroviaire disponible à partir de la ville de Ngaoundéré, d'autres alternatives sont quasi-inexistantes. A ce sujet, le témoignage livré par un migrant permet d'illustrer cette situation :

Depuis notre départ de Garoua en direction de Yaoundé, le trajet a été marqué par de nombreux postes de contrôle, chacun donnant lieu à des paiements obligatoires. Contrairement au Nigéria, où il est souvent possible de dissimuler son identité, cette stratégie s'avère difficile, voire impossible, au Cameroun. Conscient de cette réalité, j'ai renoncé à toute tentative de dissimulation et compté uniquement sur les frais de route prévus pour les contrôles. À la sortie de Garoua par exemple, les policiers ont rapidement compris que je n'étais pas Camerounais et nous ont accusés d'être entrés de façon irrégulière sur le territoire. Après l'intervention du chauffeur et une longue négociation, la somme exigée qui était au départ à 50.000 Fcfa a été revue à la baisse en la ramenant à 15.000 Fcfa, ce qui nous a permis de poursuivre le voyage. Aux autres postes, notamment à Garoua-Boulai et à Maiganga, des montants plus faibles ont été versés, notamment 5000 Fcfa. Les autres postes de contrôles intermédiaires où les agents ne font pas trop de vérifications, on s'est acquitté de payer 2000 Fcfa (entretien réalisé le 16 mai 2024 à Yaoundé).

Les observations directes et les entretiens réalisés empiriquement sur les pratiques de taxation auxquelles sont soumis les migrants de Bouza en route vers Yaoundé montrent que la petite corruption tend à s'imposer comme une pratique relativement normalisée et acceptable. A cet égard, le vice-président du Haut Conseil des Nigériens à l'Extérieur, section du Cameroun apporte un témoignage sur le comportement des forces de sécurité camerounaises :

Les forces de défense et de sécurité d'ici sont éveillées, elles ont leur stratégie à elles. Il suffit que tu disposes de quelques billets, et ils ne vont jamais te refouler, vous allez toujours trouver un terrain d'arrangement pour te laisser continuer. Ceux du Nigéria sont plus compliqués, mais avec ceux du Cameroun même dans le train, vous pouvez vous entendre et tu peux arriver jusqu'à destination. On a l'habitude même de recevoir des policiers qui accompagnent nos compatriotes nouvellement arrivés et nous les présentent, il y a donc une réelle entente (entretien réalisé le 09 mai 2024 à Yaoundé).

Ces témoignages confirment que la corruption constitue une contrainte majeure à laquelle sont soumis les migrants (F. Boyer, 2005). Selon cet auteur, le développement et l'importance de ce phénomène qui se manifeste par la multiplication des barrages de « *corps habillés* » dans l'ensemble des États concernés, constituent autant d'entraves à la liberté de circulation. On peut ainsi parler d'une véritable « *institutionnalisation* » de la corruption le long d'itinéraire emprunté par les migrants de Bouza vers Yaoundé, au sens où elle tend à devenir la norme au sens statistique, et qu'elle renvoie à la fois à une dimension culturelle et organisationnelle (J-F Médart, 2006).

Conclusion

Au terme de cette analyse qui se veut une contribution à la compréhension des pratiques de mobilité le long des voies de circulation, on appréhende la réalité vécue par les migrants de Bouza (Niger) en route pour Yaoundé (Cameroun). En effet, les résultats ont montré que, loin d'être un simple mouvement linéaire entre le milieu de départ et un espace d'arrivée, l'itinéraire migratoire se présente comme un véritable parcours du combattant, émaillé de multiples entraves liées aux contrôles. Ces derniers se durcissent également dans un contexte marqué

par la multiplication des blocs régionaux africains, ce qui ne facilite pas en réalité le vaste chantier de l'intégration régionale et continentale. Face à ces contraintes, les migrants développent des formes d'adaptation fondées sur la négociation et la dissimulation identitaire, devenues des moyens indispensables pour franchir des postes de contrôle routiers. Par ailleurs, cette mobilité ne peut être pleinement cernée sans tenir compte de la complexité des routes migratoires africaines marquées par l'imbrication des réalités tant géographiques, sociales, culturelles que politiques. Au regard des observations empiriques le long des itinéraires des migrants de Bouza vers Yaoundé, nous sommes d'avis avec J. Brachet (2007, p.147) sur le fonctionnement du système migratoire africain qu'il décrit : *« Leur organisation, entendue au sens large, ainsi que les conflits et les négociations qui en découlent, dévoilent en effet les stratégies des acteurs, leurs alliances, telles qu'elles ne sont que difficilement observables en dehors de ces lieux. Les tolérances de l'État et l'implication de ses agents dans des activités illégales y apparaissent incontournables, et les pratiques corruptives nécessaires à leur bon déroulement ».*

Références bibliographiques

- Békalé Christian Désiré Ndoumou, 2020, « Libre circulation en zone cemac : un challenge pour le couple Cameroun-guinée équatoriale », vol. 5 : 183-200.
- Boyer Florence, 2005, Être migrant et Touareg de Bankilaré (Niger) à Abidjan (Côte d'Ivoire) : des parcours fixes, une spatialité nomade, thesis, Poitiers, Département de géographie, 578 p.
- Boyer Florence et Mounkaila Harouna, 2010, « Partir pour aider ceux qui restent ou la dépendance face aux migrations », Hommes & migrations. Revue française de référence sur les dynamiques migratoires, n° 1286-1287 : 212-220.

- Brachet Julien, 2005, « Migrants, transporteurs et agents de l'État : rencontre sur l'axe Agadez-Sebha : », Autrepart, vol. n° 36, n° 4 : 43-62.
- Cassarini Camille, Dauchy Alizée, et Temporal Franck, 2024, « Éditorial : Dans la fabrique des régimes de mobilités en Afrique », Revue européenne des migrations internationales, n° vol. 40-n°4 : 7-12.
- CEDEAO, 1999, « Un recueil de la CEDEAO sur la libre circulation des personnes, le droit de résidence et d'établissement », Abuja, 56, pages.
- CEDEAO, 2002, *Recueil des Protocoles*, site <http://www.ecowas.org>
- Journal officiel de la CEDEAO, 1979, « protocole de la CEDEAO sur la libre circulation des personnes, le droit de résidence et d'établissement du 29 mai 1979 ».
- Julien Brachet, 2007, Un désert cosmopolite. Migrations de transit dans la région d'Agadez (Sahara nigérien), thèse de doctorat de géographie, Université Panthéon-Sorbonne, Paris I, 460 p.
- Julien Brachet, 2008, « D'une étape à l'autre : transit et transport dans les migrations (trans)sahariennes », African migration research : methods and methodology.
- Kaba Mohamed Lamine, 2024, « Incidence de la sortie de l'AES de la CEDEAO sur la libre circulation des personnes, des biens et des services en Afrique de l'Ouest », International Journal of Academic Multidisciplinary Research (IJAMR), vol. 8, n° 2 : 69-79.
- Kenhoung Yanic, 2018, l'intégration régionale en Afrique : le cas de l'Afrique centrale (analyse des processus, enjeux et contraintes), thèse de doctorat, département Science politique, Université de Dschang, Dschang, 380 p.
- Le Houérou Fabienne, 2007, « Migrations Sud-Sud », Revue des mondes musulmans et de la Méditerranée, n° 119-120.

- Lombard Jérôme, 2009, « Du taxi au migrant ou l'inverse : influences réciproques du transport et de la migration internationale en Afrique de l'Ouest », Cahiers de géographie du Québec, vol. 53, n° 149 : 241-260.
- Médard Jean-François, 2006, « Les paradoxes de la corruption institutionnalisée », Revue internationale de politique comparée, vol. 13, n° 4 : 697-710.
- Mimche Honoré et Kamdem Pierre, 2016. *Émigration internationale au Cameroun : des enjeux nouveaux aux nouvelles figures*, L'Harmattan.
- Mouangue Kobila James, 2017, « Bilan de la libre circulation des personnes en Afrique », Revue Interventions économiques. Papers in Political Economy, n° Hors-série. Transformations : 25.
- Nelly Robin, 2008, La CEDEAO, un espace de libre circulation, poste frontière avancé de l'espace Schengen, https://www.researchgate.net/publication/345656284_La_CEDEAO_circulation_poste_frontiere_avance_de_l'espace_Schengen (consulté le 1 février 2026).
- Nkada Simon-Pierre Zogo, 2011, « La libre circulation des personnes : réflexions sur l'expérience de la C.E.M.A.C. et de la C.E.D.E.A.O. », Revue internationale de droit économique, n° 1 : 113-136.
- Ondoa Léo Gaël Atanga, 2021, Leadership et construction de la Communauté Économique Africaine (AEC), Doctorat PhD en Relations Internationales, Institut des relations internationales du Cameroun, Université de Yaoundé II, 431 p.
- Pécoud Antoine, 2006, « Circulations migratoires et contrôles aux frontières », Migrations Société, vol. 18, n° 107 : 51-63.

- Perrine MVOU, 2022, « La question identitaire en contexte migratoire chez j. L. González », *African journal of literature and humanities*, vol. 2, n° 4 : 81-96.
- Robin Nelly (2009), la CEDEAO, un espace de libre circulation, poste frontière avancé de l'espace Schengen. In : Trémolières M. (dir.). Les enjeux régionaux des migrations ouest-africaines : perspectives africaines et européennes. Paris (FRA) ; Paris : OCDE ; CSAO, p. 149-165.
- Spire Amandine, 2009, Les étrangers d'Afrique de l'Ouest à Lomé (Togo) : identification, (in)visibilité et citoyenneté. : réflexions au regard de la ville d'Accra (Ghana), Doctorat en géographie, Paris 10, Département de géographie, 500 p.
- Stefan Le Courant, 2009, « Les étrangers en situation irrégulière et la rétention administrative Entre rendre visible et redevenir invisible », n° 4 : 29-37.
- Tchilouta Rhoumour Ahmet, 2023, « De l'autre côté de la frontière » : souveraineté, gestion des frontières et évolution de la géopolitique du Niger face à l'externalisation des politiques migratoires de l'Europe dans la région saharo-sahélienne, thèse de doctorat, Université Grenoble Alpes/ Université Abdou Moumouni de Niamey, 552 p.