

Migrants nigériens et commercialisation des pièces de véhicules à Mvog-Ada au Cameroun

Prince Nico Tchoudja*

pp. 129-141

Introduction

Pays frontaliers, le Cameroun et le Nigéria forment deux grandes entités politiques ayant connus une trajectoire coloniale parallèle d'une part et similaire d'autre part avec le Cameroun occidental née de la partition territoriale de 1916 entre la France et la Grande Bretagne¹. Après les indépendances, ces États qui ont presque tout hérité du régime colonial cherchent à consolider leurs liens dans le souci d'une coopération meilleure au bénéfice de tous. Leurs frontières, quoi que tracées au gré des colons, restent maintenues, séparant ainsi des milliers de familles. Ce qui n'empêche pas les populations des deux pays de se mouvoir. Le mouvement des biens et des personnes ainsi que les activités économiques entre ces pays forment en grande partie la densité du bilatéralisme entre les deux nations. Ainsi, on note une forte présence de la communauté nigérienne à Yaoundé principalement à Mvog-Ada où se développent des transactions commerciales des pièces de rechange des voitures. Le questionnement sur la présence des immigrants nigériens dans ce type de commerce à Yaoundé, objet de cette étude, est une investigation qui a tout son intérêt, puisqu'étant d'actualité, il aborde par ce truchement la question des migrations internationales, les métiers de la mobilité et la problématique des flux démographiques transfrontaliers. En effet, dans les migrations internationales, celles intra-africaines constituent un foyer de mobilités qui méritent une attention particulière de la part des politiques et des chercheurs dans le but d'éviter les situations d'urgence à venir telles que vécues dans les États du Nord victimes des migrations irrégulières. L'intensification des flux migratoires nigériens observée dans la vente des pièces détachées depuis des décennies dans les centres urbains du Cameroun nous amène à nous questionner sur les enjeux et contours de ladite activité monopolisée par ces ressortissants du pays ami et frère de la nation camerounaise. Pour cela, se dégage la question de savoir pourquoi et comment les immigrants nigériens investissent-ils dans le commerce des pièces de rechange des véhicules à Mvog-Ada? Résoudre cette énigme revient à éclairer la compréhension sur les facteurs de la mobilité nigérienne au Cameroun sans oublier leur choix

 <https://doi.org/10.21747/o874-2375/af41a11>

* Université de Douala- Chargé de Cours.

1 Parallèle avec les systèmes d'administration différents (Allemagne et France) pour le Cameroun et Grande Bretagne pour le Nigéria, similaire avec l'administration du Cameroun occidental et du Nigéria par la Grande Bretagne.

orienté vers l'activité d'une part et les mécanismes de distribution des articles ainsi que les retombées y afférents d'autre part.

1. De la présence des immigrés nigériens au Cameroun à la vente des pièces détachées de véhicules

1.1. Le Cameroun: une terre d'accueil des communautés nigérianes depuis la période précoloniale

La question d'accueil des étrangers en Afrique est une tradition puisque celle-ci relève même de l'essence de l'hospitalité qui caractérise le peuple de ce continent. Le contact entre les populations du Nigéria et celles du Cameroun commencent à se matérialiser avant l'occupation du continent par les puissances coloniales. En effet, dans la pratique des échanges, les peuples du territoire devenu Cameroun commerçaient avec leurs voisins, parmi lesquels ceux de la Cross River et de Calabar au Nigéria (Tchoudja, 2012: 169). Ce commerce à longue distance effectué par des caravanes de commerçants Camerounais et Nigériens solidifia les liens de fraternité entre les deux communautés tout en consolidant les rapprochements. L'activité des commerçants kanuri et haoussa qui accompagnèrent les Foulbés dans leurs déplacements du Bornou vers le Nord Cameroun concrétisa les liens culturels et politiques entre les deux entités. Ces Haoussa, vers 1850, qui détenaient les circuits commerciaux vers les régions méridionales créèrent un important commerce de tissus jusqu'en pays Bamiléké (Engola et Harre, 1992: 6) qui fournissait en retour les esclaves, la kola et l'ivoire durant la traite africaine des esclaves (Tchoudja, 2012: 201).

Pendant la période coloniale, les Européens dans leurs approches administratives développèrent des actions qui finirent par façonner le phénomène migratoire entre les populations camerounaises et nigérianes. En effet la politique migratoire étant le cadre d'expression de l'instrumentalisation des idéaux collectifs à des fins politiques (Mbogning, 2004: 37), ces derniers dans leurs systèmes administratifs se démarquèrent par la mise sur pied des processus migratoires entre les deux parties. Tout commença avec les Allemands qui, après l'exploitation des rapports scientifiques des expéditions menées par Kund Von Morgen, Tappenbeck, le docteur Zingraff et autres, comprirent que le territoire avait du potentiel économique qui nécessitait une mise en valeur. C'est dans cette vision que s'était posé le besoin d'une importante main d'œuvre dans laquelle se trouvaient les étrangers pour la réalisation de certaines tâches. Ainsi, Nigériens, Soudanais, Sierra-Léonais, Libériens et Dahoméens entrèrent au Kamerun pour servir comme porteurs-soldats (Essomba, 2005: 68). Parlant exclusivement des Nigériens, l'accent fut mis d'abord sur les Yoruba et les Haoussa qui venaient chercher du travail à Lagos (Foga Konefon, 2015: 58). Ces derniers au regard de leur réputation guerrière reconnue par les puissances occidentales présentes en Afrique exercèrent dans la *Polizeitruppe*² et dans la *Schutztruppe*³ (Essomba, 2005: 68).

Avec le départ des Allemands, les Britanniques menèrent aussi des activités qui exigèrent le contact et les mouvements migratoires entre le Cameroun et le Nigéria. En continuant l'exploitation des domaines agricoles allemands aux abords du mont Cameroun, se posait avec acuité le besoin en mains d'œuvre. Raison pour

² Police coloniale allemande.

³ Armée coloniale allemande.

laquelle, ils l'importèrent du Nigéria, puisque dans leur système administratif, le Cameroun occidental faisait partie intégrante de l'administration centrale basée à Lagos. Pour cela, il devint plus facile aux Nigériens de fouler le sol camerounais par rapport à la période allemande. Ces immigrants économiques, principalement les Ibos, formèrent dans le British Cameroon une véritable colonie, comme l'atteste Thomas Lothar Weiss:

Arrivés au Cameroun dans les fourgons de l'administration coloniale britannique, les immigrants nigériens au Cameroun anglophone constituent une constante de la géographie humaine du pays depuis les années 1920. Principalement Ibo, les Nigériens du Sud-Ouest travaillent comme commerçants, agriculteurs, manœuvres ou artisans et contribuent par leur activité, leurs réseaux de relations et leur solidarité, à la dynamique territoriale de cet espace (Weiss, 1996: 100).

Hormis cette migration économique poussant les Nigériens à arriver au Cameroun, les Britanniques donnèrent aussi l'opportunité aux élèves du Northern et du Southern British Cameroon d'aller continuer les études au Nigéria. En plus, ils accordèrent aussi l'accès aux emplois dans le domaine de l'éducation à certains Nigériens dans le Cameroun occidental. Ce qui favorisa davantage le phénomène migratoire entre ces peuples. Georges Courade à cet effet déclare:

La Grande Bretagne utilisait les services des personnes formées au Nigéria. En 1950, par exemple, pour l'ensemble du Cameroun sous mandat britannique, 64 % des juniors gradés employés par le gouvernement étaient des Camerounais et 36 % des Nigériens. Au niveau des cadres supérieurs, il y avait 1 Camerounais et 6 Nigériens (Courade, 1977: 5).

Après son indépendance, le Cameroun dans le souci des intérêts nationaux développa une politique d'immigration en vue d'assurer son bien-être économique et social. Ainsi, par le décret n.º 74/583 du 11 juin 1974, le président Amadou Ahidjo allégeait les formalités d'entrée et de séjour des étrangers susceptibles d'apporter des devises ou des rendements considérables pour le développement économique du Cameroun (Foga, 2015: 87-88). Avec le Nigéria, il signa des accords bilatéraux sur la libre circulation des biens et des personnes le 4 mars 1963 en respect des principes et normes des relations internationales. Bien encadrés, que ce soit sous la présidence Ahidjo ou celle Biya, ces différents actes permettent aux Nigériens d'entrer et de séjourner au Cameroun. C'est pourquoi dans les deux premières décennies d'indépendance, on nota l'arrivée constante des populations du Nigéria au Cameroun pour des raisons économiques. Le gouvernement du président Ahidjo avait lancé de grands chantiers de développement tandis que celui de son voisin au Nigéria connaissait les difficultés d'ordre politique interne. En effet, la guerre civile des années 1967 à 1970 déroulée dans cet État ouest-africain fragilisa le tissu politique, économique et social de la nation. Entre 1970 et 1980, l'économie s'enlisa, les revenus du pétrole non profitables à toutes les couches sociales. Ce qui amena de nombreux Nigériens à migrer vers le Cameroun (Foga, 2015: 126). Non loin de là, la mal gouvernance à son tour vient s'ajouter à ces difficultés économiques. Les Nigériens ne profitent pas tous des ressources que génèrent leurs sols et sous-sol. Ce qui aiguise en eux davantage le goût de l'aventure. C. Achebe, cité par Weiss, atteste cette mal gérance lorsqu'il déclare que: «Have they given you yet a job? (...)». In Nigeria, the government was “they”. It had nothing to do with you or me. It was an alien institution and people’s business was to get as much of it as they could without getting in trouble (Wess, 1996: 104)». C'est dans ce contexte que de nombreux immigrants Nigériens, surtout les Ibos, arrivent au Cameroun en utilisant

surtout les voies terrestres, maritimes et, pour des rares cas, aériennes. A ces voies d'accès correspondent deux types de migrations.

- Une migration horizontale constituée d'émigrés qui arrivent à Douala par voie terrestre après un séjour dans les villes environnantes (Mamfé, Bamenda, Kumba, Tiko);

- Une migration verticale qui s'effectue par voie maritime. Les débarquements ont généralement lieu aux ports de Limbe, Mudeka, Idenao, Tiko, Youpwè ou encore ces derniers jours à Bonagang (Akwa-nord), par un bras du fleuve Wouri («petit-wouri»). Les émigrants sont ensuite récupérés par des parents ou des amis déjà installés dans la ville car leur arrivée est motivée par la théorie des réseaux migratoires. Arrivés et installés à Yaoundé, l'une des premières activités est la vente des pièces détachées.

1.2. La vente des pièces détachées: activité de prédilection des immigrants nigériens à Mvog-Ada

Les échanges commerciaux des pièces détachées à Mvog-Ada par les Nigériens ne sont pas le fruit du hasard. Ils s'appuient sur la dynamique migratoire de ces derniers, notamment les Ibos, originaires du Sud-Est du Nigéria qui ont trouvé dans le pays d'accueil une cohésion à travers un réseau d'associations. Les membres de ces associations, surtout ceux des ventes de pièces détachées, créent de ce fait une alliance migratoire qui oriente directement le choix professionnel du futur émigré.

La migration nigérienne au Cameroun est essentiellement économique depuis les années 1970 (...) Les premiers commerçants à s'installer au Cameroun ont fait fortune pour étendre leur empire économique, (...) faisaient venir les membres de leurs familles restés au Nigéria afin de les aider, mais aussi créer leurs propres entreprises (Foga, 2015: 126).

Les immigrants nigériens arrivent au Cameroun en utilisant à leur profit le réseau relationnel pour chercher fortune. Exposés à l'hostilité et aux problèmes inhérents à la gouvernance de leur pays qui leur accorde un avenir de plus en plus incertain, la solidarité et l'entraide entre clans et ethnies est pour eux le meilleur gage de sécurité et d'avenir. Les liens de fraternité ou de famille jouent un excellent travail dans ce domaine. L'émigré dès le départ sait déjà où il va et ce qu'il fera à l'arrivée. C'est ce qui ressort de la déclaration de Nwobufo Akpu lorsqu'il atteste que:

Ce qui fait la différence chez nous, c'est que nous partons souvent du Nigeria avec notre main d'œuvre que nous formons une fois arrivée au Cameroun. Bien avant la formation, nous signons un engagement avec la famille qui consiste à prendre en charge ces jeunes jusqu'à leur donner un fonds de commerce à la fin de la formation⁴.

Ce qui importe de retenir de cette déclaration est non seulement que le fait migratoire est lié au réseau, mais aussi que la finalité est le développement personnel de l'immigrant. C'est pourquoi chaque acteur de la chaîne est tenu d'huiler le système pour le pérenniser et à l'impératif devoir de situer l'immigrant qui est sous sa responsabilité afin qu'il puisse «voler de ses propres ailes⁵».

4 Pièces automobiles de seconde main: 5 millions FCFA de chiffre d'affaires pour des Nigériens à Mvog-Ada. mis en ligne le 1 juin 2021 par Repères n.º 967. [En ligne]. [Consulté 20. avril. 2024]. Disponible en: <https://actucameroun.com/author/ridanovic/>.

5 Être autonome, capable de développer son propre business.

Nwobufo Akpu Innocent, directeur général de «Innovation Auto», qui lui aussi était arrivé au Cameroun par l'entremise de son oncle, affirme qu'après 7 ans d'initiation dans le business, il a reçu un soutien de 700 000 FCFA (environ 1272,72 USD) de son oncle pour se lancer dans le marché. Avec plus d'une vingtaine d'années passées au Cameroun, son chiffre d'affaire est estimé à plus de 5 000 000 FCFA (9090,90 USD) dans cette activité. Ce Nigérien de 39 ans emploie deux jeunes venant aussi du Nigeria⁶.

2. La commercialisation des pièces de rechange des véhicules par les immigrants nigériens à Mvog-Ada: un vecteur de la dynamique des migrations intra-africaines

2.1. Le quartier Mvog-Ada: zone de prédilection du commerce nigérien

Limité au Nord par le quartier Elig Essono, et au Sud par le quartier Nkoldongo et le Centre administratif, à l'Est par Essos⁷, Mvog-Aga est situé à Yaoundé dans l'arrondissement de Yaoundé V. Le nom donné à ce lieu signifierait «descendance de Ada». En effet, c'est le nom du lignage de Ada qui serait l'une des épouses du nommé Otu Tamba, fils de l'ancêtre Tsungui Mballa. Mvog-Ada est un quartier populaire de Yaoundé qui est connu à travers ses ambiances et ses renommées. C'est un quartier dominé par la forte présence de la communauté nigérienne qui y a créé un coin de commerce pour les pièces détachées des véhicules. Selon le journal Repères:

La casse de Mvog-Ada est dominée à 70% par les commerçants Nigériens qui sont des initiateurs de cette activité à Yaoundé. Les commerçants Nigériens étaient les premières personnes à faire connaître ce travail au grand public. C'est une activité qui a commencé dans les années 1992. Et les Nigériens se promenaient partout dans les quartiers pour acheter les vieux véhicules abandonnés. Les pièces utiles, ils les mettaient dans leurs boutiques pour revendre. Au fur et à mesure l'activité a pris de l'ampleur et c'est ainsi que les Nigériens ont commencé à importer les pièces automobiles à l'étranger⁸.

Il est difficile de situer avec exactitude l'année d'arrivée de ces immigrants sur ce site. Pour certains, ils se seraient installés autour des années 1950 (Foga, 2015: 154), quand d'autres sources orales évoquent la décennie 1990. Cette dernière déclaration nous semble proche de la réalité, vu qu'avant l'indépendance, même le centre-ville de la capitale politique Yaoundé n'était pas très développé au point où les étrangers pouvaient avoir refuge au niveau de Mvog-Ada qui ne pouvait qu'être qu'un endroit parsemé d'arbres. Selon ces mêmes sources orales, la casse de Mvog-Ada serait créée par un certain Andrew au cours de l'année 1992, un doyen dans le domaine de l'activité qui est actuellement installée en Italie.

Il avait ouvert sa boutique au lieu dit escalier Mvog-Ada et avait été suivi par le

6 Pièces automobiles de seconde main: 5 millions FCFA de chiffre d'affaires pour des Nigériens à Mvog-Ada. Mis en ligne le 1 Juin 2021 par Repères n.º 967. [En ligne]. [Consulté 20.avril.2024]. Disponible en: <https://actu cameroun.com/author/ridanovic/>.

7 Communauté urbaine de Yaoundé, plan directeur d'urbanisation consulté le 12 juin 2024.

8 Pièces automobiles de seconde main: 5 millions FCFA de chiffre d'affaires pour des Nigériens à Mvog-Ada. Mis en ligne le 1 Juin 2021 par Repères n.º 967. [En ligne]. [Consulté 20.avril.2024]. Disponible en: <https://actu cameroun.com/author/ridanovic/>.

nommé Tsin-Tsin qui avait ouvert la sienne à Fanta Citron⁹. Depuis cette période, ses nombreux compatriotes s'y sont installés et développent paisiblement leurs activités. Le faisant, ils cafouillent de part et d'autre leurs articles qu'ils reviennent exposés sur les comptoirs. Il importe alors de dire un mot sur les sources de ces pièces vendues.

2.2. Les sources de provenance des articles

Nous entendons par sources de provenance les différentes zones d'achat des articles ainsi que les circuits par lesquels ils passent pour atteindre les marchés des pièces détachées de Mvog-Ada. Elles sont nationales et internationales.

2.3. Les sources nationales

Il s'agit des zones camerounaises dans lesquelles les marchandises sont achetées, collectées et acheminées à Yaoundé. Les immigrés vendeurs de pièces détachées sont spécialistes de l'achat des vieilles voitures, de celles en panne ou des accidentées endommagées et irrécupérables¹⁰. Ainsi, partout au Cameroun où ils ont la possibilité d'avoir ces articles surtout à des prix imbattables, ils n'hésitent pas de se les approprier. Cependant, les villes de Yaoundé, Douala, Bamenda, Kumba, Bafoussam et Buéa constituent des centres d'approvisionnement importants. Yaoundé, parce que ces immigrés y vivent et ont l'accès facile à ces types de voitures ci-haut citées dans les rues, les quartiers et même les périphéries de la ville grâce à leurs réseaux. Bamenda, Kumba du fait de la présence très ancienne d'une forte colonie de ces immigrés et de l'enracinement de la pratique de ce type de commerce. Bafoussam du fait que de nombreux articles venant du Nigéria transitent par là avant d'être dispatchés dans les autres artères commerciales du territoire. Buéa, grâce à la proximité géographique avec la localité de Mamfé et aussi à l'existence des réseaux routiers reliant cette localité à Bamenda. Enfin Douala, parce que c'est l'agglomération cosmopolite camerounaise qui regorge d'un grand centre commercial des denrées analysées par cette étude et dont les immigrés nigériens sont des acteurs principaux.

Douala abrite une importante colonie nigérienne (composé principalement d'Ibois et de Yorubas) qui est très active dans le commerce des produits en provenance du Nigeria. Ainsi, le "Camp Yabassi", près du Marche Central: est le point de vente le plus important de pièces détachées de Douala et ce sont les Nigériens qui en contrôlent la quasi-totalité des boutiques. Le Marché Central (dit "Lagos") et ses extensions ("Congo" et "Nkoloulou") ainsi que le marché Mbopi sont également les "centres nerveux" de la contrebande, points d'arrivée et fin du circuit mais aussi points intermédiaires avec les ventes en gros et demi-gros vers l'intérieur du pays.

2.4. Les sources internationales

Les sources internationales d'approvisionnement des marchandises sont africaines et occidentales. En Afrique, certaines pièces viennent en grande partie du Nigéria tandis que l'Europe, l'Amérique et l'Asie constituent les principaux foyers d'importa-

9 Okoro Casimir, 52 ans, vendeur de pièces détachées et membre du bureau exécutif de l'association, Mvog-Ada, 04 janvier 2024.

10 Okoro Amstrong, 40 ans, porte-parole de l'association des vendeurs de pièces détachées de Mvog-Ada, 04 janvier 2024. Information confirmée par Onyeka Augustin, 43 ans, conseiller du président de l'association des vendeurs de pièces détachées de Mvog-Ada, 04 janvier 2024.

tions des autres pièces. Le choix de chaque pays est fonction de la typologie ou de la marque des voitures. En Asie, ce sont les pièces des voitures Toyota du Japon ou des voitures Santafe, Tucson Hyundai de la Corée qui sont prisées. En Europe, les importations proviennent de la Belgique, de l'Allemagne, de l'Angleterre, de la France etc en Amérique, elles touchent les USA et le Canada¹¹.

Ilustração 01 - Une vue d'exposition des pièces détachées des voitures à Mvog-Ada



Source: "Pièces automobiles de seconde main: 5 millions FCFA de chiffre d'affaires pour des Nigériens à Mvog-Ada. Mis en ligne le 11 juin 2021 par Repères n.º 967. [En ligne]. [Consulté 20 avril 2024]. Disponible en: <https://actucameroun.com/author/ridanovic/>.

Pour mener à bien leurs activités, les Nigériens se sont constitués en réseaux associatifs avec pour but l'achat, le groupage, l'expédition des marchandises à l'extérieur et leur dédouanement ainsi que la fixation des prix sur les lieux de vente. C'est ainsi que suivant le processus migratoire, on a eu les premières associations comme la Bamenda Onitsha Traders Association (BOTA), la Kumba Onitsha Traders Association (KOTA) (Engola et Harre, 1992: 11) et la Old Motor Spare Parts Dealers Association née à Yaoundé en 1992¹² pour la gestion des marchandises en provenance ou en partance du Nigéria. Cette association à Yaoundé joue un rôle majeur dans le développement de l'activité de ses membres. Non seulement, elle défend leurs intérêts en cas de problème, mais aussi elle contrôle les importations et les achats nationaux.

Leurs associations fonctionnent comme une sorte de centrale d'achat permettant à ceux qui disposent de capitaux modestes d'opérer à faibles coûts grâce à des économies d'échelle. Aussi. Les petits commerçants Ibos regroupent-ils leurs achats en une seule commande. Les marchandises achetées à Onitsha ou Lagos sont ensuite acheminées par convoi de camions vers Ekok ou Otu où elles sont entreposées et où le dédouanement est effectué. Au passage de la frontière une déclaration conjointe pour l'ensemble des marchandises est faite, ce qui réduit considérablement le montant des droits de douanes (OCISCA, 1995: 39).

Sur le plan national, lorsqu'un membre veut acheter une voiture (vieille ou pas) de seconde main, les membres du bureau exécutifs sont chargés de mener les enquêtes

¹¹ Edwin Dum, 35 ans, vendeur de pièces détachées, Mvog-Ada, 12 janvier 2024.

¹² Oguh Elias, 43 ans, président de la casse ou de l'association des vendeurs Nigériens des pièces détachées, Mvog-Ada, 02 janvier 2024.

pour s'assurer que l'article n'est pas volé¹³. Avec cette association, le cliché populaire affecté à Mvog-Ada change peu à peu car avant, la localité était cernée comme le lieu par excellence des opérations commerciales des véhicules volés. Si le vol n'est pas définitivement étouffé dans ce milieu, il faut dire que celui concernant les voitures a diminué, puisqu'avant, une voiture volée qui entraînait à Mvog-Ada n'avait pas une heure de temps pour être mise en épave¹⁴.

Ces opérations commerciales sont rendues possibles grâce à la forte utilisation de plusieurs vecteurs comme les langues. De ce fait, quelles sont donc les langues qui meublent la vente des pièces détachées à Mvog-Ada?

3. Les langues de distribution

Dans le commerce, la langue est un adjuvant important. Elle facilite la conversation entre l'offre et la demande ou entre le distributeur et le consommateur. Plusieurs langues sont utilisées sur le marché de la casse de Mvog-Ada: l'anglais, le français, et le pidgin et les langues locales du Nigéria. L'anglais est la langue officielle utilisée au Nigéria et est aussi l'une des deux langues officielles camerounaises. Couramment exploitée dans les échanges commerciaux au Cameroun, cette langue est associée au français dans la pratique du commerce par les populations. Cependant, pour mieux développer leur politique commerciale, les vendeurs immigrants de Mvog-Ada mettent un accent particulier sur les langues locales de leur pays de départ, notamment le yoruba et le ibo. La force de ces différentes langues dans le commerce est qu'elles permettent aux vendeurs de ficeler et de communiquer une politique commerciale commune, si bien qu'à Mvog-Ada, lorsqu'un client sollicite vendre ou acheter un article, les Nigériens sur ce lieu utilisent entre eux leurs langues locales pour éviter de se faire comprendre par l'acheteur. Cette politique leur est avantageuse dans la mesure où elle permet de fixer le prix même en présence des Camerounais. C'est à dire que les langues locales du Nigéria fragmentent le marché en augmentant la consommation dans le marketing des pièces de voitures. Le faisant, cela leur permet également de sauvegarder l'identité culturelle des pratiquants. Hormis ces langues, le pidgin et le français sont aussi utilisés dans ces échanges commerciaux et permettent de faire avancer l'activité.

N'étant pas nouveau pour eux, le pidgin reste une des langues couramment parlée au Nigéria. Mais les immigrés une fois au Cameroun sont obligés d'apprendre la langue française. Le gros effectif de la clientèle étant d'expression française les oblige à se conformer aux normes linguistiques. Ce qui devient avantageux pour ces derniers puisqu'ils finissent par devenir polyglottes.

4. Les enjeux du développement de l'activité

En relations internationales, se développent beaucoup plus des coopérations de gains entre les parties. Parler d'enjeux ici revient à identifier ce que tire l'un et l'autre dans ce commerce où les principaux acteurs sont des immigrants étrangers et le lieu des opérations se situe sur une terre d'accueil. Ainsi, entre le Cameroun et le Nigéria, les liens intenses se consolident davantage à partir de cette activité. Au Cameroun, le pays tire son épingle du jeu dans la mesure où les immigrants paient des cartes de séjour. Ce qui fait des recettes au niveau de l'assiette fiscale comme nous l'indique le tableau suivant:

¹³ Ibidem.

¹⁴ Zambo Fulbert, 63 ans, propriétaire de boutiques, Mvog-Ada, 02 janvier 2024.

Tableau 01 - Grille tarifaire de l'établissement des cartes de séjour et de résidence des étrangers au Cameroun

NATURE	DURÉE	AFRICAINS	EUROPÉENS
Carte de séjour	2 ans	120 000 FCFA (218,18 USD)	500 000 FCFA (909,09 USD)
Carte de résidence	10 ans	250 000 FCFA (454,54 USD)	750 000 FCFA (1363,63 USD)

Source: "DGSN" cité par Foga, 2015: 93.

Pour le Nigéria, ses ressortissants pour la plupart vendent au Cameroun sans convertir leurs avoirs en naira. Ils utilisent le FCFA pour s'approvisionner en diverses marchandises sur le marché international. Ce qui convient de dire, c'est que le Cameroun contribue au financement des importations du Nigéria (Engola et Harre, 1992: 15).

Pour les commerçants nigériens, la pratique de l'activité leur permet de s'épanouir malgré quelques difficultés qu'ils rencontrent. Ils prennent soin de leurs familles tant au Cameroun que dans leur propre pays. L'activité génère assez de revenus, si bien qu'ils sont obligés de faire venir du Nigéria une bonne partie de la main d'œuvre. Ce qui contribue non seulement à la pérennisation de ce type de commerce, mais également à la continuité du mouvement migratoire. Mais Elias Oguh relève quelques risques qu'ils endurent en attestant que:

Le marché de la casse est source de nombreux risques. Etant donné que les pièces de voitures que nous vendons sont de seconde mains, il arrive parfois que nous achetions des objets hors usage. Certaines pièces achetées arrivent et ne fonctionnent plus. En plus, plusieurs clients achètent les pièces après quelques jours, elles se gâtent et ils reviennent nous demander de rembourser ou de donner une nouvelle. Dans ce cas de figure c'est le vendeur qui perd¹⁵.

Néanmoins, le métier de vendeur de pièces de voitures permet aux migrants nigériens de réaliser des économies pour investir dans leur pays. C'est aussi par ce *business* qu'ils consolident les liens de solidarité, d'entraide et facilitent les importations à partir de leurs diverses organisations telles que la Umuofia Progressive Union ou bien l'Union nigérienne du Cameroun, une association sociale et culturelle regroupant la majorité des migrants nigériens résidant au Cameroun, la Bamenda Traders Union (BTU) créée en avril 1992 (Engola et Harre, 1992: 11-12), etc.

En plus, la mise en place et le développement de l'activité par les immigrés ont suscité la curiosité et la concurrence des commerçants camerounais au point qu'ils sont entrés en scène. Aujourd'hui, on retrouve dans ce circuit de commerce les Camerounais installés aussi à Mvog-Ada qui vendent les pièces de voitures. Seulement, la per-

¹⁵ Oguh Elias, 43 ans, président de la casse ou de l'association des vendeurs Nigériens des pièces détachées, Mvog-Ada, 02 janvier 2024.

ception qu'une poignée de ceux-ci ont des concurrents étrangers est peu reluisante. Cela peut se lire dans l'affirmation de Nkkene ci-après:

Si les autorités locales montrent une certaine souplesse et même parfois une complaisance envers les immigrés nigériens, il faut dire que les populations locales entretiennent avec eux des relations très souvent conflictuelles. La perception que se font les populations locales des nigériens est plutôt négative. Ici, l'immigré nigérien suscite une image de «faussaire», de «voleur», de «fourbe», de «malhonnête» (Nkkene, 2001: 52-53).

Ces clichés qui sont attribués à ces immigrants relèvent de l'existence sur le marché des produits contrefaits, puisqu'en dehors des pièces d'occasion, on retrouve aussi celles neuves de bonne et de mauvaise qualité. Certains consommateurs inexpérimentés ne démasquent pas facilement lesdits produits. Ceux qui sont capables de desceller le vrai du faux n'ont pas aussi tous les moyens de s'offrir le produit d'origine et doivent se contenter d'une imitation de qualité inférieure qui donne toutefois l'illusion de présenter les mêmes habitudes de consommation malgré la baisse des revenus. Quand le flux des revenus diminue et/ou se fait irrégulier, les consommateurs achètent le produit le moins cher et/ou achètent le même produit en emballage contenant une plus petite quantité du produit, quitte à accroître la fréquence des achats. Cette situation de contrefaçon est mieux expliquée par OCISCA qui trouve que:

Parfois le choix de la qualité inférieure est un choix délibéré compte tenu de la durée de vie du produit et des différences de prix. Ainsi, d'après un commerçant en pièces détachées, un filtre à huile pour camion Mercedes Benz de fabrication allemande coûte 6000 f CFA (10,90 USD) alors que le produit de fabrication nigérienne coûte 1000 f CFA (1,81 USD). Le premier filtre doit être remplacé au bout de 10000 kilomètres tandis que le second doit l'être au bout de 5000 kilomètres. L'acheteur préfère toujours acheter le filtre à 1000 f CF (1,81 USD) quitte à le remplacer deux fois plus souvent tant que la pièce d'origine coûtera six fois plus cher. Différences de prix et différences de qualités sont donc les deux paramètres considérés par certains consommateurs pouvant faire le choix entre les deux types de produits. Ces différences de qualité entre les produits d'origine et l'imitation nigérienne sont pris en compte dans les décisions d'achat et dans le marchandage des prix. Ainsi, le vendeur de pièces détachées étale au cours du marchandage plusieurs variétés du même produit: l'original (toujours le plus cher), et les imitations, ces dernières parfois classées selon leurs qualités. Le commerçant est donc en mesure de proposer le produit qui convient au budget de l'acheteur et à ses exigences de qualité (OCISCA, 1995: 15).

Hormis ces difficultés, les vendeurs font face à un récurrent problème de retour avec leurs clients. Selon Okoro Emelka, certains clients, surtout les mécaniciens, développent une mentalité difficile. Ils achètent des pièces, les utilisent sur la voiture d'un autre client que celui dont la pièce était destinée et reviennent par malhonnêteté chercher à remplacer ladite pièce avec une autre enlevée sur le véhicule d'un second client supposant que la première n'a pas fonctionné alors que c'est la pièce de la voiture d'un autre client qui a la même panne. On se trouve à gérer un retour fictif dans ce cas¹⁶. Avec les agents administratifs, ces commerçants sont la plupart du temps en conflits. Il s'agit des services des impôts, de l'occupation temporaire de la Voie Publique (OTVP), de l'hygiène et de la brigade de constatation des prix. De même, les boutiques de ces acteurs sont parfois ravagées par des incendies causés par

¹⁶ Okoro Emelka, 41 ans, vendeur des pièces détachées, Mvog-Ada, 04 janvier 2024.

des mauvaises installations électriques. Le constat général est que les branchements de câbles électriques sont faits de manière archaïque, ce qui occasionne ces feux à répétition.

Concernant le site sur lequel la vente des pièces de rechange des voitures se développe, il faut dire que ce commerce a considérablement amélioré le visage du coin. Les anciens bâtis sont détruits et cèdent place aux nouveaux en matériaux définitifs et surtout en étages. Ce qui augmente les gains de mensualités chez les propriétaires. Les prix du loyer sont fonction de la superficie de l'espace occupé. Certains chefs de familles mercantilistes ont même quitté les lieux pour s'installer ailleurs tout en transformant leur domicile en boutiques. L'amélioration des espaces commerciaux à cet endroit de la ville est aussi source de conflits fonciers entre les propriétaires terriens qui disputent le moindre centimètre susceptible d'augmenter le cadre et, par conséquent, la mensualité. En plus, l'activité est au centre des embouteillages sans fin que vivent les usagers de la route au quotidien. Malgré la présence des agents de la communauté urbaine, commerçants et acheteurs garent de part et d'autre de la voie publique qui est d'ailleurs rétrécie.

Conclusion

Le Cameroun et le Nigéria entretiennent des fortes relations amicales. De la période coloniale au XXI^e siècle, la présence nigériane en terre camerounaise s'opère à travers les migrations économique, subalterne et expulsive. Arrivés au Cameroun via un système de réseaux, les immigrants nigériens intègrent un pan du commerce dont ils ont la parfaite maîtrise. Au regard du volume des échanges commerciaux réalisé à travers la mobilité humaine, le constat est clair que la migration intra-africaine est une piste que les gouvernants devraient encourager pour limiter la voie de la Méditerranée qui absorbe au quotidien de nombreux jeunes Africains et qui ternit l'image du continent. La dynamique d'intégration impulsée par cette activité de distribution des pièces de rechange de voiture donne lieu de croire que les métiers de la mobilité restent incontournables et perceptibles sur le territoire africain. Il revient juste aux acteurs de capitaliser leurs énergies sur ceux-ci afin de tirer profit et participer au développement du continent. Certes, le chemin reste encore long pour se hisser au rang des puissances occidentales qui attirent le plus de migrants africains; les États de l'Afrique devraient conjuguer les efforts communs pour faire face aux freins évoqués ci-haut et développer une politique intégrationniste par le marché afin d'éduquer les populations pour qu'elles évitent de céder au nationalisme extrême, à la xénophobie et aux autres tares qui mettent en péril le bien-être du continent.

Références bibliographiques

- Courade, Georges et Christianne (1977), *L'école au Cameroun anglophone*. [En ligne]. [Consulté 2.juin. 2024]. Disponible en: https://www.researchgate.net/publication/32993142_L%27ecole_du_Cameroun_anglophone?enrichId=rgreq51d75faec8c9bc5ffe00358ff270coboXXX&enrichSource=Y-292ZXJQYWdIOzMyOTkzMtQyOoFTOjE5MDU1Nzg2MTAxN-TU1MkAxNDIyNDQzOTQyMjcY&el=1_x_2&_esc=publicationCoverPdf.
- Engola, Jean et Harre, Dominique (1992), *Le Cameroun sous l'emprise commerciale du Nigéria? Le cas des produits alimentaires*, programme d'étude "Espaces régionaux en Afrique de l'Ouest" ministère de la coopération, Paris.

- Essommba, Phillipe Blaise (2005), *Voies de communication et espaces culturels au Cameroun sous domination allemande (1884-1916)*, thèse de Doctorat d'Etat en Histoire, Université de Yaoundé I.
- Foga Konefon, Willy Didier (2015), *Les migrations nigérianes au Cameroun: Incidences et représentations sociales (1916-2008)*, thèse de Doctorat Ph/D en Histoire, université de Yaoundé I.
- Mbogning, Pascal (2004), «La politique migratoire du Cameroun: la rigidité normative à l'épreuve des flux humains», in Sindjoun, Luc (2004), *Etats, individus et réseaux dans les migrations africaines*, Paris, Karthala.
- Nkene, Blaise Jacques (2001), «Les immigrés nigériens à Douala: problèmes et stratégies d'insertion des étrangers en milieu urbain». [En ligne]. [Consulté 13.avril.2014]. Disponible en: <https://doi.org/10.5771/0506-7286-2000-1-43>.
- OCISCA (1995), *Les échanges frontaliers entre le Cameroun et le Nigéria*, rapport de l'observatoire OCISCA.
- Tchoudja, Prince Nico (2012), *Marchés et lieux de transactions dans les chefferies bamiléké de l'Ouest-Cameroun du XVIII^e au XX^e siècle*, thèse de Doctorat Ph/D en Histoire, Université de Yaoundé I.
- Actu Cameroun (2021), «Pièces automobiles de seconde main: 5 millions FCFA de chiffre d'affaires pour des Nigériens à Mvog-ada». Mis en ligne le 1 Juin 2021 par Repères n.º 967. [En ligne]. [Consulté 20.avril.2024]. Disponible en: <https://actucameroun.com/author/ridanovic/>.

Sources orales

NOMS ET PRÉNOMS	AGE	FONCTION	DATE ET LIEU DE L'ENTRETIEN
Djeufack Sébastien	41 ans	Vendeur de pièces détachées	Mvog-Ada, 15 novembre 2023
Edwin Dum	35 ans	Vendeur de pièces détachées	Mvog-Ada, 12 janvier 2024
Emmanuel Osita	54 ans	Vendeur de pièces détachées	Mvog-Ada, 15 novembre 2023
Fokou Lambert	44 ans	Vendeur d'essuie-glaces	Mvog-Ada, 15 novembre 2023
Oguh Elias	43 ans	Président de la casse ou de l'association des vendeurs Nigériens des pièces détachées	Mvog-Ada, 02 janvier 2024
Okoro Armstrong	40 ans	Porte-parole de l'association des vendeurs de pièces détachées	Mvog-Ada, 04 janvier 2024

Okoro Casimir	52 ans	Vendeur de pièces détachées et membre du bureau exécutif de l'association	Mvog-Ada, 04 janvier 2024
Okoro Emelka	41 ans	Vendeur de pièces détachées	Mvog-Ada, 04 janvier 2024.
Onyeka Augustin	43 ans	Conseiller du président de l'association des vendeurs de pièces détachées	Mvog-Ada, 04 janvier 2024
Promise	27 ans	Vendeur des produits d'entretien de véhicules	Mvog-Ada, 02 janvier 2024
Zambo Fulbert	63 ans	Propriétaire de boutiques	Mvog-Ada, 02 janvier 2024