

La contrebande transfrontalière féminine des marchandises entre le Cameroun et le Nigéria

Introduction

Il est aujourd'hui difficile de dissocier le commerce féminin de la contrebande transfrontalière dans la province de l'extrême-nord du Cameroun. La moitié des commerçantes sont directement ou indirectement impliquées dans cette forme d'entrepreneuriat : elles sont soit au début de la chaîne de l'écoulement, c'est-à-dire des « transgresseuses » de la frontière, soit revendeuses de ce qui – elles en ont conscience – a été frauduleusement introduit dans leur pays. Cela dit, seulement cinq femmes sur dix opèrent encore dans le commerce de type traditionnel (1). C'est un constat très intéressant quand on sait que, jusqu'au début des années 80, des auteurs situaient encore la phase initiale du commerce féminin africain au XIX^e siècle, soit pendant la période coloniale (2). Cet essor rapide peut s'expliquer par la prise en compte des contextes politiques et des conjonctures économiques internes du Cameroun et du Nigéria au lendemain de leurs indépendances en 1960. En effet, alors que le Nigéria voit l'éclosion généralisée du secteur industriel de son économie, le Cameroun, lui, peine encore à décoller, tant il est rapidement frappé par la crise économique que la nouvelle exploitation pétrolière ne peut contrebalancer. Il en résulte un déséquilibre des potentiels économiques, dont l'une des conséquences est l'essor des échanges transfrontaliers, en général, et le renouveau du commerce féminin, en particulier.

Aussi ce travail essaie-t-il de mettre en évidence la corrélation entre l'exercice commercial féminin et les tracés frontaliers hérités de la colonisation qui, jusqu'à une période récente ont fait l'objet de confusions ou de contestations identitaires au sein des communautés frontalières. On pourra ainsi étudier la perception sociale de la frontière en général, mais surtout celle des femmes commerçantes en particulier, dans ce contexte où l'existence de lignes de démarcation reste encore plutôt rappelée par les douaniers, que sur les terres visiblement matérialisée.

La question ainsi envisagée interpelle à la fois la présentation des mécanismes de transgression de la frontière ainsi que son instrumentalisation

Djanabou Bakary

Université de
Ngaoundéré, Cameroun.
(djanaboubakary@yahoo
.fr)

(1) Il s'agit ici du petit commerce de case, dont les marchandises sont essentiellement constituées des légumes cultivés dans les jardins alentours, du lait et de ses dérivés, de quelques objets artisanaux fabriqués par les femmes elles-mêmes.

(2) La colonisation a progressivement favorisé l'enrôlement des hommes dans les tâches administratives, les soustrayant ainsi du commerce de longue distance. Ce faisant, les femmes ont progressivement pris les rênes du négoce. Mais globalement, la fin de la traite des esclaves, l'amélioration des moyens de communication, la monétarisation et l'indépendance ont catalysé l'intégration des

femmes dans les courants d'échanges de longue distance qui aujourd'hui sont assimilés au commerce transfrontalier. Voir pour plus d'informations sur le début du commerce féminin : Cordonnier (1987), Boussoura Garga (2000), Boserup (1983).

dans les transactions commerciales. Une brève description préalable de la ligne de démarcation entre le Cameroun et le Nigéria, notamment dans sa partie extrême du septentrion, est également envisagée pour illustrer la profondeur des relations frontalières entre les deux pays.

Entre le Cameroun et le Nigéria dans l'Extrême-Nord : une marque qui ne démarque pas

La frontière occidentale du Cameroun a longtemps été mouvante. Pour se démarquer du Nigéria, des accords et conventions furent signés entre l'Allemagne et l'Angleterre d'abord, puis entre l'Angleterre et la France ensuite. Avec l'Angleterre, l'Allemagne signa un accord le 21 avril 1885 par lequel elle obtenait toute la côte du Cameroun jusqu'au promontoire proche de l'embouchure de la Cross River, puis une ligne reliant ce point aux chutes du Calabar. Un autre accord signé le 6 mai 1886 prolongea cette frontière jusqu'à Yola, sur la Bénoué. Par l'accord du 14 août 1893, cette frontière fut prolongée jusqu'au lac Tchad. Après la Première Guerre mondiale, alors que l'Allemagne avait perdu ses colonies, les négociations qui suivirent relativement aux tracés frontaliers se passèrent entre l'Angleterre et la France. La frontière prit alors sa forme définitive à la suite du référendum du 1^{er} octobre 1961 quand le *Southern Cameroons* opta pour le rattachement au Cameroun et le *Northern Cameroons* au Nigéria (3).

Aujourd'hui, 1 700 kilomètres de frontière séparent le flanc oriental du Nigéria de la côte occidentale du Cameroun (4). De cette dernière, un tronçon d'environ 500 kilomètres se concentre le long de la province de l'Extrême-Nord au Cameroun, du Borno et d'une partie de l'Adamawa States au Nigéria. Tout le long de cette ligne, pylônes, cours d'eau et routes barrées constituent l'essentiel des formes de démarcation matérielle.

Sur cette ligne, la ville de Fotokol, chef-lieu d'arrondissement camerounais, assure le relais dans l'écoulement des marchandises importées en marge des fiscalités douanières vers l'hinterland camerounais. A Banki-Amchidé, où la frontière passe à travers le marché de ravitaillement des commerçantes, la configuration est similaire. C'est à Kérawa que la frontière est caractérisée différemment. En effet, bien qu'aussi aisément « transgressable », elle est matérialisée par un Mayo qui coule dans le marché. Aussi la montée saisonnière des eaux ralentit-elle les affaires pendant les mois pluvieux de juillet et d'août (5). Dans tous les cas, la frontière est plutôt poreuse. C'est pourquoi en territoire camerounais, mais quand même en retrait de la barrière, ce sont les douaniers qui annoncent la fin du territoire national nigérian, la pénétration dans les terres camerounaises et donc le dédouanement des marchandises.

Au demeurant, la frontière sur le terrain n'est pas aussi soigneusement marquée que le trait fort qui la représente sur une carte d'état-major. Il est ainsi difficile de cataloguer le découpage territorial entre le Cameroun et

(3) CEDC, juillet 2002, *Schéma directeur d'aménagement des zones frontalières de l'Extrême – Nord*, vol. I, description de la zone et politique des frontières, archives non classées de la délégation provinciale du ministère de l'Economie, de la Programmation et de l'Aménagement du territoire de l'Extrême-Nord Cameroun. p. 6.

(4) *Mutations*, n° 961 du jeudi 7 août 2003.

(5) Le caractère saisonnier du marché de Kérawa et l'enclavement du marché de Gambaru relativement à l'hinterland camerounais ont concouru à l'essor du marché de Banki depuis 1963.

le Nigéria, tant il est à cheval entre la forme traditionnelle et la forme coloniale (6). Mais peut-être a-t-il subi l'influence des contestations des communautés qui y vivent, puisque des études monographiques ont montré qu'à Banki comme à Amchidé, à Fotokol comme à Gambaru, à Kérawa Cameroun comme à Kérawa Nigéria (7), on retrouve les mêmes groupes sociaux, voire les mêmes familles. Il s'agit pour l'essentiel des groupes ethniques Kanouri, Arabes Choa, Kotoko ou Mandara que les mouvements migratoires dans l'Antiquité et au Moyen-âge ont brassés aux alentours du lac Tchad. Cette caractéristique sociale est d'autant plus importante qu'elle est une prédisposition incontestée à la négation de la frontière et de tout ce qui y entoure les modalités du va-et-vient. Ainsi, l'identité nationale « tardive » n'aura fait que perturber la double identité culturelle et religieuse antérieure. C'est dans ce décor, dans cette permanente ambiance de négation de la frontière que les femmes, même des contrées lointaines dans les profondeurs du Cameroun, viennent s'activer pour la prospérité de leur métier et surtout pour assurer leur survie.

(6) Voir Catherine Coquery-Vidrovich, Boubacar Barry (2005).

(7) Voir, pour la présentation des dispositifs géométriques des marchés frontaliers entre l'Extrême-Nord Cameroun et le Nigéria, Karine Bennafla (2000).

La transgression frontalière féminine : entre ruse et complicités

Entre le Cameroun et le Nigéria, l'importation des marchandises frauduleuses ou taxées est prospère, nonobstant les difficultés et les risques permanents. Les stratégies féminines de transgression frontalière dépendent du type de marchandise et s'adaptent à l'indulgence ou à l'intransigeance des douaniers. En réalité, ces marchandises féminines sont assez souvent constituées de vaisselle, de produits de consommation, de bijoux, de pièces de pagne et de toilettes diverses. Pour assurer leur passage, les commerçantes constituent avec les chauffeurs de car ou de camion, les pousseurs et les *moto-taximen*, un front commun de fraude au cours d'une « expédition » commerciale.

En effet, chacune des passagères du car qui s'engage dans une importation frauduleuse contribue à la mobilisation d'une certaine somme d'argent qui est ensuite remise au chauffeur. Il s'agit d'un gage pour l'importation sans déclaration avec consentement du chauffeur. Quitte à ce dernier et à son *motorboy* d'enfouir les marchandises dans les recoins les moins soupçonnables de l'automobile, de manière à les soustraire aux multiples fouilles douanières sur la route. En cas de repérage, c'est-à-dire lorsque la douane vient à découvrir les articles, c'est alors à ces derniers qu'il revient de « négocier » pour dissuader le préposé aux douanes de faire une déclaration de saisie. Le plus souvent, c'est avec les cyclistes et les *moto-taximen* que le prix à payer semble plus excessif. Deux raisons expliquent ce fait. D'une part, leur méthode de contournement de la douane par des voies secondaires et sinueuses présente des risques réels que les commerçantes n'ignorent pas. D'autre part, leurs employeuses ont conscience de leur versatilité : si leur

(8) Les cas de trahison sont assez rares chez les passeurs pour la principale et unique raison qu'ils sont mieux payés par les commerçantes que par les douaniers.

silence n'est pas acheté à leur satisfaction, ils sont susceptibles de se reconvertir en indics au profit des douaniers (8).

Dans d'autres cas de figure, les opératrices économiques se font aider par les passagers du car, en leur demandant de transporter de petites quantités de marchandises dans leurs sacs à main ou dans leurs sacoches. Ainsi, la contrebandière pourra récupérer ses produits à l'arrivée, moyennant un gracieux merci. Parfois, les commerçantes remplissent des pièces de pagnes dans des soi-disant bidons d'essence déchirés, recousus et badigeonnés d'un peu de lubrifiant. Ainsi, puisque les taxes douanières sur l'essence sont moins fortes que sur les toilettes, elles pourront bénéficier de la différence.

Dans la même logique, plusieurs autres stratagèmes sont connus : tentatives de séduction des agents des douanes qui se manifestent par la délicatesse des gestes et des paroles, le recours aux liens amicaux, familiaux ou aux relations diverses. Très fréquent chez les femmes appartenant à des familles « puissantes », ce dernier cas de figure consiste à faire part des « tracasseries douanières » à une connaissance, qui est alors soit autorité administrative, soit opérateur économique légalement connu dans la région, soit autorité traditionnelle, pour qu'il fasse envoyer une recommandation, un sauf-conduit aux services des douanes.

(9) La « désobéissance fiscale » est quelquefois délibérée. Nombre de trafiquants comme ceux interviewés par Janet Roitman pensent que « Taxes aren't for social services. They are for the personal works of leaders », voir Janet Roitman (2005).

L'ensemble de toutes ces méthodes constitue les moyens de payer, le moins possible, les frais de dédouanement (9). Seulement, la douane s'avère renseignée sur un certain nombre d'astuces échappatoires. Aussi dispose-t-elle non seulement d'un bureau et d'une section mobile, mais aussi d'une cellule de patrouille. Cette organisation fait d'elle un contrôle routier redouté par les commerçantes transfrontalières. Cependant, le rapport douane-contrebandière a progressivement évolué vers une relation de « complicité ». Ainsi, les contrebandières ont de moins en moins tendance à cacher la totalité de leurs marchandises, avec l'espoir de trouver un arrangement avec les différents agents.

Cet arrangement, qu'il est préférable de faire avant la déclaration de saisie, implique ce qu'elles appellent communément la « négociation ». Il s'agit d'une forme de marchandage entre contrebandiers et douaniers, dans lequel le prix à payer final n'est connu qu'après un négoce de 10 à 30 minutes, les autres passagers devant patienter bon gré mal gré.

Au regard de ce qui précède, c'est à juste titre que Karine Bennafla (2002 : 185) souligne combien « le risque majeur encouru par les passeurs, fraudeurs et contrebandiers est celui d'une rencontre directe avec les douaniers ». Mais, il n'en demeure pas moins que les pesanteurs socio-culturelles, la condition même de femme, le banditisme et la disparité des zones monétaires constituent d'autres formes d'entrave.

Les difficultés et les risques du métier

L'extrême-nord du Cameroun, ainsi que le nord-est du Nigéria et le nord-ouest du Tchad qui lui sont frontaliers sont des régions à forte connotation

islamique. Dans les communautés qui y vivent, il est peu ou pas recommandé que les femmes pratiquent une activité aussi publique que le commerce de longue distance. C'est ainsi que les femmes musulmanes qui ont défié cette pesanteur socioculturelle ont été qualifiées de fûtées, d'émancipées, de négligentes vis-à-vis de la religion (10). Dans certaines contrées, sinon quelques décennies plus tôt, elles étaient dites « culottées », « rodées »... Bref, hier comme aujourd'hui, il n'est pas très commode de pratiquer le commerce à grande échelle quand on est femme ; si oui, il est préférable d'être libre, veuve ou divorcée, c'est-à-dire sans contraintes conjugales.

Au-delà de ces « frustrations » d'ordre social, la condition de femme en elle-même est une entrave fondamentale à l'épanouissement du commerce de longue distance. Déjà, enceintes ou en période d'allaitement, elles se trouvent dans l'obligation de suspendre momentanément les voyages commerciaux (11). Plus encore, toutes les femmes, même sans embarras, ne sont pas à même de faire transiter d'elles-mêmes leurs marchandises à bicyclette ou à motocyclette par les pistes sinueuses et instables de cette région sahélienne aride et peu arborée. L'emploi des passeurs est triplement pénible pour elles : soit ces derniers leur ramènent la marchandise endommagée par les secousses de la route (cas de la vaisselle), soit leur prix constitue pour elles un manque à gagner, soit ils risquent de disparaître avec les marchandises.

Mais si les routes sont de mieux en mieux entretenues, si les moyens de transport sont plus confortables, il demeure que les agresseurs des marchés et les « coupeurs de route » ont connu une prolifération spectaculaire au rythme des flux transnationaux. Héritage de l'époque précoloniale, comme le souligne Saïbou Issa (12), ce n'est jamais un bon présage que d'en entendre parler, et les rencontrer est toujours une épreuve traumatisante. Au quotidien, les victimes rapportent les exploits, à la fois comiques et cyniques, de cette « police de la brousse », à laquelle les femmes sont triplement exposées. *Primo*, leur accoutrement et leur apparence peu athlétique les enchaînent dans la course à pied quand l'alerte est au sauve-qui-peut. *Secondo*, elles transportent toujours leurs capitaux sur elles (13). *Tercio*, elles sont de bon goût pour ces bandits qui, à défaut d'obtenir assez d'argent, souvent n'hésitent pas à les enlever ou à les violer.

Dans la logique des commerçantes, cependant, l'insécurité routière n'est pas seulement la présence des coupeurs de routes ou l'éventualité des accidents de la circulation, mais aussi et surtout les barrières douanières. En effet, explique une commerçante : « Vous pouvez opérer pendant des années sans avoir la malchance de faire une chute en voiture ou d'être agressé par un bandit ! Mais, vous ne pouvez pas faire un seul voyage commercial sans faire face aux douaniers (14). »

Par ailleurs, les prix d'achat des marchandises au Nigéria varient selon qu'on paie en naira ou en franc CFA. Les transactions en naira sont plus avantageuses pour les commerçantes camerounaises lorsque le taux de change

(10) Il nous a été donné de constater que les commerçantes avouent ne pas effectuer leurs prières quotidiennes à temps, mais ne les abandonnent pas pour autant.

(11) Une opératrice économique explique : « Tu ne peux pas tenir 20 à 100 kilomètres assise dans ces voitures mal portantes en marche sur une route non bitumée et si instable, quand tu es enceinte ! Tu ne peux pas non plus avoir le cœur net si tu sais que tu as un nouveau-né à la maison ; on ne sait jamais ce qui peut nous retarder sur la route », nous avoua l'une d'elles en parlant de « l'incompensable » année qu'elle a perdue pendant et après sa grossesse. Face à ce genre de situation, une opératrice nous expliqua comment sa grande sœur avait été divorcée de son mari : cette dernière avait imploré l'accord de son mari pour se rendre à Banki où elle voulait faire quelques achats de pièces de pagne afin de les revendre pendant son séjour à Yaoundé aux côtés de sa belle-famille à qui elle devait aller présenter son nouveau-né. Comme il avait malencontreusement plu, et que le radier de Limani avait débordé, il fallut attendre plusieurs heures avant que la praticabilité reprenne. Entre temps, la nuit était tombée, l'enfant avait pleuré à s'en fébrir sous

l'impuissance du papa qui n'hésita pas à prononcer le divorce au retour de son épouse.

(12) Appellation qui leur est attribuée par Saibou Issa, (2004).

(13) La quantité d'argent est relative à chaque femme et aux circonstances : si une commerçante vient à perdre son argent, elle dira avoir beaucoup perdu, mais si on vient à demander à chacune ce qu'elle transporte, elle dira : « pas grand-chose ».

(14) Entretien du 28 novembre 2007 à Maroua.

du franc CFA en naira augmente. Quant c'est l'inverse, elles sont perdantes. Or ces fluctuations ou dépréciations des monnaies ne sont pas prévisibles par ces dernières qui, non seulement font leurs changes au marché noir, mais font aussi un commerce clandestin.

Au demeurant, c'est à une kyrielle de risques et de difficultés que les opératrices économiques de l'extrême-nord du Cameroun s'exposent au quotidien de leur activité. En moyenne, une « expédition » commerciale d'une marchandise d'environ 500 000 francs CFA conduit à des dépenses supplémentaires de transgression frauduleuse variant entre 30 000 et 50 000 francs CFA relativement à la typologie des marchandises. Mais pour les contrebandiers : « It's a part of the code of trafficking : giving to continue to have » (Roitman, 2005 : 187). À côté des frais de dédouanement qui feraient au moins le double du capital, les risques demeurent minimisés. C'est pourquoi pour arrondir les marges bénéficiaires, la rigueur de la douane se transforme en atout.

La frontière, « un obstacle positif » pour la contrebande transfrontalière féminine

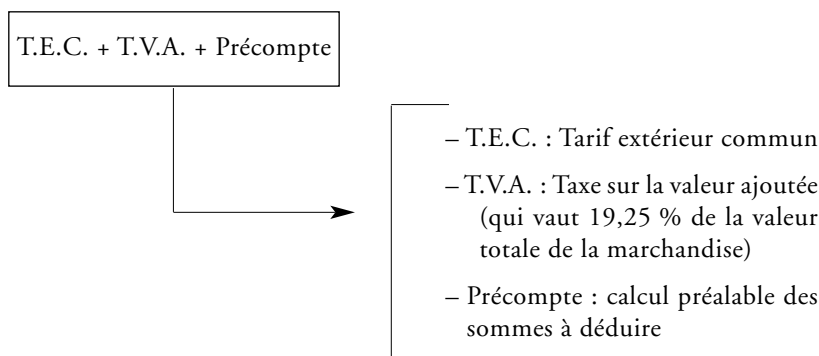
La commercialisation des marchandises est une phase importante du commerce frontalier féminin. C'est en effet la phase qui détermine la réussite ou l'échec de la saison commerciale, car dans ces exercices, tout ou presque est aléatoire. Les prix comme les types des marchandises sont susceptibles de changer à chaque voyage d'affaire. Dans un cas comme dans l'autre, toutefois, le fait dépend de la frontière ou plus exactement de la douane.

Commercialisés à domicile, de porte à porte ou sur les marchés, les produits importés sont de toutes les façons rapprochés de la population. Leur vente connaît trois étapes : la phase de tri ou de choix du produit par le client, la phase de marchandage qui permet de déterminer le prix final de la vente et la conclusion du marché, c'est-à-dire l'accord de vente et les modalités de paiement, qui impliquent assez souvent de nouvelles commandes. Dans l'ensemble du processus, la clientèle sait que les marchandises proviennent du Nigéria, mais surtout qu'elles ont été transportées avec beaucoup de difficultés. Mais ce que les unes et les autres appellent difficultés est relatif au dédouanement.

En général, les commerçantes mentionnent avoir payé les frais « outrageusement chers » de la douane (pour ne pas manquer au rendez-vous promis à la clientèle, argumenteraient quelques-unes pour le plaisir des acheteurs habituels). Cette affirmation, qui ne se vérifie pas toujours lorsqu'on enquête du côté de la douane, n'est en réalité qu'une astuce commerciale. Elle leur permet de justifier le prix de vente délibérément taxé, d'argumenter au cours du marchandage et d'arrondir les marges bénéficiaires de la transaction. Cela dit, les frais des douanes camerounaises sont plus lourds que la somme des dépenses que les commerçantes effectuent

dans l'ensemble du processus de la transgression frontalière. Deux faits expliquent cette situation. D'une part, la fiscalité douanière vise à décourager les importations afin que les populations se résolvent à consommer les produits nationaux. Et c'est pourquoi la grille tarifaire telle que représente le schéma suivant s'avère riche en prélèvements (15).

(15) Décret n° 98/217 du 9 septembre 1998 portant tarification des produits d'importation au Cameroun.



D'autre part, ces prélèvements de la douane sont non seulement inflexibles selon la loi, mais aussi renouvelables à chaque importation. Or, pour des commerçantes de métier qui font au moins deux importations par mois, il est plus facile avec les partenariats qui s'instaurent entre elles et les passeurs de faire des importations sans déclarations « à bon prix », plutôt que de faire des versements récurrents à la douane.

Les stratégies commerciales ainsi définies permettent de faire deux constats. D'abord, au départ de la marchandise, la douane est contournée avec soins et ingéniosité, et les dépenses supplémentaires au prix d'achat sont supportables. A l'arrivée, ensuite, c'est encore cette même douane qui est responsable de la hausse des prix de vente. Ainsi, même si la clientèle sait que la marchandise a échappé aux taxes et fiscalités diverses, elle reste dubitative en regard des cinq contrôles douaniers permanents sur le seul tronçon routier d'environ 70 kilomètres qui relie Banki à Maroua.

Conclusion

La contrebande féminine des marchandises dans l'extrême-nord du Cameroun est un phénomène relativement récent. La notion de produits prohibés ou taxés n'est qu'un corollaire à celle de la délimitation des frontières coloniales. Aujourd'hui, le commerce de longue distance dans la perception des opératrices économiques est devenu synonyme de commerce transfrontalier. L'acquisition du nouveau statut de « femme d'affaire » est le témoignage de l'agrandissement du capital et de l'augmentation ou de

la diversification des marchandises. Ce faisant, la douane face aux bandits de grand chemin est progressivement devenue une sécurité.

Dans une approche globalisante du commerce frontalier entre le Cameroun et le Nigéria, la douane comme synonyme de frontière a deux niveaux d'importance : chiffrer ou déchiffrer les pertes fiscales dans les caisses camerounaises et signifier le déséquilibre des potentiels économiques des villes frontalières contiguës sur les lignes de démarcation. Mais dans une approche spécifiant la trilogie femmes-frontière-commerce, il apparaît davantage une socialisation des espaces de démarcation. Dès lors, l'instrumentalisation de la frontière par les opératrices économiques a rendu si rentable le monde des affaires transfrontalières que toute la communauté, de façon individuelle, y trouve son compte. La négation de la frontière en lieu d'achat et sa « positivation » en lieu de vente constituent l'essentiel des nouveaux atouts dont disposent les contrebandières entre le Cameroun et le Nigéria aujourd'hui.

Au demeurant, la transgression frontalière est devenue si anodine qu'on peut estimer à au moins une femme par famille, celles qui vivent de la frontière dans le Cameroun septentrional. Aussi la tendance est-elle de plus en plus grande à écouler les marchandises vers le sud du pays, non seulement pour élargir le rayon de la vente, mais aussi pour que le coût du transport permette de gonfler davantage les bénéfices.

Références bibliographiques

- Abdouraman Halirou (2006), « Frontières et découpages territoriaux dans l'Extrême-Nord du Cameroun : enjeux et implications (XIV^e-XX^e siècle) », thèse de doctorat d'Histoire, Université de Ngaoundéré.
- Aïssatou Boussoura Garga (2000), *les Mutations commerciales dans la région de Maroua pendant la première moitié du XX^e siècle*, Mémoire de maîtrise d'Histoire, Université de Yaoundé I.
- Bennafla Karine (2002), *le Commerce frontalier en Afrique centrale : acteurs, espaces, pratiques*, Karthala, Paris.
- Boserup Esther (1983), *la Femme face au développement économique*, PUF, Paris.
- Boubacar Barry (2005), « Histoire et perception des frontières en Afrique aux XIX^e et XX^e siècles », in ONU, *Des frontières en Afrique du XII^e au XX^e siècle*, Unesco, Paris.
- CEDC (2002), *Schéma directeur d'aménagement des zones frontalières de l'Extrême-Nord*, vol. I, Archives de la Délégation provinciale de l'économie, de la programmation et de l'aménagement du territoire au Cameroun.
- Coquery-Vidrovich Catherine (2005), « Histoire et perception des frontières en Afrique du XII^e au XX^e siècle », in ONU, *Des frontières en Afrique du XII^e au XX^e siècle*, Unesco, Paris.
- Cordonier Rita (1987), *Femmes africaines et commerce. Les revendeuses de tissu de la ville de Lomé (Togo)*, l'Harmattan, Paris.

- Djanabou Bakary (2003), « La contrebande féminine des marchandises entre Banki (Nigéria) et Maroua (Cameroun) : 1963-2003 », Université de Ngaoundéré.
- Djanabou Bakary (2006), « Le commerce frontalier féminin dans l'Extrême-Nord du Cameroun : 1960-2000 », Mémoire de maîtrise d'Histoire, Université de Ngaoundéré.
- Egg Johnny et Herrera Javier, (éds.) (1998), *Echanges transfrontaliers et intégration régionale en Afrique subsaharienne*, ORSTOM, Paris.
- Gayle, A. Morris et Mahir Saul (2000), *les Rapports commerciaux des femmes : évaluation préliminaire du commerce transfrontalier féminin en Afrique occidentale*, Rapport présenté au programme régional pour l'Afrique de l'Ouest.
- Geschière Piter et Koninigs Piet (éds.) (1993), *Itinéraires d'accumulation au Cameroun*, Karthala, Paris.
- Guinochet Pierre et Raffestin Claude (1974), *Géographie des frontières*, PUF, Paris.
- Roitman Janet (2005), *Fiscal Disobedience. An Anthropology of Economic Regulation in Central Africa*, Princeton University Press, Princeton.
- Saïbou Issa (2004), « L'embuscade sur les routes des abords sud du lac Tchad », *Politique africaine*, n° 94.