

Document de travail n° 1997-04/T

**LES ECHANGES TRANSFRONTALIERS ENTRE LE CAMEROUN ET LE
NIGERIA DEPUIS LA DEVALUATION**

**Estimation des flux frauduleux d'essence nigériane et de leur impact
au Cameroun et au Nigéria**

Javier HERRERA

Mars 1997

Estimation des flux illégaux d'essence nigériane et de leur impact au Cameroun

Résumé

Contrairement à une idée assez répandue, le consommateur final nigérian d'essence ne bénéficie pas actuellement d'une subvention sur le prix lui permettant d'acheter ce produit en dessous de son prix international. Le gouvernement nigérian ne dépense pas un kobo lorsqu'il cède le pétrole brut à un prix préférentiel aux raffineries nigérianes. Il s'agit d'une subvention implicite entraînant un manque à gagner pour le gouvernement nigérian qui est absorbée entièrement dans les coûts de production et de distribution peu compétitifs des produits raffinés au Nigeria. Les fuites vers les pays voisins de la zone franc n'impliquent donc pas un transfert des ressources vers ces pays mais bien au contraire. En effet, les commerçants informels importateurs (nigérians et ressortissants de la zone franc) achètent l'essence sur le marché noir nigérian en payant un surprix qui peut être considéré comme une taxe informelle transférée au Nigeria. Elle ne revient pas à l'Etat nigérian mais aux opérateurs privés nigérians (distributeurs formels, commerçants informels et prédateurs des différents corps d'Etat). De plus, les fuites vers la zone franc rapportent au Nigeria des devises, ce qui contribue à desserrer la contrainte externe qui pèse de façon structurelle sur ce pays.

Du point de vue de la zone franc, les consommateurs camerounais réalisent des économies en achetant l'essence nigériane à un prix inférieur au prix officiel à la pompe de l'essence camerounaise. Les écarts de prix tiennent au fait qu'il s'agit d'une part d'un produit défiscalisé et d'autre part d'un produit fabriqué à des coûts élevés et modérément taxé. Ceci permet aux commerçants et prédateurs camerounais de proposer une essence bon marché, en particulier dans les régions du nord. L'Etat camerounais subit des pertes importants sur la taxe spéciale sur les produits pétroliers mais dans la mesure où il impose aussi une taxe aux consommateurs du sud (au titre de la péréquation), une diminution des volumes vendus au nord sans contrepartie de réduction de taxes de péréquation implique un gain pour l'Etat camerounais. De plus, l'Etat cède le brut local ou importé à la SONARA à un prix inférieur au prix international. Une diminution du volume de brut traité signifie donc une diminution des subventions de la part de l'Etat. Une approche d'ensemble a donc été nécessaire afin d'évaluer les pertes nettes pour l'Etat camerounais.

Des estimations des flux d'essence nigériane depuis 1987/86 jusqu'à 1995/96 ont été réalisées grâce à une méthodologie que nous avons mise au point. Sur la base de ces estimations, et d'autres que nous avons effectués pour le Bénin et de celles disponibles pour le Niger, on a construit une matrice régionale des pertes et des gains pour les différents agents touchés par ces flux informels.

Il en ressort que les parts de marché de l'essence nigériane, après avoir atteint un sommet de près de 30% du marché nationale dans la période de troubles politiques (1991-1992), est redescendue à près de 10% se limitant essentiellement aux marchés des provinces du nord où elle représente encore environ 80% du marché. La reconquête des marchés du Littoral et des provinces de l'ouest doit autant à l'insécurité régnant dans les points d'approvisionnement (conflit Bakassi) et la mise en place d'opérations de répression ciblées qu'à la modification profonde de l'organisation de la prédation. D'une prédation centralisée garantissant des coûts faibles et stables pour les trafiquants on est passé à une situation de prédation décentralisée avec multiplication des corps d'Etat agissant sans concertation. Ceci a accru considérablement les coûts pour les trafiquants rendant peu rentable ces axes frontaliers.

L'essence nigériane, connue au Cameroun sous le nom de " fédéral ", " funge ", " vin de brousse " ou encore " zoua-zoua " et au Bénin par " kpayo " (ce qui n'est pas bon), est sans conteste le principal produit d'exportation illégale vers les pays voisins de la zone franc. Dans d'importantes villes camerounaises (Garoua, Maroua, Kumba, Bamenda, Douala), béninoises (Cotonou), nigériennes (Birni N'Konni, Maradi, Zinder) ou tchadiennes (N'Djamena) le commerce d'essence importée en fraude du Nigeria est très répandu, au point de devenir le pilier sur lequel a été bâti un système bon marché de transport urbain et des marchandises et permis à une population, essentiellement jeune (ces vendeurs à la sauvette appelés les "koweitiens"), d'accéder à une source d'emploi et de revenu dans un contexte de raréfaction d'emplois dans le secteur moderne de l'économie.

Si ces effets positifs au niveau des populations sont incontestables, les Etats et les entreprises de raffinage de la région subissent des pertes non négligeables, qui perturbent les équilibres macro-économiques. Les importations illégales d'essence nigériane, constituent donc un manque à gagner pour l'Etat camerounais qui prélève des taxes sur les produits pétroliers. Elles constituent également un marché gigantesque dont tirent profit, outre les vendeurs nigériens et revendeurs camerounais, le consommateur camerounais qui réalise ainsi une économie importante en s'approvisionnant sur le marché parallèle.

Malgré l'importance évidente de ces flux, en raison de leur caractère illégal et non enregistré, on ne disposait d'estimations fiables de leur volume et leur impact sur les Etats et les populations. Cependant, grâce à la mise en place des observatoires frontaliers au Cameroun (avril 1993), Bénin, Niger Nigeria et Tchad (en 1994) et au suivi quotidien des marchés parallèles, on a pu estimer l'ampleur des flux ainsi que leur impact sur les finances publiques, les revenus des ménages, les gains des consommateurs. La connaissance fine du *modus operandi* des commerçants et des forces de l'ordre chargées de la répression ont permis de dégager les faits stylisés caractérisant ces flux dans le but de poser les premiers jalons d'une modélisation de la formation des prix sur le marché noir et des mécanismes d'autorégulation de la prédation.

Dans une première section on examinera les déterminants des flux informels transfrontaliers d'essence nigériane ainsi que leur évolution au cours des dernières années. Ensuite, après avoir identifié les différentes modalités et sources des transferts entre Etats et agents économiques privés, on procédera aux estimations du volume des flux et leur impact économique au niveau des consommateurs, commerçants, entreprises et les Etats. Ces estimations portent essentiellement sur le cas du Cameroun mais on rendra compte des estimations effectuées au Niger et au Bénin afin de la tester la cohérence régionale des estimations et préciser l'importance et l'impact de ces flux au Nigeria. Enfin, on étudiera le mode de formation de prix de l'essence nigériane en zone franc et les mécanismes de partage de la rente frontalière entre commerçants et forces de l'ordre.

Les déterminants des flux illégaux d'essence nigériane

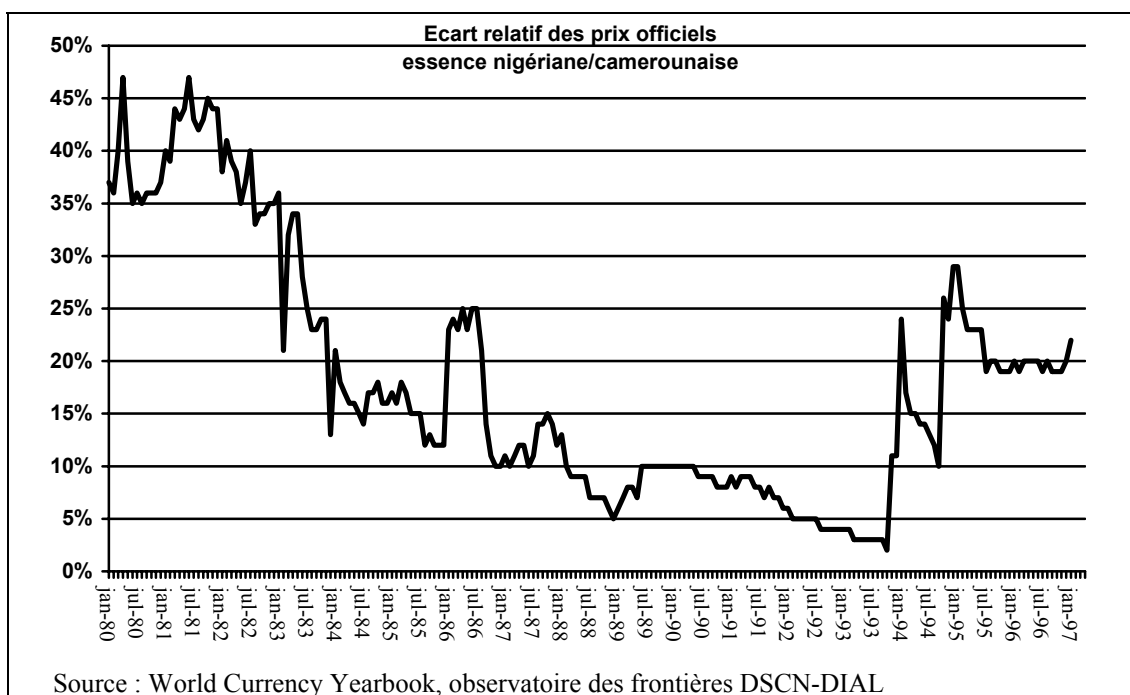
Le principal déterminant des flux transfrontaliers d'essence nigériane est sans conteste le différentiel de prix de part et d'autre de la frontière. L'important écart de prix s'explique à son tour par de différences dans la fiscalité appliquée aux produits pétroliers et par les différences de régime de changes. Alors que le CFA maintient une parité fixe avec le FF, la naira s'est fortement dépréciée sur le marché parallèle au cours de la dernière décennie, creusant ainsi l'écart entre les prix.

Les écarts de prix officiels rendent attractif le commerce du fédérale car il permettent de dégager un marge brut de bénéfice assez important qui sera ensuite partagé de part et d'autre de la frontière, entre autorités et commerçants. Côté consommateurs de la zone franc, ce qui compte c'est l'écart entre le prix officiel à la pompe et le prix final de vente du fédérale. Par ailleurs, à

égalité des prix, la rareté de stations service trouve un sérieux concurrente dans le système de distribution du fédérale qui irrigue les quartiers populaires et permet l'achat en petites quantités.

Cependant, les écarts de prix ne constituent pas l'unique déterminant des flux transfrontaliers de l'essence fédérale, bien qu'ils soient leur fondement. Ces flux font partie d'un système d'échanges plus vaste. Ainsi, l'essence fédérale est par excellence un produit d'appel servant à "pomper des FCFA" dans la zone franc afin de permettre le Nigeria de pallier le manque chronique de devises fortes. Les CFA obtenus par le biais de ce commerce sont ensuite utilisés dans l'achat des produits européens de réexportation au Bénin et au Cameroun, des produits fabriqués en zone franc et au transferts des capitaux hors de la zone. De ce fait, ce trafic peut être aussi considéré en quelque sorte comme une condition nécessaire pour l'obtention des ressources fiscales pour des pays comme le Bénin ayant misé sur la réexportation vers le Nigeria. La suppression du commerce informel d'essence a donc des implications importantes pour l'équilibre régional.

Dans le graphique suivant on peut apprécier l'évolution mensuel du rapport entre le prix officiel du litre d'essence au Nigeria (évalué au taux de change du marché parallèle) et le prix officiel à la pompe au Cameroun. Alors qu'au début des années 80 le prix officiel de l'essence nigériane représentait environ 45% du prix à la pompe au Cameroun, il ne représente que près de 10% vers la fin de la décennie. A partir de 1993, les écarts de prix diminuent considérablement à la suite des hausses de prix, proportionnellement plus importantes au Nigeria qu'au Cameroun, non compensées par le glissement du taux de change parallèle.



Il est intéressant de remarquer que l'afflux massif d'essence nigériane est un phénomène datant de la fin des années 80. A posteriori, deux conditions semblent avoir été nécessaires au développement du trafic : d'abord les marges brutes de bénéfices pour les commerçants ont atteint leur plus haut niveau et ensuite, il s'est produit au Cameroun des troubles politiques légitimant en quelque sorte l'évasion fiscale et la fraude dans certaines régions du pays.

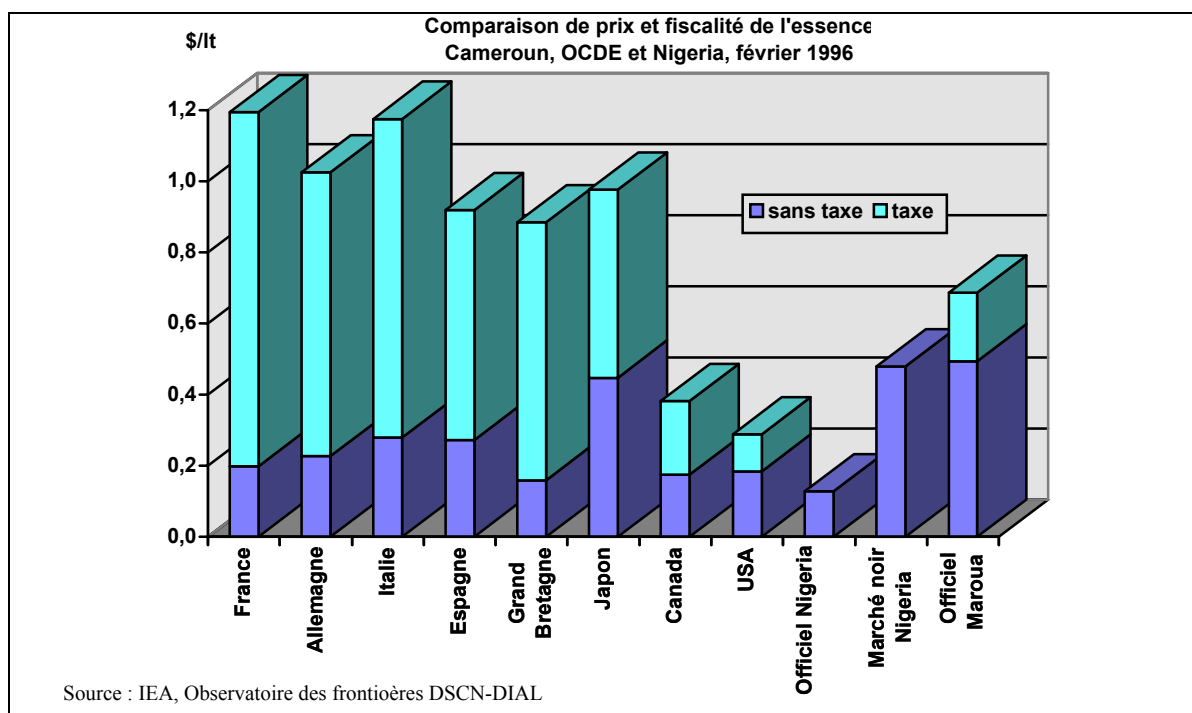
En effet, bien que le commerce du fédéral est endémique, en particulier dans les provinces du nord Cameroun, il s'est développé de manière massive à partir de juillet 1988 lorsque le prix du

litre au Cameroun est passé de 185 F CFA à 280 F CFA. En avril 1991, la fraude à l'importation d'essence nigérienne se généralise dans les provinces du Littoral et de l'ouest et atteint son apogée avec l'enclenchement des opérations "villes mortes". L'incivisme fiscal et la consommation du fédéral furent érigés en actes de défiance envers le pouvoir central de Yaoundé¹.

En dehors du fait qu'aussi bien au Nigeria qu'au Cameroun les prix des carburants sont administrés, tout oppose la politique de prix de part et d'autre de la frontière. Au Nigeria, les prix finaux sont défiscalisés tandis qu'au Cameroun ils comportant une taxe.

Le graphique suivant, en distinguant la part de taxes dans le prix final, permet de comparer la politique de prix pratiquée dans différents pays de l'OCDE avec celle pratiquée au Cameroun et au Nigeria. Il apparaît que la fiscalité au Cameroun n'est pas excessive (28% du prix final), car elle est largement inférieure à celle de la plupart des pays industrialisés (les Etats-Unis, où elle est la plus faible, affichent 36%). En revanche, le prix ex-raffinerie au Cameroun est significativement supérieur à ceux des pays de l'OCDE, dont certains sont des importateurs de brut, voire de produits raffinés. Le consommateur camerounais paye donc un surpris en raison de la faible compétitivité de sa production. A l'opposé, le prix de vente final au Nigeria est sensiblement inférieur à celui des pays industrialisés disposant de raffineries performantes. Dans le même espace commercial régional coexistent d'une part un produit défiscalisé et implicitement subventionné et, d'autre part un produit relativement peu fiscalisé mais fabriqué à des coûts peu compétitifs.

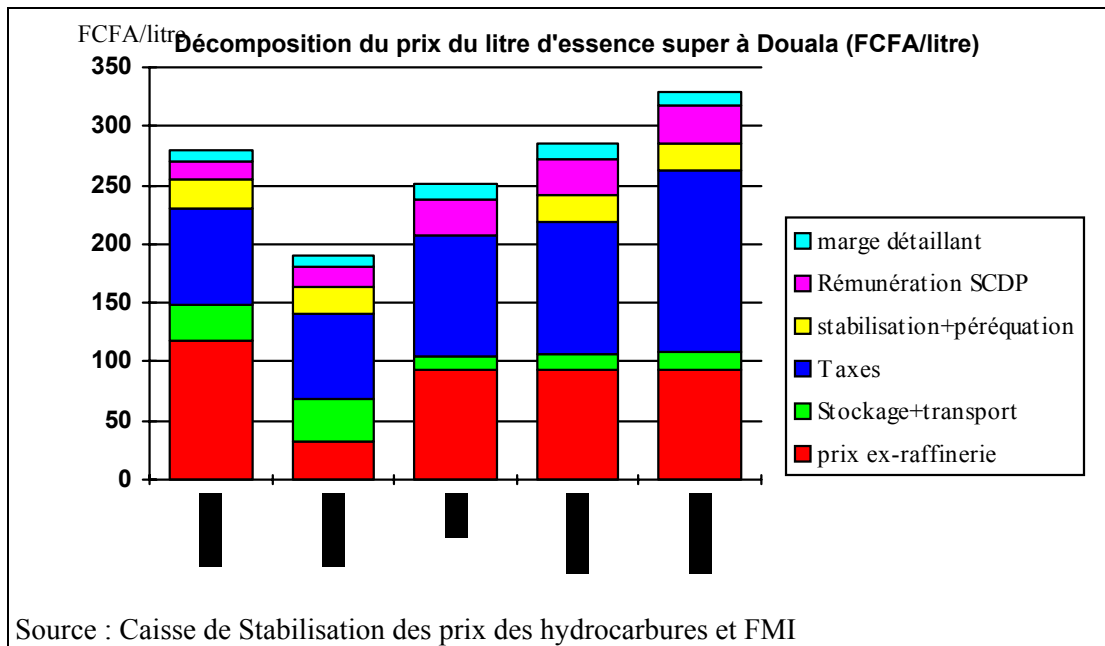
L'ampleur des écarts constatés, ainsi que leur composition (ex-raffinerie et fiscalité) implique que les importations frauduleuses d'essence nigérienne constituent une réelle menace pour la survie de la Sonara, la société nationale de raffinerie au Cameroun. Même si le Cameroun supprimait les taxes sur les produits pétroliers, sa production serait toujours menacé par les importations nigériennes.



La politique des prix au Cameroun

¹ Les forces de l'ordre avaient du mal à maîtriser les vendeurs à la sauvette de peur de se faire brûler vifs avec l'essence ("fédéraliser" dans le langage des "koweitiens"). La chanson "villes-mortes/zoua-zoua dance" du chanteur Georges Dickson vint consacrer ce mode de vie dangereux.

Au Cameroun, les prix ex-raffinerie sont relativement élevés en raison des coûts de production de la Sonara et de prix de cession supérieurs aux prix internationaux. On note une inversion de la politique de prix suite à l'invasion du marché camerounais par l'essence nigériane. Ainsi, entre 1986 et 1990, la Société Nationale d'Hydrocarbures (SNH) au Cameroun a pratiqué un prix de transfert à la Sonara (20 \$/baril de brut) excédant le prix international. A partir d'avril 1991 jusqu'à la dévaluation, le prix de transfert a été fixé en dessous du prix international (\$15,35 pour le Kole et \$17,15 pour le Brass River nigérian). Le soutien de la SNH à la Sonara s'est confirmé après la dévaluation lorsque le prix de transfert a été fixé à \$12,1/baril de Kole et 13,9 pour le Brass River².

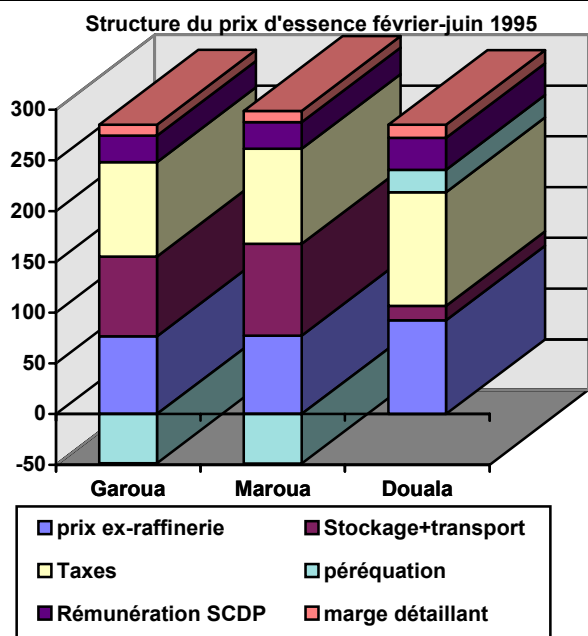
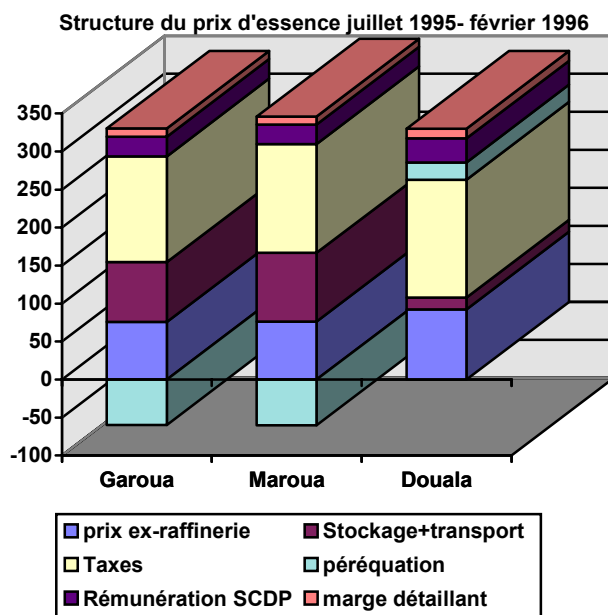
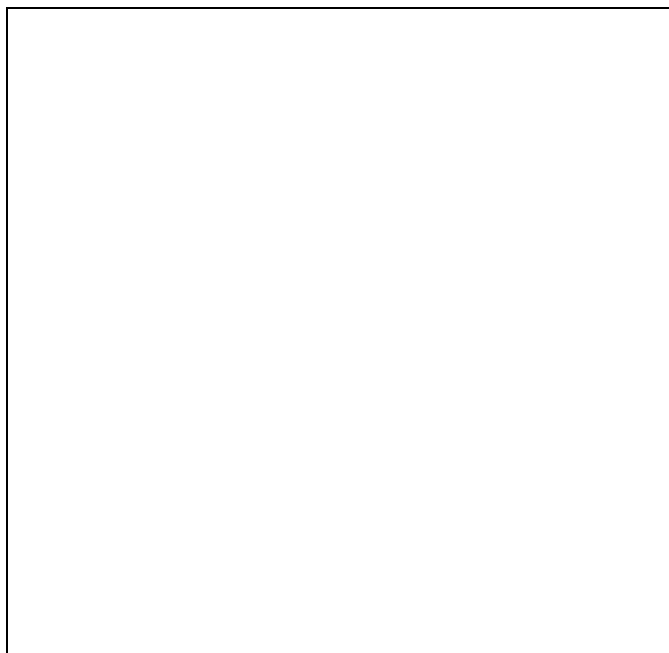


Dans le but d'accroître les recettes fiscales, l'état procède, entre janvier et juillet 1988, au relèvement du prix de l'essence (de 178 FCFA/lit à 270 FCFA/lit). Les volumes vendus par la SONARA s'effondrent et l'état doit réagir en avril 1991 pour faire face à l'entrée massive d'essence de contrebande en réduisant le prix de détail à 190 F CFA le litre, prix proche de celui auquel était vendue l'essence nigériane sur le marché de Douala (200 F CFA/lit). Cette diminution de prix fût obtenu grâce à la diminution du prix ex-raffinerie (de 117,44 à 32,44 F CFA/litre) et de la taxe spéciale qui passe de 105 F CFA/lit à 95FCFA/lit (voir graphique ci-dessus). La taxe spéciale fût une nouvelle fois réduite à 80 CFA/lit en février 1994 tandis que la péréquation permettant l'uniformisation des prix de vente sur tout le territoire était supprimée et le prix ex-raffinerie augmentait. Les prix au détail firent un bond de 33% à Yaoundé mais de près de 70% dans les provinces du Nord, les plus exposées à la contrebande d'essence nigériane.

Les effets de la suppression de la péréquation ne se furent pas sentir immédiatement en raison des pénuries d'essence au Nigeria. Les provinces du Nord connurent vers la fin de l'année 1994 une reprise assez spectaculaire de la pénétration du marché par l'essence fédérale (voir plus loin pour une estimation du volume de ces flux).

² Vincent Géronimi, " *Le déclin du secteur pétrolier* " dans *Etude macro-économique sur le Cameroun après la dévaluation*, CERED/Forum et DIAL/ORSTOM, février 1995.

En février 1995, quand les flux d'essence nigériane dans la partie méridionale du Cameroun semblaient endigués (à la suite des opérations " Daurade " dans le sud-ouest et du conflit militaire autour de Bakassi), le gouvernement camerounais procède au relèvement de la taxe spéciale et la restauration de la péréquation des prix, ce qui a permis d'accroître les recettes sans pour autant compromettre le contrôle sur le marché national (voir plus loin). Les prix augmentent légèrement dans le sud ce qui permet de réduire les écarts de prix par rapport à l'essence nigériane dans le nord (+9% à Yaoundé et -13,4% à Garoua). Cinq mois plus tard, une nouvelle hausse de prix intervient cette fois ci sur l'ensemble du territoire



Les marchés parallèles d'essence nigériane

Le Nigeria dispose de quatre raffineries³ avec une capacité de production de 445 000 b/j permettant théoriquement de satisfaire la demande nationale (la consommation apparente est de l'ordre de 300 000 b/j⁴ à 360 000⁵). Cependant, en raison de divers problèmes chroniques (mauvaise gestion, système de distribution inefficace, manque d'entretien et des pièces détachées, etc.) les raffineries fonctionnent depuis des années en dessus de leur capacité de production. Historiquement le taux réel d'utilisation fluctue entre 50% et 65% de la capacité théorique⁶, avec une tendance à la baisse manifeste dès le début des années 1990⁷.

Des pénuries plus graves se sont produites chaque année au cours de la période 1993-1996. Les baisses de la production et la poursuite de la contrebande d'essence vers les pays voisins de la zone franc ont obligé le gouvernement nigérian à procéder à des importations des produits raffinés de l'ordre de 90 000 barils/jour depuis 1994⁸ avec une perte pour le gouvernement que les experts estiment 2.6 à 3 milliards de dollars par an⁹.

En 1994, à cause des grèves et de différentes difficultés techniques¹⁰, un total de 7.92m de tons de cru ont été traités par les 4 raffineries, en baisse de 35% par rapport à l'année 1993. Le taux d'utilisation a chuté de 58.7% à 40.3% en 1994, obligeant le gouvernement à recourir aux importations¹¹. A la fin d'avril 1994, d'énormes queues se sont formées aux stations service de Lagos et le prix sur le marché noir a atteint N12 le litre et vers la mi-1994, la consommation des produits pétroliers raffinés était toujours rationnée par la Pipeline and Products Marketing Company (PPMC) une filiale de la NNPC. En 1995, les importations de carburants à la suite des problèmes de l'offre locale ont été de \$67 en moyenne mensuelle¹² et ont atteint \$800 millions pour le seul premier semestre 1996, \$451 millions selon Reuters¹³. En juin 1996 la production avait chuté à 140 000 b/j pour remonter 3 mois plus tard à 236 500b/j alors que la consommation apparente se situe cette année autour de 315 000 b/j¹⁴. Début septembre 1996, la NNPC a annoncé qu'elle suspendait les importations de carburants. Il n'est pas évident que les niveaux actuels de production soient suffisants pour satisfaire la demande locale, même si dans le budget 1997 elle a été estimée à 250 000 b/j¹⁵.

³ Il s'agit de Port Harcourt I (1965), Warri (1978), Kaduna (1981) et Port Harcourt II (1988) respectivement avec une capacité de 60 000 b/j, 125 000 b/j, 110 000 b/j et 150 000 b/j (Bright E. Okogu, " *Issues in petroleum pricing in Nigeria* ", *Journal of African Economies*, vol 4 n°2 pp.387, 1996).

⁴ Bright E. Okogu, Op. cit.

⁵ Selon Marchés Tropicaux du 7/10/94.

⁶ US Department of Energy. Energy Information Administration, Nigeria Country Profile, 1997.

⁷ A l'exception de Port Harcourt II opérant sous contrat avec une compagnie étrangère, les taux d'utilisation ont fortement diminué au début des années 1990. Ainsi, pour la raffinerie de Kaduna, le taux d'utilisation est passé de 92,5% en 1987 à 66,8% en 1991 tandis que dans celle de Warri il est tombé de 68,5% en 1988 à 14,8% en 1990 puis remonté à 48% en 1991 (Banque Mondiale, Nigeria Adjustment Program, Policies, implementation and impact, 1994, pp.62). Après avoir connu diverses difficultés en 1994, les raffineries ont pu accroître leur taux d'utilisation en 1995. Ainsi ce taux est passé de 21,2% à 37% dans la raffinerie du Warri.; de 58% à 76,2% dans le cas combiné de celles de Port Harcourt et s'est maintenu aux environs de 42% dans le cas de Kaduna (Central Bank of Nigeria, annual report 1995).

⁸ US Department of Energy. Op. cit. D'après Marchés Tropicaux, cette très grave crise du carburant avait conduit les autorités nigérianes à importer d'urgence 103 000 tonnes d'essence, dont 63 000 tonnes destinées à Lagos et aux états proches de l'Etat de Lagos (MT, 6/5/94 et 7/10/94.). Déjà en avril 1992, la NNPC avait été forcée d'importer 45 million de litres des produits pétroliers d'Europe à un coût de \$9 millions afin de combler le déficit de la production locale et remédier aux pénuries qui se sont fait sentir dans le nord du Nigeria puis à Lagos. Ces pénuries seraient dues aux problèmes rencontrés dans les raffineries du Warri et de Port Harcourt (EIU, 3 quarter 1992).

⁹ Marchés Tropicaux du 7/10/94.

¹⁰ La grève des travailleurs du pétrole [regroupés dans le syndicat PENGASSAN) a été suspendue le 6 septembre 1994, après avoir duré 2 mois [depuis le 4 juillet 1994] A ces problèmes il faut ajouter le sabotage de la production dans l'Etat des Cross Rivers où la communauté Ogoni réclame une participation de la compagnie Shell (le principal exploitant dans la région) au développement local. (EIU, 4 quarter 1994).

¹¹ EIU, Nigeria Country Report, 1996-1997.

¹² EIU, op. cit.

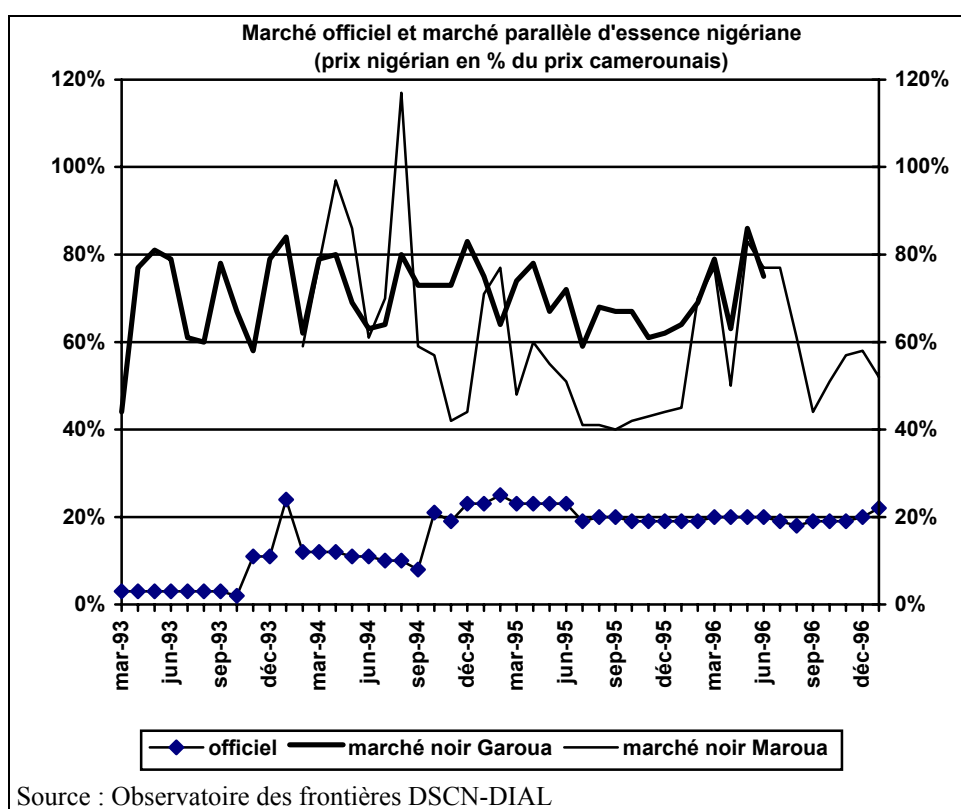
¹³ Marchés Tropicaux, 26/7/96.

¹⁴ Le responsable de la gestion de la NNPC estime qu'il faudrait \$860m pour que les raffineries produisent à pleine capacité. La Banque Mondiale estime que la NNPC gagne, pour ses opérations de raffinage et de distribution, la moitié par rapport à une situation où les subventions auraient été supprimées (Economic Intelligence Unit, 4 q 1996, pp.20).

¹⁵ EIU, 4 q 1996.

Afin de combattre ces pénuries, le gouvernement nigérian avait octroyé à la mi-1996 des licences à deux compagnies privées pour l'opération de deux raffineries dont la production serait destinée à l'exportation (officiellement) vers le Sénégal et la Guinée¹⁶. Il s'agit de la Brass Refineries et de l'Olivia Petroleum Refinery dont la production totale s'élèvera à 150 000 b/j et 100 000 b/j respectivement dans les Etats d'Ibena et d'Akwa Ibom¹⁷.

Les faiblesse de la production reflété par le bas niveaux d'utilisation de la capacité de production et les fuites vers la zone franc se sont conjugués au Nigeria provoquant une pénurie quasi-chronique de l'offre d'essence. Du fait du maintien des prix administrés subventionnés, de la non augmentation de l'offre et des importations insuffisantes, le marché nigérian d'essence est devenu un marché rationné. Les commerçants intervenant sur les circuits de la fraude sont obligés de s'approvisionner sur les marché parallèle d'essence nigérian qui se sont créés en réponse à cette situation, aussi bien au Nigeria qu'en zone franc, et où les prix fluctuant librement.

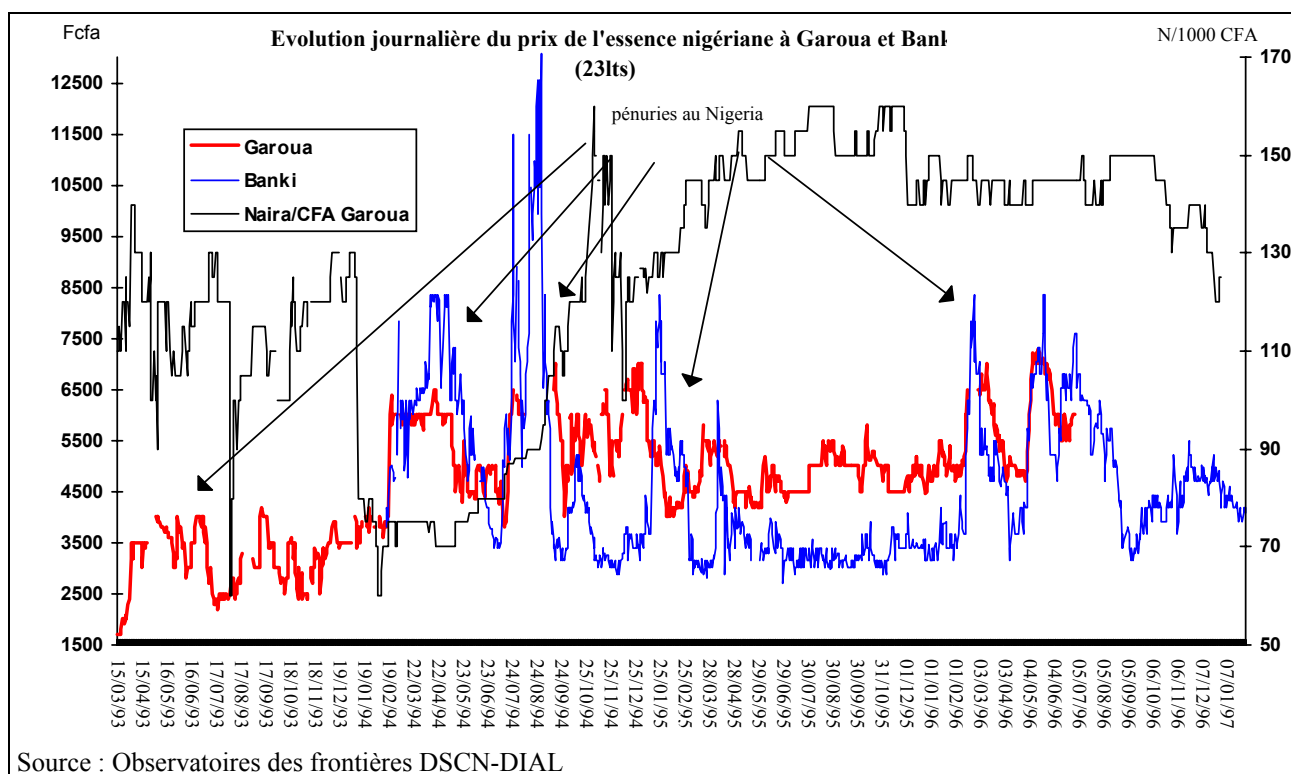


L'accroissement de l'écart entre les prix officiels de part et d'autre de la frontière, fussent-ils évalués au taux de change parallèle ne constituent donc pas un bon indicateur des incitations à la fraude et moins encore une mesure de l'ampleur et de la tendance des flux transfrontaliers. Dans le graphique ci-dessus on peut suivre l'évolution des écarts de prix (mesurés par la rapport de prix nigérian au prix observé en zone franc. On remarquera d'abord que l'écart entre le prix du marché parallèle et le prix officiel est beaucoup moins important que l'écart entre les prix officiels (tous les deux évalués au taux de change parallèle). L'écart entre prix officiels est de l'ordre de 80% alors que celui entre le prix parallèle et le prix officiel fluctue autour de 30%. Ensuite, on observera que tandis l'écart des prix officiels demeure stable depuis le troisième trimestre 1994, l'écart par rapport au prix du marché parallèle évolue d'une façon erratique mais borné par une fourchette de $\pm 10\%$ autour de 70%.

¹⁶ Selon le US Department of Energy, ceci répond à un effort du gouvernement nigérian de limiter les effets de la contrebande d'essence avec les pays voisins de la zone franc.

¹⁷ US Department of Energy. Op. cit. et EIU, 4 q 1996.

Le graphique suivant montre l'évolution du prix de l'essence nigérienne sur les marchés parallèles du Nord Cameroun dans une ville proche de la frontière (Garoua) et à la frontière même (Banki) ainsi que celle du taux de change parallèle naira/CFA à Garoua. Un premier constat s'impose : le prix de vente du fédéral ne semble pas sensible aux variations de taux de change parallèle. Cela laisse supposer un comportement adaptatif des marges des commerçants qui absorbent les surcoûts lorsque la naira s'apprécie et ne répercutent pas par une baisse de prix lors des dépréciations de la naira.



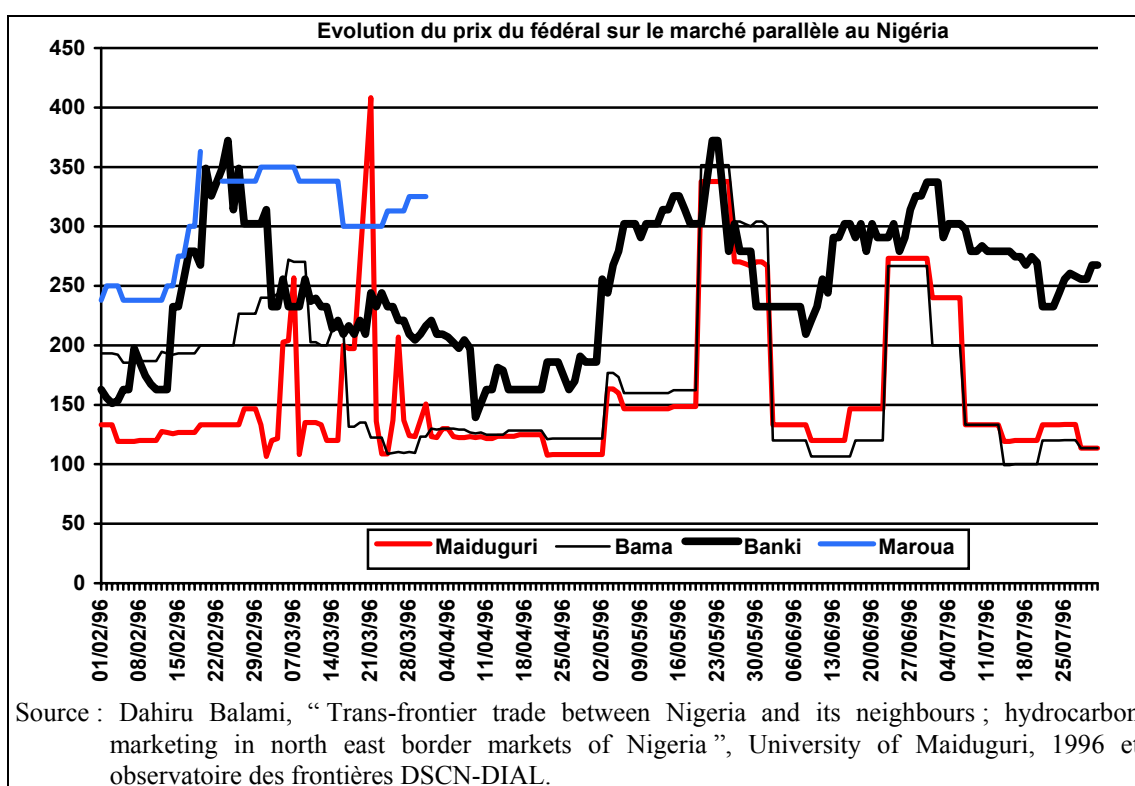
Dans le graphique ci-dessus on observe également, la période de pénuries au Nigeria mise à part, que le prix du fédéral semble retrouver son niveau " d'équilibre " fixé à la suite de la hausse de prix au Cameroun lors de la suppression de la péréquation du coût de transport. On remarquera aussi que le prix à la frontière (Banki) est plus faible mais aussi plus volatil que le prix observé dans la ville de Garoua. La forte variabilité du niveau de prix du fédéral contraste avec la relative stabilité des écarts relatifs par rapport au prix officiel à la pompe au Cameroun. Ceci s'explique par le fait que le prix de vente au détail du fédéral est fixé de tel sorte à maintenir un écart d'environ 50 francs CFA/lit¹⁸ avec le prix officiel à la pompe. Remarquons que lors de la dévaluation du franc CFA le prix du fédéral n'avait pas bougé. C'est lorsque le prix officiel à Maroua est passé le 21/2/94 de 195 F CFA à 330 F CFA le litre (hausse de 69%) que le prix du fédéral s'est accru de 71%. A cette occasion, les importateurs informels en ont profité pour pratiquement doubler leur marge brute, atteignant 50%.

Ce comportement garantit une certaine stabilité des prix et explique l'absence de tendance sur une longue période de quatre ans. En revanche, la variabilité de prix à court terme est étroitement corrélée avec les différents épisodes de pénurie qui a subi le Nigeria ces dernières années.

¹⁸ A Cotonou, le prix du fédéral était le 31/5/95 de 150 francs CFA/lit alors que le prix à la pompe était de 200 francs CFA/lit.

On dispose, pour la période allant de février à juillet 1996, de relevés journaliers du prix de l'essence fédéral sur les marchés parallèles à l'intérieur du Nigeria, dans une ville nigériane proche de la frontière, à la frontière même et à la ville de Maroua. La prise en compte du véritable coût d'approvisionnement sur la marché parallèle d'essence pour les commerçants exportateurs du fédéral nous éclaire sur le comportement des marges des commerçants, les mécanismes de formation de prix ainsi que sur le degré d'autonomie des marchés parallèles d'essence dans la zone franc.

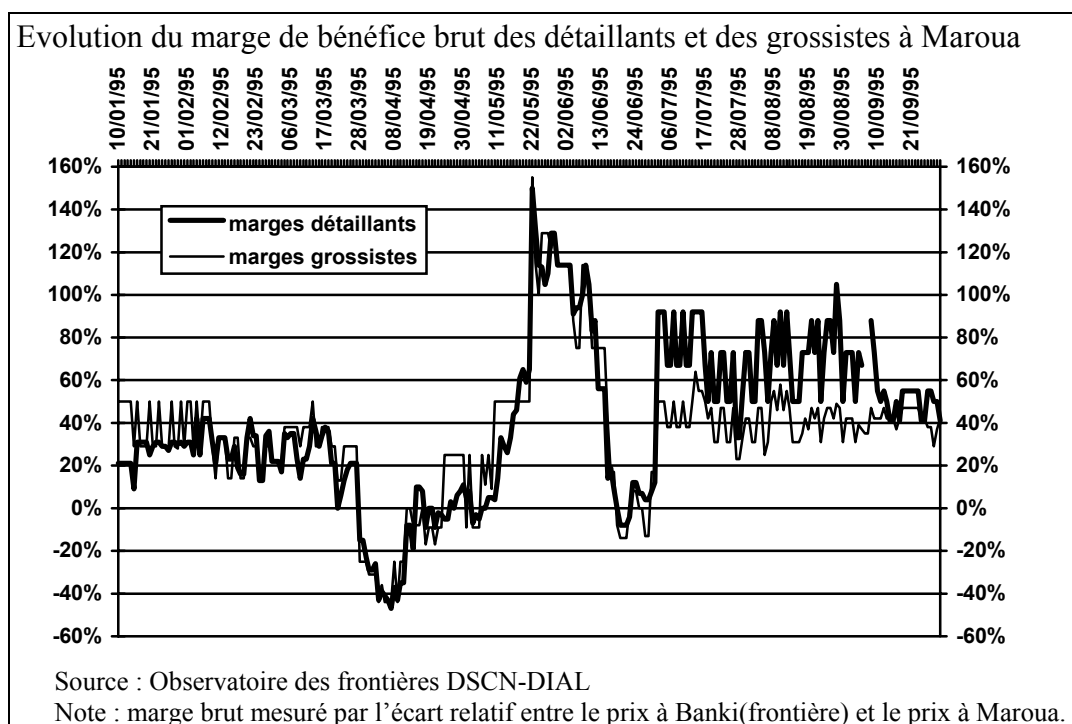
Dans la ville proche de la frontière de Maroua, la chaîne des importateurs est très courte de sorte que l'écart entre le prix de vente à par rapport à la ville frontalière d'Amchidé et le prix d'achat sur l'axe Bama-Maiduguri constitue la marge brute de bénéfice sans interférence des détaillants camerounais, contrairement au cas de Garoua, plus éloignée de la frontière (les relevés de Garoua ne permettent pas de distinguer qui, de l'importateur grossiste ou du détaillant en ville a absorbé le choc des variations du taux de change parallèle).



On remarquera d'abord qu'en dehors de périodes de pénurie passagère, les coûts d'approvisionnement semblent assez stables alors que le prix de vente à la frontière ont une plus grande variabilité. Les prix à la frontière intègrent une forte composante de marges brutes qui permet d'amortir les fluctuations de grande ampleur dans les coûts d'approvisionnement. Ceci doit être nuancé dans la mesure où il semble y avoir une asymétrie dans la transmission des "coûts d'approvisionnement" au Nigeria aux prix finaux au Cameroun. En effet, le prix du fédéral au Cameroun augmente si le prix du fédéral augmente au Nigeria mais lorsque ce dernier diminue, les prix camerounais suivent avec retard et d'une façon atténuée. Cela ne signifie pas que les marges des commerçants augmentent car ceci résultent du partage avec les différentes forces publiques.

Le graphique suivant montre l'évolution des marges brutes des commerçants assurant la distribution du fédéral à l'intérieur du Cameroun mesurées par l'écart relatif entre le prix de vente

à la frontière et le prix de vente dans la ville de Maroua. Le tableaux suivant reprend ces calculs afin de les comparer avec les marges brutes de commerçants opérant côte Nigeria.



C'est l'inertie des prix de vente au Cameroun qui explique les variations des marges brutes de bénéfice. Ainsi, en mars 1995, on observait une hausse de prix à Banki lors que à Maroua il reste stable. De même, en mai/juin 1995 le prix à Banki s'effondre mais les prix à Maroua baissent peu et plus tard. La source de la hausse de prix à observée à Maroua le mois de juin n'est pas la hausse de prix à la frontière mais vraisemblablement l'accroissement de la prédation puis la hausse de prix officiel au Cameroun, conformément à la logique de "pricing to the market".

Marges brutes de bénéfice de commerce d'essence nigériane et gains du consommateur

Date	Prix F CFA à Amchidé 1. informel	Prix à Banki-Maiduguri 2. marché noir	Prix à Maiduguri 3. marché officiel	Prix F CFA à Maroua 4. marché officiel	Taux de change parallèle N/1 000 F CFA	prix relatif 2/1	prix relatif 3/1	prix relatif 1/4
2/12/93	3 800	264 N (2 071 F CFA)	130 N (1 020 F CFA)	7 800 F CFA	127,5	0,55	0,27	0,49
16/02/94	7 000	450 N (5 488 F CFA)	130 N (1 585 F CFA)	7 800 F CFA	82	0,78	0,23	0,90
3/03/94	12 000	450 N (6 000 F CFA)	130 N (1 733 F CFA)	13 680 F CFA	75	0,50	0,14	0,91
19/11/94	6 000	800 N (5063 F CFA)	440 N (2785 F CFA)	13 680 F CFA	158	0,84	0,63	0,44
21/5/95	6 000	700 N (4667 F CFA)	440 N (2933 F CFA)	11 960 F CFA	150	0,78	0,63	0,48
31/7/96	11 500	800 N (5000 F CFA)	440 N (2750 F CFA)	13 600 F CFA	160	0,43	0,24	0,85

Source : Observatoire des frontières DSCN-DIAL

Dans le tableau ci-dessus portant aussi sur le cas de l'extrême nord, on constate que les marges brutes de bénéfice pour les commerçants camerounais avaient, après la dévaluation du F CFA, diminué significativement, passant de 83% en décembre 1993 à près de 30% en 1994 et 1995. En juillet 1996 ils reviennent à leur niveau atteint avant la dévaluation.

Le maintien des marges brutes en 1994 et 1995 se fait en dépit de conditions de “ coûts ” très différentes. Ainsi, par exemple, entre le 16/2/94 et le 21/5/95, le prix de l'essence fédérale vendue à la frontière Nigeria-Cameroun a diminué de 14%, c'est à dire dans la même proportion que la diminution du coût d'approvisionnement (exprimé en F CFA) sur le marché noir nigérian. ***Ceci implique donc un maintien des marges de bénéfice des commerçants grossistes reliant Maiduguri à Amchidé*** (la marge brute, qui inclut le coût de transport et les pots de vin versés aux douaniers nigériens, est d'environ 29%). La hausse de prix (de 75%) de l'essence sur le marché noir nigérian, à la différence de celle concernant le marché officiel (multiplié par 3,4), a été plus que compensée par la dépréciation du taux de change parallèle du naira par rapport au franc CFA, qui a perdu près de la moitié de sa valeur entre les deux dates.

Malgré l'évolution constatée en 1994 et 1995, l'incitation à détourner l'essence vendue à la pompe au prix officiel est demeurée au Nigeria très forte compte tenu de la persistance de l'écart de prix entre marché officiel et marché noir, écart qui s'est encore creusé en 1996. Par conséquent, les efforts d'ajustement du prix officiel de l'essence au Nigeria et au Cameroun se sont avérés tout à fait insuffisants pour contenir les flux informels.

Côté camerounais, à la suite des récentes hausses de prix, le commerce de l'essence “ fédérale ” a encore de beaux jours dans les provinces du nord. Pour le consommateur (essentiellement des taxis-moto qui assurent la quasi-totalité du transport intra-urbain), l'achat du “ fédéral ” représente une économie de l'ordre de 20% par litre, ce qui a permis de maintenir le tarif inchangé à 100 francs CFA la course avant et après la dévaluation du franc CFA.

Contrebande et cercle vertueux d'ajustement macro-économique

La prise en compte du marché parallèle d'essence de part et d'autre de la frontière camerouno-nigériane apporte de nuances importantes au cercle vicieux énoncé par Wang liant équilibre macro-économique et fraude de produits pétroliers. Selon Wang¹⁹, La politique nigériane de subvention implicite des prix des carburants, en incitant la contrebande vers les pays voisins de la zone franc, entraîne un accroissement du déficit et de son financement à travers l'expansion monétaire, ce qui accélère l'inflation et la dépréciation du taux de change sur la marché parallèle. Ceci accroît théoriquement la compétitivité en particulier des produits soumis au contrôle de prix comme l'essence et par voie de conséquence les flux frauduleux transfrontalières de carburants.

Cependant, des mécanismes correcteurs sont à l'oeuvre à travers les marchés parallèles²⁰. L'accroissement des incitations à la fraude mesurées par l'écart entre le prix officiel de l'essence nigériane (évalué au taux de change parallèle) implique une plus forte pression de demande sur l'offre locale d'essence laquelle peut être considérée, à court et à moyen terme, comme constante.

¹⁹ Jian-Ye Wang, “ *Macroeconomic policies and smuggling : An analysis of illegal oil trade in Nigeria* ”, FMI working paper WP/94/115, septembre 1994.

²⁰ Il ne s'agit pas d'un mécanisme direct puisque il porte sur une subvention implicite. En réalité, l'état subi un manque à gagner et non une perte de recettes. L'accroissement des flux transfrontaliers, même s'ils entraînaient un accroissement de l'offre, n'implique pas un accroissement du déficit. En revanche, il y a privation de ressources qui auraient pu servir à réduire le déficit fiscal et son financement monétaire (“ Oil smuggling, fiscal policy, and macroeconomic imbalances ” in FMI, Nigeria Background Papers and Statistical Appendix, avril 1994, pp.64). Il n'en résulte pas plus d'inflation mais une inflation plus élevée qu'elle n'aurait pu l'être si les ressources de la subvention implicite étaient récupérées dans les finances publiques. Il est donc difficile de déduire de cette situation un scénario de spirale inflationniste et de dépréciation du taux de change.

Il s'en suit une diminution de l'offre au Nigeria concomitante à une hausse des flux transfrontaliers. Ceci implique au Nigeria une accentuation du rationnement sur le marché officiel et une hausse de prix sur le marché parallèle (expliquée non seulement par la pression de demande mais aussi par le mécanisme de "pricing to the market" des commerçants impliqués dans le trafic). Dans la zone franc, tant que l'écart entre prix du marché parallèle et le prix officiel ne dépasse pas un certain seuil, la demande ne diminuera que très légèrement (l'élasticité-prix est probablement assez faible²¹). Au-delà de ce seuil, compte tenu des différences supposées de qualité, l'essence camerounaise serait préférée à l'essence fédérale et sa demande diminuerait aussi dans la zone franc relâchant la pression sur l'offre. Par ailleurs, une partie de la hausse de prix sur le marché parallèle nigérian sera absorbée par les commerçants au Cameroun par une compression de leurs marges bénéficiaires.

L'augmentation des flux transfrontaliers accroît l'offre de devises au Nigeria et diminue ainsi les tensions sur le marché parallèle de changes. La réduction de la décote du taux de change officiel contribue à diminuer le montant des subventions implicites de la part de l'état. En dehors de l'effet sur la fiscalité, la plus grande disponibilité de devises contribue à diminuer le rythme de l'inflation par son effet stabilisateur sur le taux de change et par un effet d'offre permettant plus d'importations. On aurait ainsi, grâce aux mécanismes correcteurs à l'œuvre à travers les marchés parallèles et les flux de devises en contrepartie de la contrebande d'essence, un soulagement des déséquilibres macroéconomiques aux dépens des consommateurs nigériens qui se voient rationnés et des consommateurs camerounais qui évadent la fiscalité camerounaise et bénéficiaient, jusqu'en 1994, d'une partie de la subvention nigériane.

Estimation du volume des importations frauduleuses d'essence nigériane

Il n'existe pas, bien entendu de registres officiels d'importations frauduleuses d'essence nigériane au Cameroun. Les méthodes directes à travers le comptage des véhicules manquent de fiabilité en particulier en raison de l'insuffisance dans la couverture géographique et temporelle. Les circuits de la fraude d'essence sont relativement diversifiés et une forte variabilité dans le temps nécessitent d'observations permanentes, trop lourdes à mettre en place. On a opté par un suivi journalier limité au relevé de prix et au recueillement d'informations qualitatives sur l'état d'approvisionnement du marché (pénuries). Cela a permis de connaître avec précision les périodes de rupture d'approvisionnement d'essence nigériane afin non seulement de pouvoir interpréter les évolutions de prix mais s'est avéré par la suite une information précieuse dans le but d'estimer le volume des flux.

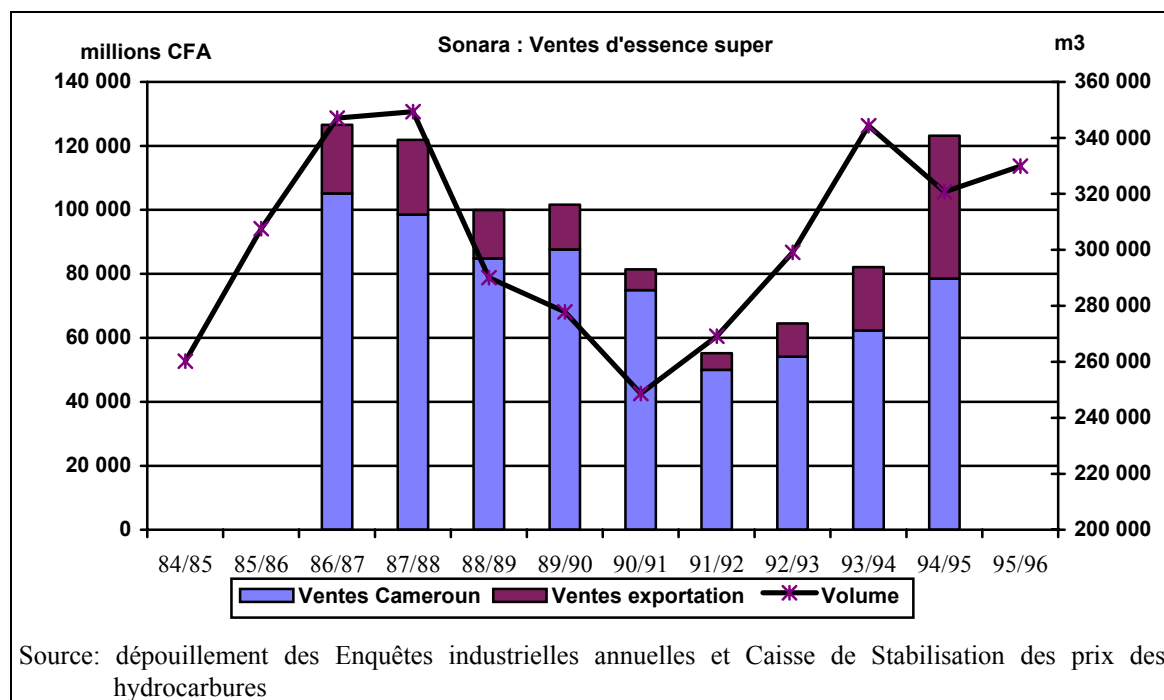
Différentes sources ont été mobilisées : le volume de ventes de la Société Nationale de Raffinage (Sonara), les ventes au dépôt par la Société Camerounaise des Dépôts Pétroliers (SCDP) ainsi que des enquêtes spécifiques menées par les enquêteurs de l'observatoire des frontières DSCN-DIAL auprès des stations service.

Afin de satisfaire la demande nationale, deux sources concurrentes de carburants coexistent : le circuit informel relativement atomisé et le circuit formel représenté par le monopole d'état. Dans la mesure où la demande totale reste constante, les deux circuits opèrent selon le principe des vases communicants : lorsque l'offre informel s'accroît, les ventes officielles diminuent et vice-versa. Au Cameroun la baisse des ventes d'essence a été déclenchée au second semestre 1988 par la très forte hausse de prix officiels, l'état cherchait alors à travers la fiscalité pétrolière à obtenir des revenus supplémentaires. Un coût de grâce a été donné lors des opérations de "villes mortes" qui

²¹ Cette hypothèse est confirmée par les estimations réalisées par Dermot Gately et Shane Streifl, "The demand for oil products in developing countries", World Bank Discussion Paper n°359, février 1997, pp.62-65

ont entraîné pour la Sonara la perte des marchés dans les provinces de l'ouest et du sud-ouest et en très grande mesure celui de la ville de Douala. La réduction des dépenses publiques courantes, et en particulier celles qui touchent le revenu disponible des ménages urbains n'ont eu lieu que plus tard (en 1989 pour la suppression de divers avantages aux fonctionnaires et en 1992/93 pour les diminutions des dépenses courantes dont celle des salaires publics).

La baisse des ventes de la Sonara s'est produite entre les années fiscales de 1987/88 et 1990/91 (voir graphique ci-dessous). Elle ne peut donc pas être imputée à une diminution supposée de la consommation totale résultant des mesures restrictives dans le cadre de l'ajustement structurel. Ce qui en réalité s'est produit, c'est une invasion du marché camerounais par l'essence nigériane qui a déplacé l'offre locale obligeant la Sonara à diminuer sa production.



La reprise des ventes d'essence camerounaise coïncide avec la mise en place de une répression très ciblée contre la contrebande d'essence (l'opération "daurade") alimentant la partie méridionale du pays, les villes de Douala et Kumba en particulier, ainsi qu'avec l'insécurité dans la péninsule de Bakassi (principale lieu de transit des flux) à la suite du déclenchement du conflit militaire et la multiplication des corps "prédateurs" dans la région ; facteurs qui ont fini par faire disparaître les flux frauduleux dans la région. En 1994/95, les vendeurs à la sauvette dans la ville de Douala, autrefois si nombreux, avaient pratiquement disparu. Seuls quelques points de vente clandestins restaient camouflés dans certains quartiers de la ville. Les stations d'essence qui avaient fermé à la période d'apogée de la contrebande (villes mortes en avril 1991) ont rouvert et des nouvelles stations service se sont installées à Mutengené, Tiko, etc. Les flux de fédéral dans le sud-ouest restent maintenant circonscrits aux zones frontalières (Manfé) relativement enclavées dans la période des pluies.

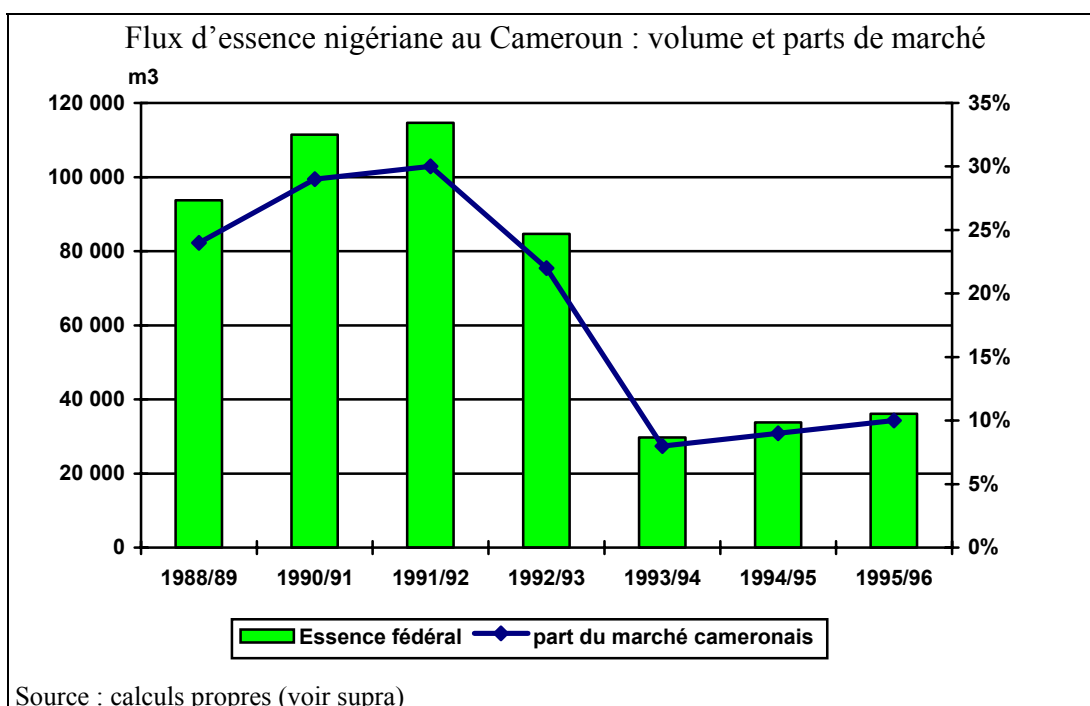
La reconquête du marché de Douala, qui représente 1/3 de la consommation nationale (Yaoundé rend compte aussi de 1/3, le tiers restant étant réparti entre les provinces de l'ouest et du nord) impliqua une reprise importante des ventes officielles. Un pic est atteint en 1994/93 grâce aux pénuries d'essence nigériane dans les provinces du nord, les seules à être restées sous la emprise de l'essence nigériane.

Alors que la vente au détail du fédéral a été arrêtée complètement à Douala, dans le sud-ouest et nord-ouest, elle continuait de plus belle dans les provinces du nord Cameroun sauf pour les périodes de pénurie d'essence nigériane. Bien que la presse nigériane attribue ces pénuries à la poursuite des fuites vers les pays voisins, en réalité les flux transfrontaliers diminuent au cours de ces épisodes. Il s'expliquent plutôt par l'incapacité des raffineries à assurer une offre stable et de la Pipeline and Products Marketing Company (PPMC) d'en assurer une bonne distribution. problème d'offre à la source, indépendante de la compétitivité. Les fuites restent au Nigeria un problème chronique.

Cette reprise des marchés du nord fut de courte durée car une nouvelle diminution du volume des ventes s'est produit l'année 1994/95 à la suite de la reprise de l'approvisionnement d'essence fédéral dans les provinces du nord.

Une estimation d'ensemble des flux d'essence nigériane au Cameroun

Les résultats de notre estimation affinée sont présentés dans le graphique suivante. Il ressort que la pénétration de l'essence nigériane a atteint un pic de 30% du marché camerounais l'année de contestation civile (1991/92) avec un volume d'environ 120 000 m3. Avec la reconquête des marchés du sud puis ceux du nord, l'essence fédérale semble éradiquée en 1993/94, année où elle représente moins de 8% du marché national. La reprise du volume des flux du fédéral en 1994/95 de 29 000 m3 à 36 000 m3 correspond à la reconquête nigériane des parts de marché perdues dans les provinces du nord.

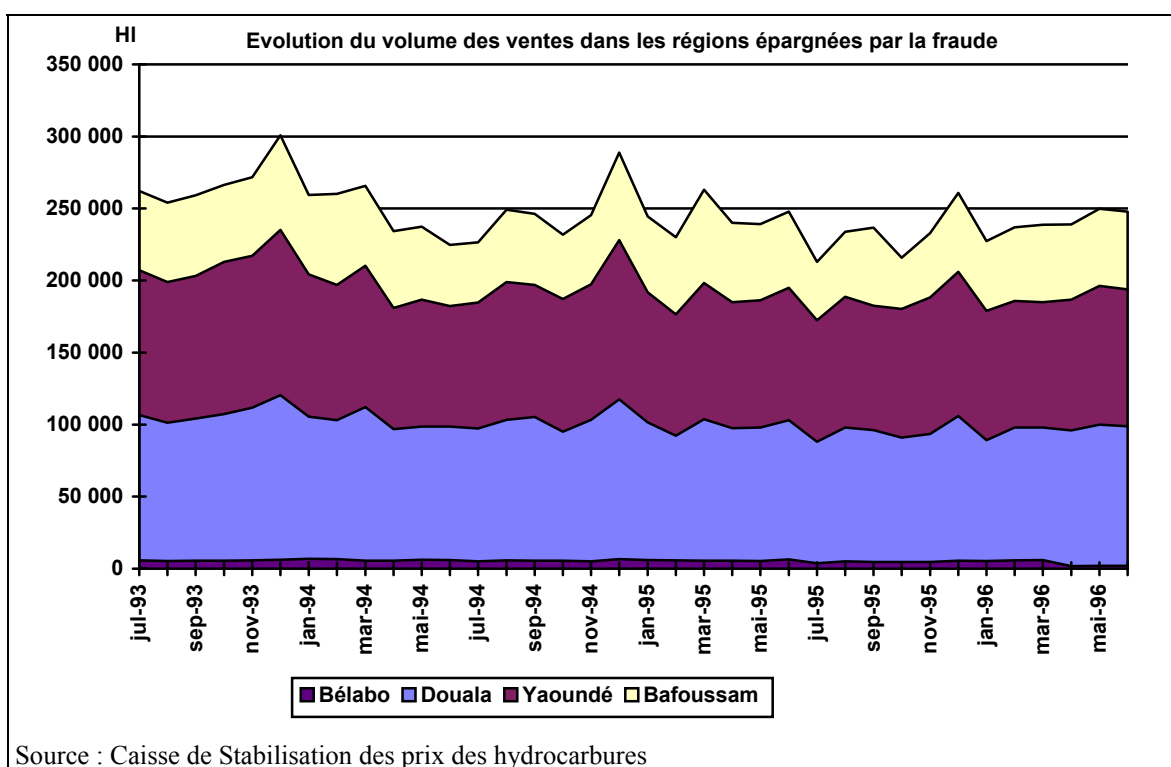


Le volume des flux clandestins dans les différentes régions

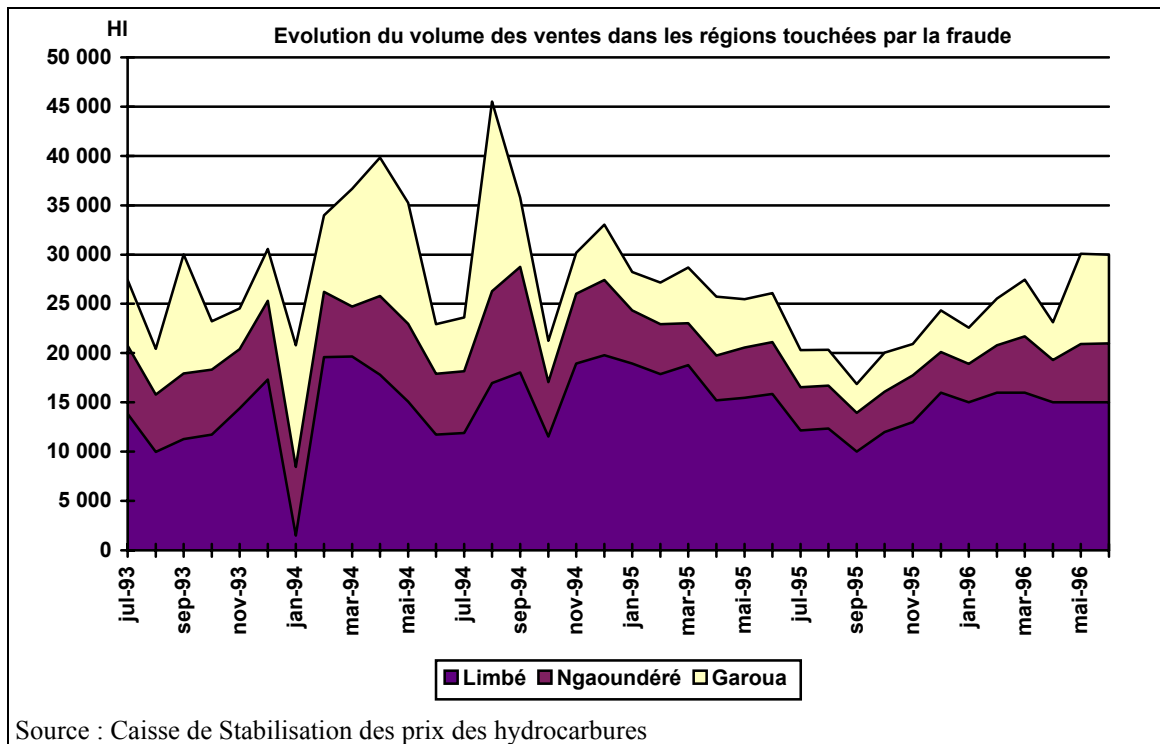
Les données sur les ventes mensuelles par entrepôts de la Société Camerounaise de Dépôts Pétroliers permettent de dresser une carte plus précise, au niveau régional, de la pénétration de l'essence nigériane.

Les graphiques suivants portant sur la période juillet 1993 à juin 1996, font apparaître les ventes d'essence camerounaise sur le marché camerounais ventilées par mois par l'emplacement géographique des dépôts. Le premier graphique regroupe les régions épargnées, au long de cette période, par la contrebande d'essence nigériane tandis que le second regroupe les régions exposés. Les dépôts vendent ensuite leur essence au détaillant, c'est à dire aux stations services. Ainsi, les ventes de la SCDP à ces stations fournissent la consommation totale d'essence camerounaise sur l'ensemble du territoire national.

Dans le premier graphique on peut apprécier qu'en dehors des variations saisonnières, la consommation des villes épargnées par la contrebande d'essence nigériane s'est maintenu pratiquement constante tout au long de la période allant de juillet 1993 à juin 1996. La légère baisse de la consommation peut être imputable aux conséquences de diminutions des salaires de fonctionnaires, les effets récessifs au cours de la première année après la dévaluation et les hausses de prix officiels.



En comparant les deux graphiques ci-dessus, on peut noter le grand contraste entre le profil mensuel de ventes d'essence dans les entrepôts desservant des régions non touchées par la contrebande d'essence et celui des régions touchées par celle-ci. Dans ces dernières, on observe en particulier une évolution beaucoup plus heurtée, conséquence de l'irrégularité des flux en provenance du Nigeria). Il est toutefois remarquable de constater que les pénuries sont un phénomène généralisé et concordant dans toutes les régions exposées à la fraude, bien que les effets apparaissent naturellement plus accentués dans les provinces du Nord desservies par les entrepôts de Ngaoundéré et de Garoua.



Plus important, les pics des ventes de la SCDP correspondent aux périodes de pénuries identifiées par le suivi quotidien des marchés parallèles d'essence nigériane.

pénuries d'essence fédéral à Garoua	Prix (max) du litre de fédéral	prix officiel à la pompe Garoua
20 avril 93 - 2 mai 93	190 FCFA	195 FCFA
10 août 94 - 15 sept 94	261 FCFA	329 FCFA
30 nov. 94 - 1 déc. 94	256 FCFA	329 FCFA
23-24 mars 1995	252 FCFA	285 FCFA
14-16 avril 1995	239 FCFA	285 FCFA
14 fév. 96 - 15 avril 1996	304 FCFA	330 (fév.) et 340 F CFA

Source : Observatoire des frontières DSCN-DIAL

Les plus graves pénuries ont été celles de la période d'août à septembre 1994 et de la période de février à avril 1996, lesquelles ont duré plus d'un mois. La sévérité de la pénurie peut être aussi appréciée par le fait que l'essence fédérale, avant de pratiquement disparaître du marché, avait atteint un prix très proche du prix de vente de l'essence camerounaise dans les stations service (voir tableau ci-dessus).

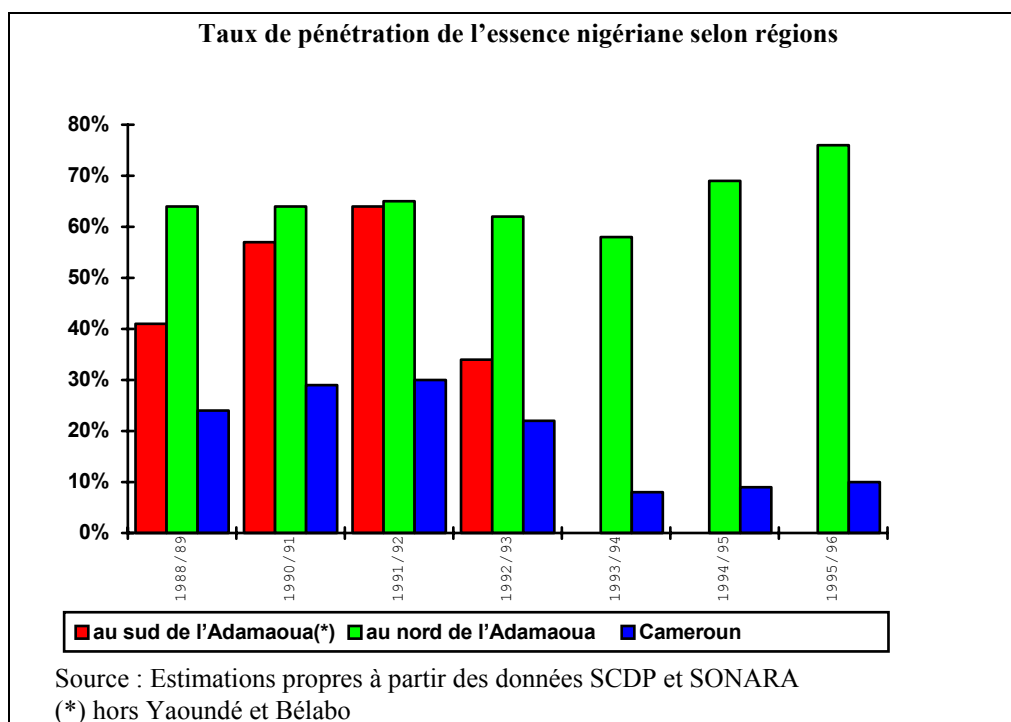
Lors de la sévère pénurie du mois d'août et septembre 1994, l'essence nigériane avait complètement disparu des marchés parallèles. Quelques fuites d'essence camerounaise en direction du Nigeria avaient été même observées au début septembre sur la frontière de l'extrême nord du Cameroun. Pendant cette période de pénurie, la SCDP a repris le contrôle de l'ensemble du

marché camerounais au prix officiel en vigueur dans les provinces camerounaises et a dû, par conséquent, accroître de manière significative son offre afin de combler la partie de la demande auparavant satisfaite par l'offre informelle d'essence nigériane.

Ainsi, au mois d'août 1994, les ventes à partir de l'entrepôt de Garoua ont été multipliées par quatre par rapport au mois précédent et par cinq par rapport au mois d'août 1995, mois correspondant à une période de présence normale de " fédéral ". En employant la méthode décrite dans l'encadré²², il ressort qu'en 1995/96, le volume d'essence nigériane sur ces marchés est estimé à près de 232 000 hectolitres d'essence super par an, soit 80% du total du marché des provinces du Nord et de l'Extrême Nord desservies par l'entrepôt de Garoua (évalué à 290 000 hectolitres en 1994).

Dans le cas de la Province de l'Adamaoua desservie par l'entrepôt de Ngaoundéré, on estime en 1995/96 à près de 130 000 hectolitres le flux d'essence nigériane, soit 70% du marché (évalué à environ 185 000 hectolitres)²³.

Globalement, en 1995/96 dans les régions au nord de l'Adamaoua sous emprise nigériane, l'essence nigériane représente 76% du marché total. Plus élevé que les niveaux historiques constatés sur la période entre 1989/90 et 1992/93, avant qu'il ne surviennent les problèmes d'approvisionnement au Nigeria (voir graphique ci-dessous). On remarquera également une légère remontée de la pénétration d'essence nigériane dans les provinces du nord en 1995/96 qui est imputable non seulement au retour à un approvisionnement plus normal au Nigeria mais aussi au creusement de l'écart entre le prix officiel et le prix du marché parallèle qui passe d'environ 20% à 40% entre 1995 et 1996 (voir graphique page 8).



²²Dans nos estimations nous avons tenu compte du fait que la pénurie dans le mois de référence n'a duré que 22 jours.

²³La même méthode que pour l'entrepôt de Garoua a été employée dans nos estimations. A la différence que c'est le mois de septembre qui a été retenu comme mois de pénurie (les ventes de la SCDP ont atteint leur maximum sur l'ensemble des trois années fiscales considérées, soit près de 11 000 hectolitres). Ce est avec un mois de décalage que les ventes d'essence de l'entrepôt de l'Adamaoua atteignent leur niveau le plus élevé. Un ajustement du même type que celui pour Garoua est nécessaire compte tenu du fait que la pénurie d'essence fédérale a duré jusqu'au 15 septembre.

Méthode d'estimation des flux informels d'essence nigériane

La méthode que l'on emploiera pour estimer le volume des flux informels d'essence nigériane au Cameroun procède en deux étapes et emploie deux sources différentes. D'abord, on procédera à l'estimation des flux avant, pendant et après l'invasion d'essence nigériane sur les marchés au sud de l'Adamaoua (Douala et les provinces de l'ouest). Pour ce faire, on considérera que le volume de production en 1987/88 correspond à la taille totale et réelle du marché au sud de l'Adamaoua et que celui de 1990/91 est celui de présence maximale d'essence nigériane. Ce volume du marché est donné par celui des ventes de la SONARA, le monopole national de la production d'essence. Nous disposons des chiffres annuels de production couvrant la période 1984/85 à 1995/96, c'est à dire d'avant, pendant et après la perte des marchés au sud de l'Adamaoua et des pénuries d'essence nigériane dans les provinces du nord. La différence entre la taille totale du marché et les ventes dans chacune des années suivantes constitue notre première estimation du volume de flux d'essence nigériane. Dans la seconde étape on procède à l'estimation de la taille globale du marché des provinces du nord ainsi que de la part représentée par les flux d'essence nigériane dans ces provinces.

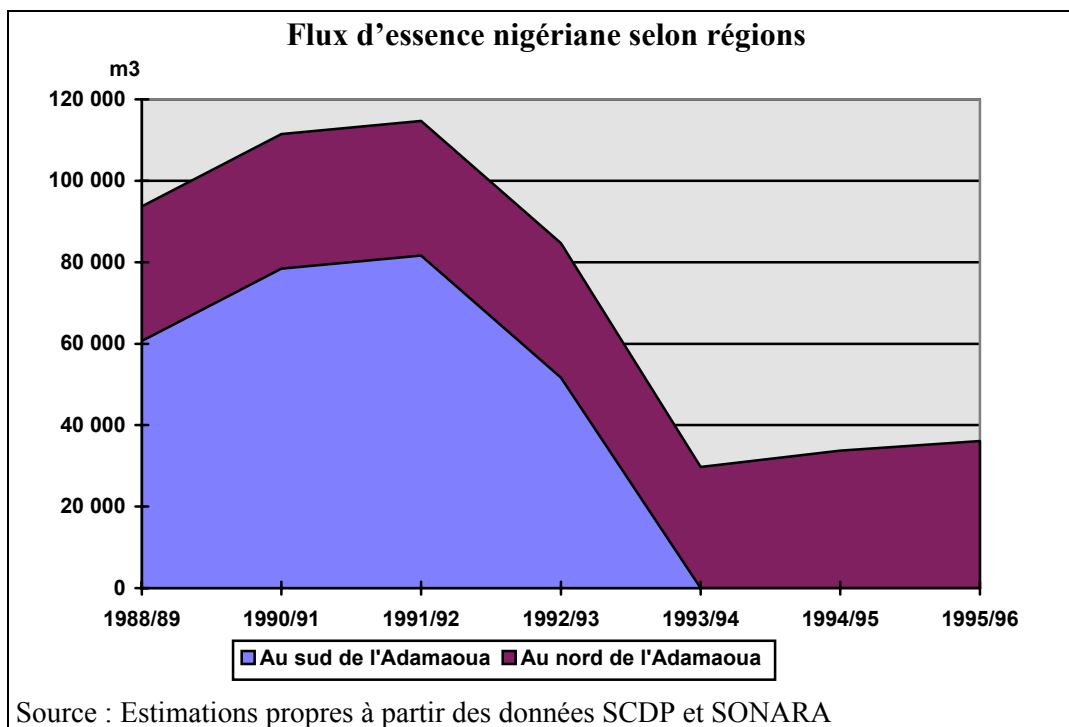
En effet, la première étape du calcul ne permet pas de déterminer le volume des flux d'essence nigériane destinés aux provinces du nord dans la mesure où elles étaient déjà sous l'emprise de l'essence nigérienne bien avant le début de la production camerounaise du fait de leur enclavement géographique jusqu'à une date relativement récente. De plus, compte tenu de la taille relativement faible du marché des provinces du nord (expliquée elle-même par la faible importance du parc automobile, le faible pouvoir d'achat et la faible densité du réseau routier), on ne peut pas utiliser les variations dans la production nationale comme estimateur des flux nigériens (les pénuries au nord Cameroun ont duré au plus un mois alors que l'on ne disposait que des données annuelles de production de la SONARA). Cette première estimation doit donc être affinée afin de tenir compte de l'importance de la pénétration des marchés du nord Cameroun. Pour ce faire, on dispose de données plus fines couvrant la période allant de juillet 1993 à juin 1996, ventilées au niveau régionale et par mois.

Pour les provinces du nord, l'estimation du volume d'essence importée en fraude et donc des parts de marché détenue par l'essence nigériane s'obtiennent simplement en calculant la différence entre les ventes de la SCDP en période de pénurie de fédéral et les ventes en période normale de présence d'essence fédérale²⁴. La période "normale" de référence peut être soit le mois adjacent sans pénurie, soit le même mois d'une année antérieure ou postérieure à condition qu'il n'y pas eu de pénurie aussi. Le volume mensuel est ensuite extrapolé pour l'ensemble de l'année, puis reparti sur chacun des mois en suivant le profil saisonnier constaté, en moyenne, les années d'approvisionnement normal. Cette ventilation mensuelle permettra de calculer de manière plus précise les manques à gagner pour les divers acteurs dans la mesure où les prix officiels, les taxes ainsi que les prix informels peuvent varier fortement d'un mois à l'autre.

Le volume annuel de la taille globale du marché (essence officiel + essence nigériane) estimé pour 1994 est ensuite extrapolé pour les autres années en utilisant l'évolution de la taille du marché pour les régions non exposées à la concurrence nigériane. On corrigera de cette façon la diminution de la taille du marché due à la diminution du niveau d'activité économique et pouvoir d'achat des ménages, en particulier depuis 1993.

²⁴ Cette méthode d'estimation repose également sur l'hypothèse supplémentaire que la demande d'essence à court terme est inélastique par rapport au prix, ce qui est corroboré par les estimations citées plus haut.

En termes de la répartition régionale des flux d'essence nigériane sur le territoire camerounais, le graphique suivant nous montre qu'au plus forte de la fraude, en 1991/92, les flux d'essence nigériane alimentant les villes au sud de la barrière de l'Adamaoua représentaient 71% du total des flux clandestins, le 29% restant étant destiné aux provinces du nord Cameroun. En 1992/93, une année avant que ces flux ne se tarissent brutalement au sud à la suite des mesures de répression minées par l'armée et de l'insécurité régnant dans la zone de Bakassi (le principal point de transit des filières clandestines), cette région absorbait 61% des flux en provenance du Nigeria (voir graphique ci-dessous).



Les gains et pertes au Cameroun et au Nigeria par type d'agent

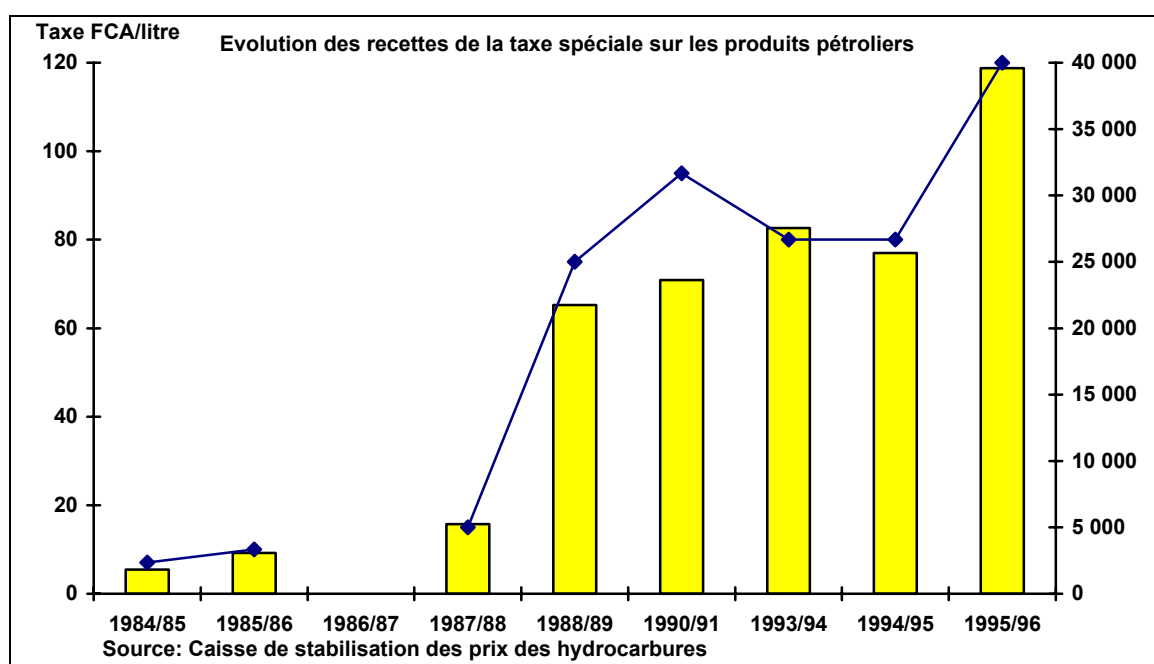
Une fois estimés les flux clandestins d'essence nigériane, on procédera à estimer leur incidence économique directe sur les divers agents économiques de part et d'autre de la frontière. On distinguera quatre agents : l'Etat, les prédateurs, les commerçants et les consommateurs. On tentera ensuite de construire une matrice, au niveau régional, des gains et des pertes permettant aussi d'apprécier leur direction. Cela implique, avant de procéder aux estimations, d'identifier pour chaque agent les sources des gains et des pertes.

Matrice régionale des gains et des pertes dus aux flux informels d'essence

		Nigeria	Cameroun
Secteur public	Etat	<ul style="list-style-type: none"> • subvention aux raffineries (écart entre prix international et prix de cession évalué au taux de change parallèle) • rentrée des devises et améliore la balance commerciale 	<ul style="list-style-type: none"> • subvention aux raffineries (écart entre prix international et prix de cession) • manque à gagner recettes fiscales (taxe spéciale * volume flux informels) • fuite des devises et détériore la balance commerciale
	Entreprises publiques	<ul style="list-style-type: none"> • consomment la subvention par coûts de production et distribution élevés 	<ul style="list-style-type: none"> • consomment la subvention par coûts de production et distribution élevés
Secteur privé	prédateurs et commerçants	<ul style="list-style-type: none"> • prélevent une taxe informel (écart entre prix à la frontière marché parallèle et prix officiel à la pompe) 	<ul style="list-style-type: none"> • prélevent une taxe informel (écart prix de vente au détail marché parallèle et prix à la frontière marché parallèle)
	consommateurs	<ul style="list-style-type: none"> • paye un prix proche du prix international hors taxes (pas de gain, consommateurs rationnés) 	<ul style="list-style-type: none"> • payent un prix inférieur que le prix à la pompe au Cameroun mais supérieur au prix officiel au Nigeria

L'Etat camerounais

Le flux d'importations clandestines d'essence impliquent un manque à gagner pour l'état camerounais qui prélève une taxe sur chaque litre d'essence produite au Cameroun (taxe spéciale sur les produits pétroliers TSPP). Ainsi, une diminution du volume des ventes à la suite d'un accroissement des parts de marché de l'essence nigériane entraîne une diminution des recettes qui fragilise les équilibres budgétaires. Remarquons que cet impact n'est pas perceptible dans une conjoncture de reprise de l'activité économique avec augmentation de la taille du marché : les parts de marché du fédéral augmentent au même temps que les recettes de la taxe pétrolière. La conjoncture examinée (1987/88 à 1995/96) est, sauf la dernière année, une conjoncture récessive au Cameroun. La progression de l'essence nigériane s'est donc effectivement traduits par un manque à gagner fiscal. Ce manque à gagner fiscal n'est pas directement observable à travers les recettes engrangées par l'Etat au titre de la TSPP car le taux appliqués ont aussi varié dans le temps, parfois dans le but de compenser les pertes dues à la diminution du volume des ventes de l'essence camerounaise (voir graphique ci-dessous).



La taxe spéciale sur les produits pétroliers représentait 32% du total des taxes sur les biens et services en 1988/89 et seulement 24% en 1993/94²⁵. Ce manque à gagner s'inscrit dans une tendance lourde pour le Cameroun de perte des revenus pétrolier lié à l'épuisement des réserves. En effet, sur la période 1988/89-1993/94, les recettes pétrolières ont diminué de 60%, ce qui est tout à fait significatif si l'on considère qu'elles rendaient compte d'un tiers des revenus de l'Etat en 1988/89.

Dans le tableau suivant on peut suivre l'évolution des manques à gagner pour l'état camerounais concernant la taxe spéciale sur l'essence. Au point le plus haut du trafic (1989-1991), l'Etat camerounais enregistrait un manque à gagner équivalent à 56% des recettes au titre de la TSPP sur l'essence, soit un dixième du total des recettes des taxes sur les biens et services et près de 3% des recettes totales de l'Etat. L'arrêt des flux d'essence fédérale au sud de l'Adamaoua a permis de réduire ce manque à gagner autour de 10% des recettes de la TSPP sur l'essence. Cumulativement, depuis 1988/89, l'Etat camerounais a enregistré un manque à gagner d'environ 54 milliards de

²⁵ Les taxes sur les biens et services rendent compte de près de 50% des recettes fiscales ce même année.

FCFA (CFA constants, base 1990), soit l'équivalent de près de la moitié des taxes perçues sur les biens et services en 1993/94.

**Manque à gagner pour l'Etat camerounais dû aux flux d'essence nigériane
(FCFA courants)**

Etat Camerounais	manque à gagner	% Taxes produits pétroliers	% TSPP essence	% taxes biens et services	% revenu total
88/89	7 305 462 356	17,4%	28,8%	5,5%	1,3%
89/90	13 224 759 720	34,8%		9,4%	2,8%
90/91	13 209 488 262	37,7%	55,9%	10,7%	2,6%
91/92	9 427 143 795	32,5%		8,3%	1,9%
92/93	3 422 944 996	11,0%		3,0%	0,8%
93/94	3 277 330 532	9,1%	11,9%	2,9%	1,0%
94/95	2 670 416 567	6,8%	10,4%		
95/96	4 436 336 187		11,2%		

Source : estimations propres sur la base des données SCDP, Caisse de stabilisation des produits pétroliers et FMI.

Il serait cependant partiel de limiter l'impact de la contrebande au seul manque à gagner fiscal. L'Etat Camerounais peut aussi dégager un impact positif du développement de la fraude. En effet, depuis 1994, l'Etat camerounais cède le brut à la Sonara à un prix inférieur au prix international (environ 13\$/b à comparer avec le prix international d'environ 18-20\$/b). Les quantités de brut traitées par la Sonara entre 1992 et 1994 sont d'environ 1 million de tonnes par an, soit près de 7,33 millions de barils par an. On a évalué à 100 mille m³ d'essence le flux en provenance du Nigeria entre 1993/94 et 1995/96, soit environ 1/3 du volume de production annuelle en moyenne sur la période. En supposant qu'il y a une proportionnalité entre le volume de brut traité et le volume du produit raffiné, c'est près de 300 000 m³ du brut en moins destinés au traitement par la Sonara, soit près de 2 millions de barils de brut. En retenant une subvention de 5\$/b, cela signifie une économie de 10 millions de dollars pour l'Etat camerounais sur la période 1993/94 et 1995/96. Ce montant reste modeste par rapport aux manques à gagner au titre de la taxe spéciale sur l'essence (environ 1/10 des manques à gagner de la seule année 1995/96).

Un autre effet paradoxal positif émanant de la perte des parts de marché, tient à la politique de péréquation des prix dans le but de compenser les coûts de transport qui pénalisent les consommateurs des régions du nord, éloignées de la raffinerie de Limbé, dans le littoral. Ainsi, en 1995 et 1996, le prix de vente à Douala comporte un surcoût de 74 FCFA par litre tandis que celui à Garoua une subvention de 72 FCFA/litre permettait de minorer d'autant le prix final. Il se trouve qu'actuellement la pénétration de l'essence nigériane suit un gradient semblable à celui des coûts de transport entre le sud et le nord. Une rétraction du volume de ventes d'essence officielle limitée aux seules régions septentrionales signifie donc que le système de péréquation se transforme en un système de taxe net en faveur de l'Etat au dépens des populations des régions méridionales.

Les gains cumulés entre février 1995 et juin 1996 du fait du non remboursement de la péréquation face à la diminution des volumes de consommation d'essence officielle à cause de la contrebande peut être estimé à 3,1 milliards de FCFA, soit presque le même montant que le manque à gagner pour l'année 1993/94. Au total, les effets positifs de la contrebande d'essence peuvent être chiffrés à 3,6 milliards de FCFA, largement inférieurs aux manques à gagner pour l'Etat cumulés au cours des huit dernières années.

Gains pour les consommateurs camerounais et nigériens

Les consommateurs camerounais

Les importations en fraude d'essence nigériane permettent aux consommateurs finaux camerounais de réaliser des économies dans la mesure où le prix officiel à la pompe est supérieur au prix du fédéral sur les marchés parallèles. On a vu plus haut que les écarts entre ces deux prix s'est maintenu étonnamment stable malgré les fortes variations du prix sur le marché parallèle ainsi que les modifications intervenus dans la politique des prix au Cameroun. Les gains ont été mesurés par les écarts constatés dans les grands centres de consommation afin de pouvoir les distinguer des gains des prédateurs et commerçants, eux mesurés par les écarts entre le prix frontière du fédéral et le prix du fédéral dans les grands villes. On a mesuré uniquement les gains directs, sans tenter de d'estimer les gains indirects à travers les économies des coûts de transport des personnes et des marchandises. Les gains ont été rapportés à la taille des populations urbaines concernées ainsi qu'à leurs revenus, telles qu'ils avaient été estimés dans le profil de pauvreté du Cameroun.

Répartition des gains pour les consommateurs par régions (CFA constants de 1990)

	gains totaux (en K FCFA)	Au nord de l'Adamaoua	Au sud de l'Adamaoua	gains/tête nord urbain (en F CFA)	gains/tête sud urbain (en FCFA)
88/89	6 601 452	2 369 435	4 232 017	4 631	3 534
89/90	7 947 361	2 397 970	5 549 390	4 590	4 499
90/91	8 148 266	2 396 794	5 751 472	4 493	4 527
91/92	5 923 382	2 350 756	3 572 626	4 317	2 730
92/93	1 964 396	1 964 396	0	3 533	
93/94	2 445 197	2 445 197	0	4 307	
94/95	2 077 157	2 077 157	0	3 584	
95/96	2 931 624	2 931 624	0	4 954	
Total	38 038 836	18 933 330	19 105 506	34 408	15 289

Sources: nos estimations des volumes, écarts de prix d'essence à la pompe et marché noir et extrapolations de population urbaine au niveau des provinces, indice de prix à la consommation Yaoundé.

Il ressort de nos estimations que les gains par tête cumulés (FCFA constants) représentent environ 24% du revenu urbain par tête en 1993 dans le nord du Cameroun et 9,4% du revenu moyen des ménages à Douala (la moitié du revenu mensuels des non pauvres et 3 mois de revenus des pauvres, catégorie qui représente 31% de la population de Douala en 1993²⁶). Rétrospectivement on peut affirmer que la fraude d'essence a contribué de manière importante à atténuer la baisse du niveau de vie, en particulier des ménages urbains camerounais qui ont vu leurs revenus s'effondrer au cours de la période étudiée.

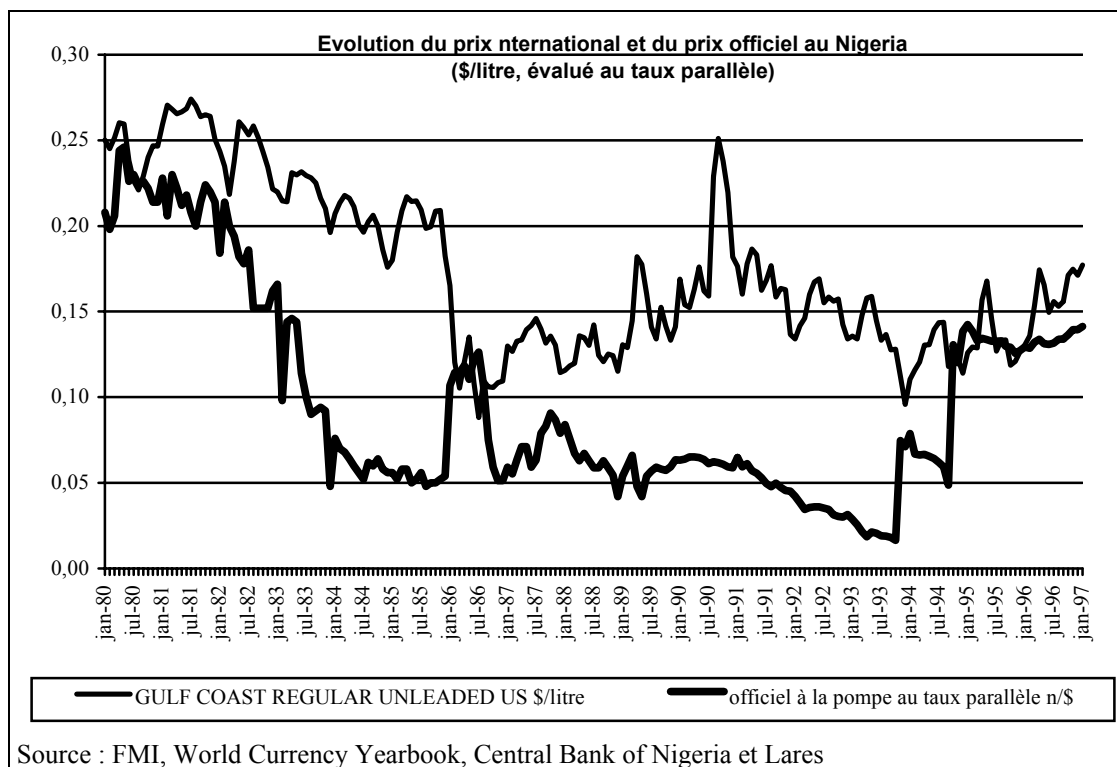
Subventions aux consommateurs nigériens et manque à gagner pour l'Etat nigérian

Jusqu'en 1994, les consommateurs nigériens ont bénéficié d'un prix de l'essence systématiquement et substantiellement inférieur au prix international. Le quasi-doublement du prix officiel en 1986 (de 0,20 à 0,395 nairas/litre) avait permis d'aligner pour quelques mois le prix officiel au cours international. Depuis cette date, les timides hausses du prix officiel en dépit de la remontée du prix international (jusqu'à la guerre du Golfe en 1990) ainsi que des fortes dépréciations de la naira tout au long de la période, se sont conjuguées pour creuser l'écart à l'avantage des consommateurs nigériens (voir graphique suivant).

Cette situation a radicalement changée entre 1993 et 1994, lorsque le gouvernement a procédé à des hausses sans précédents des prix des carburants. Le prix du litre de l'essence super est passé ainsi de 0,7 naira à 11 nairas alors que le gouvernement a réussi à stabiliser le cours parallèle de la naira en 1995 grâce à une conjoncture externe très favorable. **Actuellement, le consommateur**

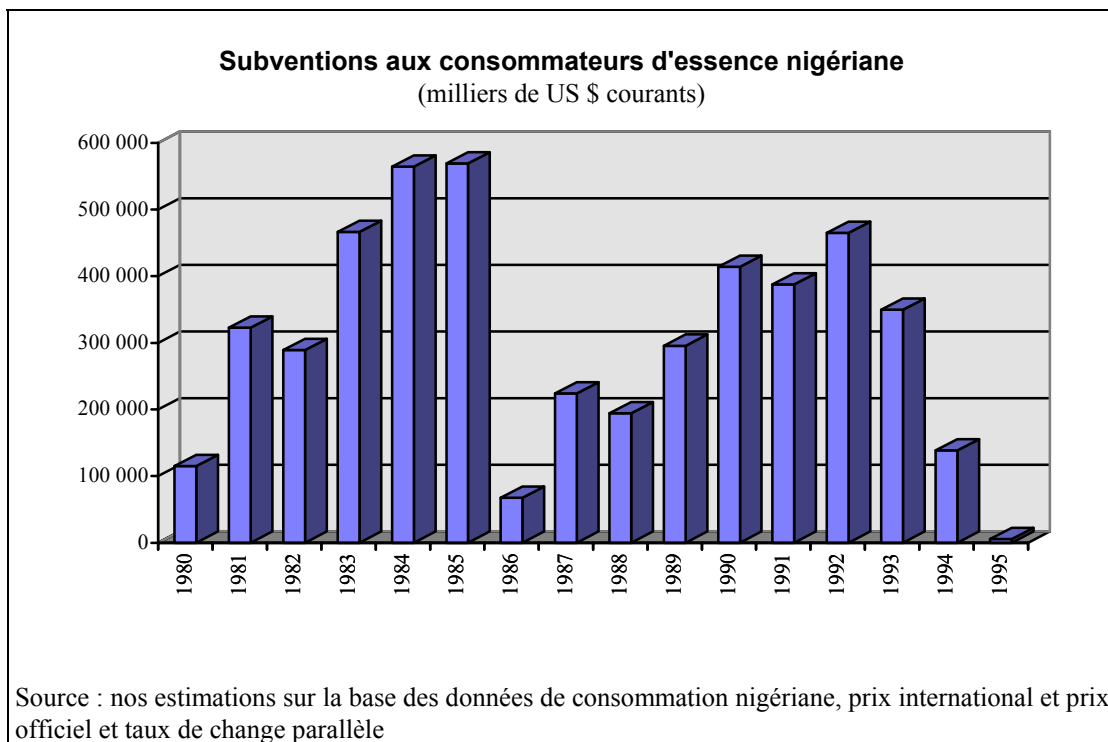
²⁶Cameroun. Profil de pauvreté, Banque Mondiale, 1994.

final nigérian paye un prix semblable au prix international. Cependant, le gouvernement continue de subventionner le raffineries à travers un prix de cession du brut très inférieur au cours international du Brent nigérian. Ces subvention ne se répercutent sur les prix finaux car elle sont entièrement absorbées par les coûts de production assez élevés des raffineries nigérianes.



Le montant de subventions reçues par les consommateurs nigériens (une partie est détournée par les commerçants et prédateurs nigérianes à leur seul bénéfice) peut donc être estimée à partir des données de la consommation apparente d'essence et des écarts entre le prix international (au taux de change parallèle) et le prix officiel nigérian. Deux cycles apparaissent clairement, le premier allant de 1980 à 1985 et le seconde de 1986 à 1995. Le montant maximum de subventions implicites aux consommateurs atteint un sommet en 1985 et 1992 avec 569 et 465 millions de dollars, soit 4% et 2,3% de la consommation privée nigériane. La hausse très importante de prix d'octobre 1994 et la baisse du cours international en 1995, couplé à la stabilisation du taux de change parallèle ont entraîné, en 1995, la quasi disparition des subventions aux consommateurs nigériens (voir graphique ci-dessous). En octobre 1994, le prix officiel du litre de super a été fixé à 11₦ (soit \$0,52 le gallon au taux parallèle), identique au prix international ex-raffinerie hormis les coûts de transport et de distribution au Nigeria moins les taxes²⁷.

²⁷ Le prix du gallon d'essence super côté à Rotterdam était en 1995 de 0,52 selon le Monthly Oil Market Report de l'International Energy Agency, février 1997. En incluant les coûts de transport et de distribution, le prix à la pompe au Nigeria est inférieur de 40% au prix international au taux de change parallèle (de \$ 0,87 le gallon selon source FMI). Le Nigeria étant un pays producteur, le coût d'opportunité relevant est le coût sans inclure les frais de transport



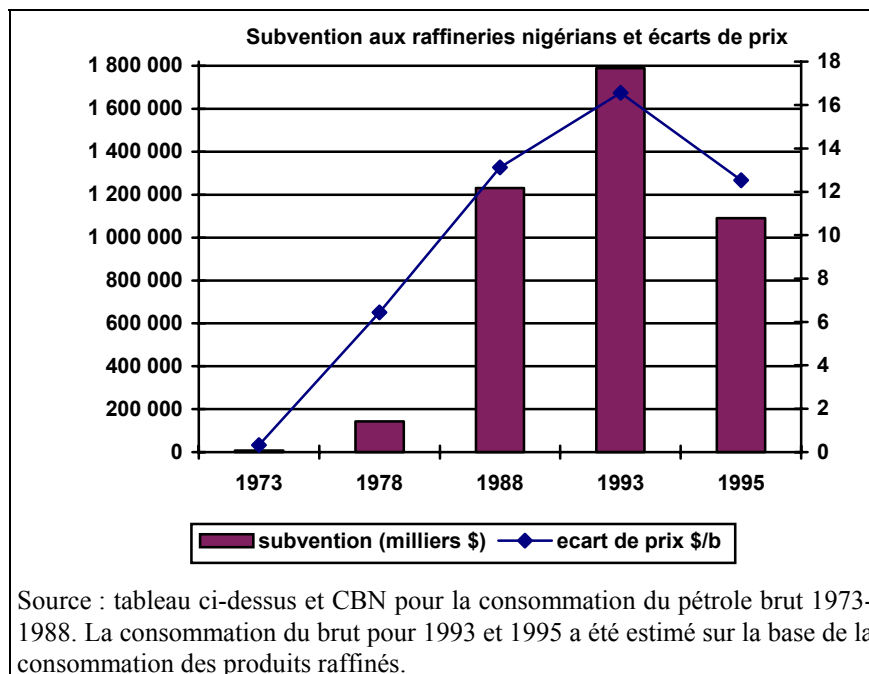
On a déjà montré que le prix de vente sur le marché parallèle de l'essence destinée à la fraude transfrontalière est très supérieur au prix officiel ainsi qu'au prix international de sorte que les consommateurs de la zone franc ne bénéficient aucunement de subvention de la part du Nigeria. Les fuites vers la zone franc ont été ainsi l'occasion pour les prédateurs et les commerçants nigériens de réaliser d'importants bénéfices. Néanmoins, les consommateurs camerounais réalisent des gains du fait que le prix officiel de l'essence camerounaise est plus élevé que le prix du marché noir. La subvention de l'Etat nigérian aussi bien aux raffineries qu'envers les consommateurs nigériens ne se transmet donc pas à la zone franc.

Du point de vu de l'Etat nigérian, les subventions gouvernementales aux produits pétroliers apparaissent d'une manière déguisée. Il s'agit plus précisément d'une subvention implicite opérant à travers le maintien de la dualité du taux de change: l'officiel à 22 n/\$ servant aux opérations du gouvernement et le taux livre de l'AFEM pour les opérateurs privés. En effet, le gouvernement cède le pétrole brut à la Nigerian National Petroleum Company (NNPC) à un prix de ₦ 2,23 le litre, soit à \$17,2 le baril (au taux de change officiel), ce qui correspond au prix moyen fob d'exportation de 1995 et celui retenu dans l'élaboration du budget 1996. En revanche, si l'on prend le taux de l'AFEM ou du marché parallèle (de 80 ₦/\$) on obtient un prix de \$4,67, soit ¼ du prix à l'exportation (voir tableau ci-dessous).

	Prix de cession (nairas/baril) (1)	Prix de cession (\$ officiel/baril) (2)	Prix de cession (\$ parallèle/baril) (3)	Prix international (\$ /baril) (4)	Ecart prix (\$ /baril) (4-3)
1973	2,93	1,93 \$/b	3,33 \$/b	3	-0,33 \$/b
1978	8,76	13,8 \$/b	7,66 \$/b	14,1	-6,44 \$/b
1988	9	2,5 \$/b	1,3 \$/b	14,42	-13,12 \$/b
1993	20	prox. 1\$/b	0,55 \$/b	17,56	-16,56 \$/b
1995	378,35	17,2	4,67 \$/b	17,2	-12,53 \$/b

Source: B; Okogu (op. cit.) pour les prix de cession et cours internationaux 1973-1993; FMI Nigeria Staff Report (1996) pour 1995. Taux parallèles 1973-1993 : World Currency Yearbook et Lares pour l'année 1995.

Ces subventions n'impliquent pas de dépenses supplémentaires mais plutôt un manque à gagner. En effet, depuis 1974 (excepté 1993), le prix de cession du pétrole brut aux raffineries a été inférieur aux cours internationaux mais supérieurs aux coûts de production qui sont, actuellement d'après l'Economic Intelligence Unit, de l'ordre de 2-3\$/b²⁸, très inférieurs à ceux de la mer du nord (12-14 \$/b)²⁹.



D'après nos estimations, le gouvernement enregistre un manque à gagner de près de 1,8 milliards de dollars en 1993, le baril du brut étant cédé à 1\$ au lieu du prix international de 17,5 \$/b. En 1995, alors que les subventions pour les consommateurs ont pratiquement disparu, le gouvernement nigérian continue à subventionner les raffineries à hauteur de 1 milliard de dollars. Ces montants apparaissent considérables, même lorsqu'ils sont rapportés à la valeur des exportations totales du Nigeria (13% en 1995).

Les revenus des prédateurs et des commerçants camerounais et nigériens

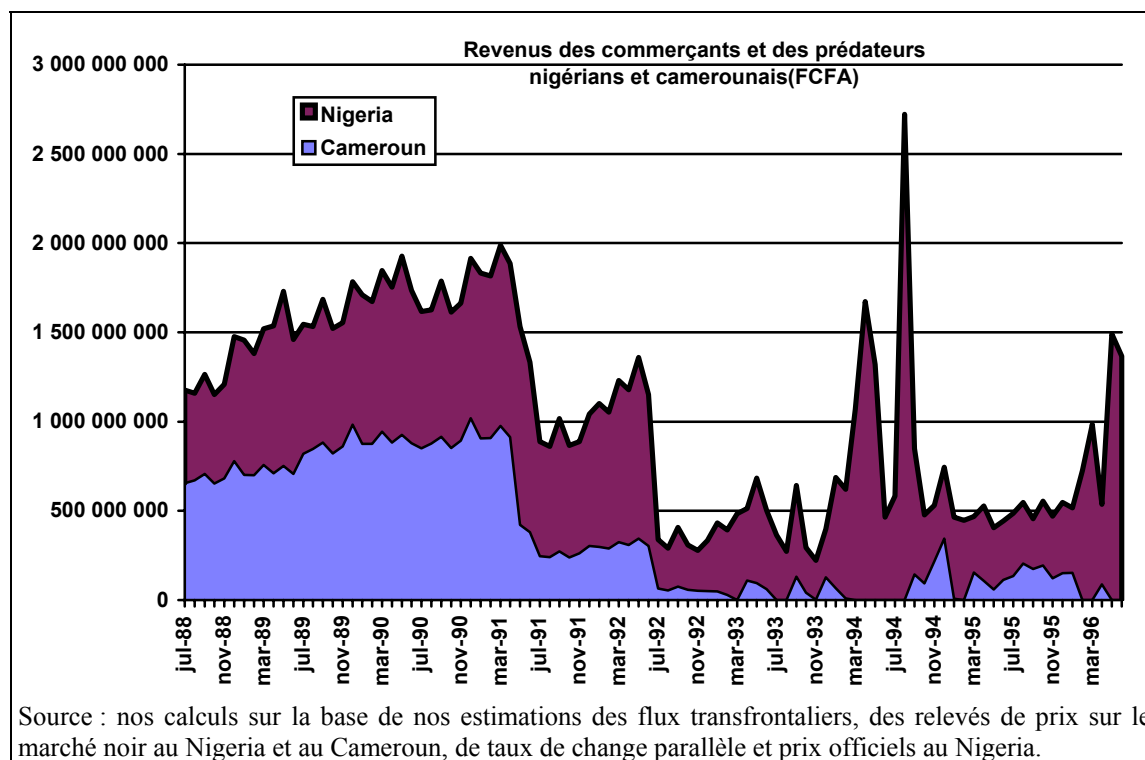
Les gains pour les prédateurs et commerçants camerounais se mesure par le volume des flux rentrés en fraude multiplié par leur marge de bénéfice indiqué par la différence entre le prix d'achat à la frontière et le prix de vente au détail dans les principaux centres de consommation. Dans le cas des commerçants et prédateurs nigériens, leurs gains sont déterminés par l'écart entre le prix officiel et le prix de vente sur les marchés frontaliers, lequel inclut une composante subvention du gouvernement dans la mesure où le prix international peut être plus élevé que le prix officiel à la pompe.

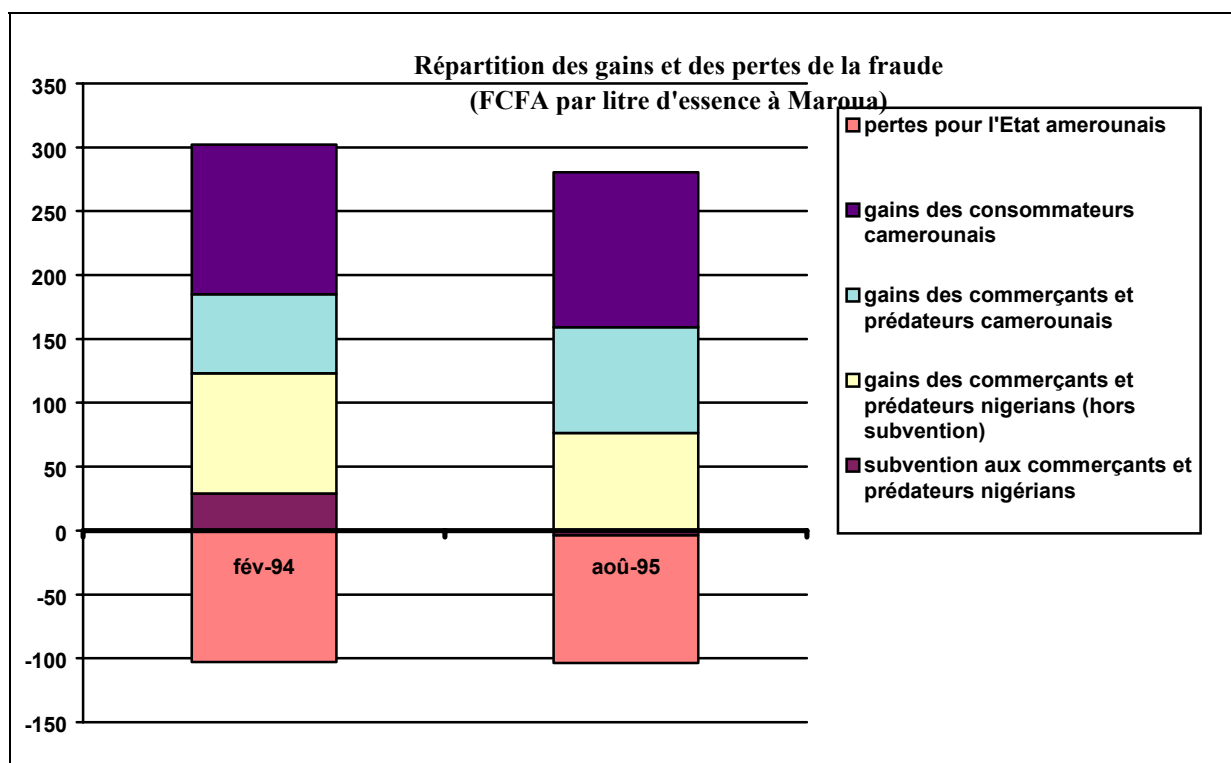
D'après nos estimations, le montant total des revenus cumulés sur la période 1988-1996 de la prédation et des commerçants impliqués dans le trafic d'essence nigérienne vers le Cameroun est d'environ 93 946 milliards de FCFA constants (base 1990), soit une moyenne de 10 438 milliards de FCFA par an. Il est important de noter que les prédateurs et les commerçants nigériens se

²⁸EIU, 2 quarter 1996.

²⁹ D'après le FMI, la subvention aux agents privés et parapubliques (raffineries + commerçants et consommateurs) est de l'ordre de \$514 millions, soit 1,5% du PIB nigérian en 1995 ou 5% du PIB de la ZF voisine du Nigeria en 1994 ! Il s'agit ici uniquement des gains pour les consommateurs. Or, la subvention du gouvernement nigérian peut être décomposée en deux : une subvention aux raffineries à travers le prix de cession (et en partie absorbée dans les coûts de production) et une subvention aux consommateurs (prix final inférieur au prix international).

taillent la part du lion car leurs revenus représentent 63% du total, les 37% restant allant aux prédateurs et commerçants camerounais. Les 58 829 milliards de FCFA qui constituent les revenus nigériens sont un transfert des consommateurs camerounais vers le Nigeria. Ils peuvent être interprétés comme une sorte de taxe informelle versée directement au secteur privé informel du Nigeria. L'Etat nigérian n'en bénéficie qu'indirectement, à travers les transferts de devises en provenance du Cameroun équivalentes aux revenus des prédateurs et commerçants nigériens. Les 58 829 milliards de FCFA





Les acteurs de la fraude : les petits commerçants au Cameroun

Dans les provinces de l'ouest et sud-ouest camerounais³⁰

Un recensement des points de vente au détail et en gros ainsi que des points d'entrée ont été effectués dans les villes de Douala, Manfé, Ekondo-titi et Ekok et dans l'axe routier Douala-Kumba. Les entretiens ont eu lieu à Douala dans 3 points de vente sur un total de 16 (chacun regroupant un nombre varié de vendeurs), dans 1 à Manfé (sur un total de 3). Les entretiens ont eu lieu en février-mars 1993. Ils ont été d'abord ouverts avec des groupes de vendeurs, puis avec chacun des vendeurs à l'aide d'un questionnaire. Une carte a été dressée précisant les points de vente dans les principaux axes de pénétration de l'essence nigérienne dans la région³¹.

Les détaillants ("Koweïtiens")

La plupart des vendeurs de "zoua zoua", sont d'individus mâles très jeunes, scolarisés (ayant accompli au moins la septième en primaire) et célibataires dont la moyenne d'âge est de 20 ans. Leur ancienneté dans le métier ne dépasse le plus souvent de 8 mois, pour des raisons qu'on explicitera plus bas. Une proportion importante est constituée par des jeunes ayant dû suspendre leurs études secondaires principalement faute de pouvoir payer les frais de scolarité. Peu d'entre eux sont allés au-delà de l'école secondaire ou high school bien que dans deux cas extrêmes on

³⁰ Les résultats exposés ici sont une version condensée d'un rapport (en anglais) rédigé par K. Bayié à la suite des différentes missions effectuées dans les provinces de l'Ouest et dans le Littoral.

³¹ Il s'agit des axes suivants :

De nombreuses criques autour de la plage de Youpwe et au long de la route vers Limbé.

Les axes Limbe, Bota, Idenau et ses nombreuses criques.

Route Douala - Kumba

Route Kumba - Ekondo Titi beach

Route Kumba - Mamfe - Ekok and

Route Kumba - Loum - Bafang - Bafoussam - Bamenda

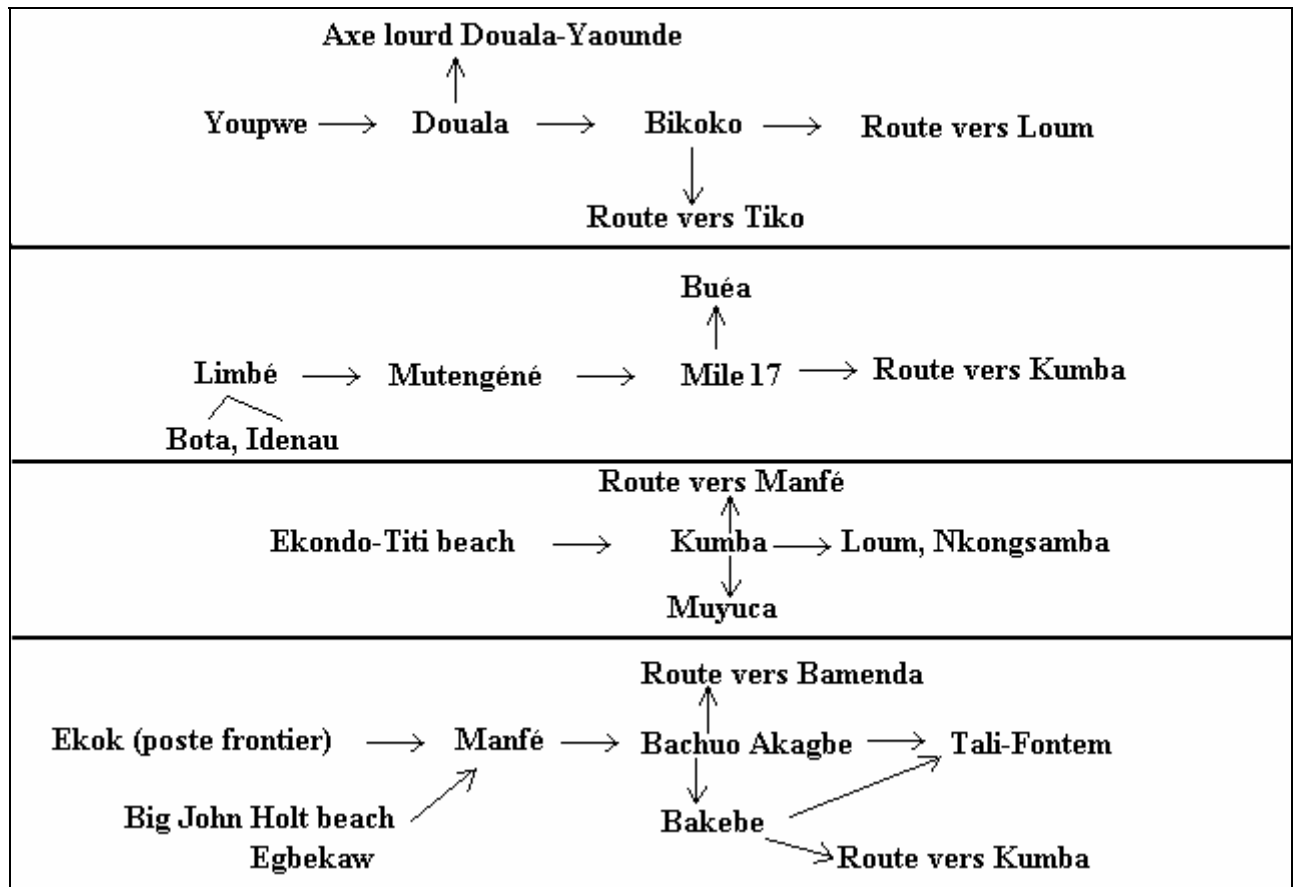
Route Manfé - Ekok à travers le réseau routier et à travers le fleuve Manyu.

note la présence de diplômés de l'université (à Bonandale-Douala et à Big John Holt-Mamfé). La vente d'essence nigériane est une activité à plus de 90% masculine. Le métier de vendeur est perçu comme trop risqué pour être pratiqué par les femmes (sauf lorsque elles vendent à leur domicile, comme à Bikoko à Douala).

Un bon nombre de détaillants considèrent la vente de "zoua zoua" comme une activité temporaire, en attendant un meilleur emploi ou le retour à l'activité dans le cas des menuisiers, maçons, tailleurs, électriciens et militaires en vacances. Ceci explique la faible ancienneté déclarée par les vendeurs interviewés (8 mois en moyenne).

L'essence nigériane arrive en fûts de 100 et 200 litres, particulièrement à Youpwe, Douala, Mutengene, et Limbe tandis que les bidons ont une contenance de 40 litres dans l'axe Mamfé-Ekok. Les divers frais d'installation ne dépassent de 15 000 F CFA, qui doit être investi dans l'achat de jerricanes en plastique de 10, 20-25 et 50 litres ainsi qu'un entonnoir et morceau de tissu afin de "filtrer" l'essence de ses impuretés. Le faible montant de capital nécessaire à l'installation d'un poste de vente et la nature temporaire de l'activité expliquent le fait que le nombre de vendeurs par point de vente demeure relativement constant alors que les membres qui le composent est plutôt variable.

Dans tous les points de vente, à l'exception de Big John Holt et Egbekaw à Mamfé, les détaillants payent cash leurs fournisseurs. Les relations de confiance sont très rares en raison du caractère temporel de l'emploi de détaillants et des fréquentes saisies dont ils font l'objet. Les permanents dans le secteur sont très peu nombreux. Le cas de Mamfé s'explique par le fait que les détaillants (tous originaires de Mamfé) ont débuté en apportant uniquement les services d'entrepôt, puis comme intermédiaires et enfin devenir détaillants. La stabilité dans le secteur leur a permis de gagner la confiance de fournisseurs, de sorte que de modes de paiement autres que cash se sont développés dans la zone.



Bien qu'il existe une forte concentration de vendeurs dans un même point de vente, en particulier dans les zones urbaines, il n'existe pas d'association ou syndicats de vendeurs, même de caractère informel, excepté dans le cas de Manfé. Dans cette ville il a été créé la Manyu Petroleum Dealers (MAPAS) Association. La principale raison de cette absence d'association ou de syndicats est le fait que la vente de "fédéral" est considérée comme une activité illégale. De ce fait, les vendeurs se trouvent dans une situation de vulnérabilité face aux interventions des forces de l'ordre et douaniers. Cependant, le potentiel pour la création d'association existe comme le prouve le fait que elles se créent de façon spontanée à l'occasion de la mort accidentelle, naissance des enfants, et le règlement des conflits entre vendeurs.

Le cas de Big John Holt à Manfé est intéressant en ce qu'il constitue une tentative avortée d'émergence d'une nouvelle classe commerçante dans cette ville languissante. Lorsque les ventes commencèrent à croître rapidement en 1988, un groupe d'individus habitant à la proximité de la plage de Big John Holt sur les rives de la Manyu, tira profit en proposant aux Ibos venus livrer l'essence, de l'entreposer les fûts à leur domicile pour ensuite la remettre aux commerçants venus de Bamenda. La commission qu'ils touchaient à l'époque était de 100 F CFA pour chaque jerricane de 40 litres. Les revenus tirés de cette activité étaient substantiels car ils pouvaient atteindre 3 000 F CFA par jour. A la suite de l'interdiction de ce commerce en 1989, les ventes diminuèrent fortement à 2 jerricanes par jour et par personne avec un bénéfice journalier de seulement 400 F CFA par jour. Un total de 22 intermédiaires étaient impliqués dans ces activités, dont 15 ont pu être interviewés à l'occasion des enquêtes.

Plus tard, les intermédiaires commencèrent à acheter l'essence pour leur compte à 2 600 F CFA pour ensuite la revendre à 2 800 F CFA la jerricane de 40 litres. Certains d'entre eux obtinrent

l'autorisation du préfet afin de pouvoir vendre 20 jerricanes d'essence uniquement à Manfé. La vente d'essence ne fut jamais autre chose qu'une activité secondaire malgré les bénéfices qu'ils purent en tirer. Ceux-ci furent consommés plutôt qu'investis dans d'autres activités de sorte qu'il ne purent s'établir comme commerçants.

La presque totalité de détaillants sont d'origine camerounaise. Les Nigériens ne participent pas à la distribution finale de l'essence, leur rôle se limite à livrer l'essence sur les plages et postes frontaliers. Les risques de saisie pour des immigrants sans papiers crée des barrières "naturelles" à leur implication dans la vente au détail.

Les groupes des vendeurs dans un même point de vente ne se caractérisent pas par leur homogénéité ethnique. Cependant, il existe une concentration d'anglophones originaires de la province du Nord-Ouest dans les points de Bikoko et Youpwe à Douala. L'existence de cette colonie anglophone peut s'expliquer par le facteur linguistique. En effet, Youpwe est approvisionné directement par des Nigériens anglophones. De groupes similaires constitués par francophones n'ont pas été observés dans la province du Sud-Ouest.

L'enquête auprès des détaillants indique qu'ils écoulent une moyenne de 110 litres par jour lorsqu'il s'agit d'un point de vente le long de la route et d'environ 440 litres lorsqu'ils sont localisés dans les concentrations urbaines. L'harcelement de la police, les vols, etc., expliquent pourquoi, du point de vue d'un détaillant, il n'est pas souhaitable d'élargir l'échelle des opérations.

Frais d'acheminement de l'essence nigériane d'Ikom (Nigeria) à Manfé (Cameroun)
(24 février -4 mars 1993; taux de change parallèle : 100 naira/1000 F CFA)

Coût au Nigeria (40 litres)	110 Naira (1100 F CFA)
Montant payé à l'armée	40 Naira (400 F CFA)
Montant payé à la police	30 Naira (300 F CFA)
Syndicat de transporteurs de pirogue ("union of canoe paddlers) à Bagiye	100 F CFA
Transport à l'affluent "Elizha"	100 F CFA
Transport de la plage à l'entrepôt	300 F CFA
Total coûts	2 300 F CFA
Prix de vente au détail (65 F CFA/lit)	2 600
Bénéfice	500 F CFA

Source: Enquête observatoire frontalier DSCN-DIAL

L'importation et vente d'essence nigériane était interdite sur tout le territoire, à l'exception des départements de la Manyu, du Ndian où les préfets avaient reçu instruction du Premier Ministre de permettre leur commerce. Ces deux départements sont très mal desservis par un réseau routier en piteux état (enclavés complètement pendant les trois mois de pluies). En outre, toutes les stations d'essence ont pratiquement disparue, de sorte que même les forces de l'ordre sont obligées à s'approvisionner d'essence nigériane.

En raison de la légalisation du commerce d'essence nigériane dans la Manyu, un impôt de 400 F CFA pour chaque bidon de 40 litres était collecté par les autorités. Les vendeurs de Manfé déclarent que les autorités limitaient à 20 le nombre de jerricanes qu'ils pouvaient transporter à chaque traversée de la frontière, le volume des ventes étant de 300 jerricanes à l'époque vers 1984. A partir de 1985 la législation ne prévoyait plus aucune exception : la vente d'essence nigériane était désormais interdite sur tout le territoire. De ce fait, les rapports entre les vendeurs et les autorités se modifièrent.

Les moyens accrus de répression entre les mains des forces de l'ordre ne pouvait pas se traduire par un arrêt net des flux transfrontaliers d'essence et pour cause. L'essence constitué un complément appréciable des revenus pour les agents chargés de la répression. Les détaillants et grossistes se trouvaient ainsi soumis à toute sorte d'abus de la part des autorités (douanes, gendarmerie, armée et police) chargées de la répression de ce commerce devenu illégal dans la région. En effet, les saisies ne donnaient pas lieu à la destruction du produit mais à la consommation personnelle des officiers ou à la revente à d'autres, voire les mêmes, détaillants, sans que le produit de la vente soit reversé à l'Etat.

Postérieurement, en 1992-93, lorsque l'ampleur des dégâts était telle que la raffinerie de la SONARA se trouvait en graves difficultés, le gouvernement décida de confier à l'armée et plus précisément à la brigade antigang le rôle de réprimer le trafic d'essence. La pression sur les vendeurs augmenta considérablement, les confiscations et rackets se multiplièrent de sorte que le commerce devint très risqué. Les prélèvements d'impôts "informels" finirent par lamener complètement les marges qui pourtant étaient considérables et nombreux détaillants durent abandonner le métier pour rejoindre les contingents des chômeurs dans les villes.

Les vendeurs interviewés s'estimaient tous victimes de ce climat d'insécurité qui pèse sur leur activité et demandaient que le commerce d'essence nigériane soit légalisé, que des impôts en bonne et due forme puissent être payés afin de ne plus subir les extorsions policières. La MAPAS peut être considérée ainsi comme la première tentative d'organisation d'autodéfense d'une corporation qui à du mal à exister tant le statut des membres est fragile.

Dans les provinces du Nord camerounais

L'essence nigériane : un commerce toujours très rentable

Alors que la vente au détail du fédéral a été arrêtée complètement à Douala, dans le sud-ouest et nord-ouest, elle continue de plus belle dans les provinces du nord Cameroun. La répression très ciblée contre la contrebande d'essence, l'insécurité dans la péninsule de Bakassi (principale lieu de transit des flux) et la multiplication des corps "prédateurs" dans la région ont fini par faire disparaître ces flux. Les stations d'essence qui avaient fermé à la période d'apogée de la contrebande (villes mortes en avril 1991) ont rouvert et des nouvelles stations service se sont installées à Mutengéné, Tiko, etc. Les flux de fédéral dans le sud-ouest restent maintenant circonscrits aux zones frontalières (Manfé) relativement enclavées dans la période des pluies.

Gains pour les commerçants du Nord-Cameroun

Pour les commerçants dans l'extrême nord, les calculs suivants montrent qu'avec un investissement somme toute modeste, les bénéfices peuvent être substantiels. Le transport de l'essence nigériane est effectué par des cyclistes capables de faire trois aller-retour en une semaine transportant, lors de chaque voyage, 135 litres d'essence (trois jerricanes de 45 litres chacune). Le voyage en bicyclette permet de contourner les contrôles de police, douanes, etc. en empruntant de déviations à l'approche des points de contrôle. Toutefois, une somme de 1 000 francs CFA a été considérée à titre de dépenses de "péage". Les marges des détaillants sont fixées par les grossistes en équivalent essence (environ 5 litres par bidon de 45 litres). La rémunération du cycliste a été estimée à 30 000 francs CFA/mois (le salaire agricole dans la région est d'environ 25 000 francs CFA/mois), soit 7 500 francs CFA/semaine. Le prix d'achat en gros à Amchidé et de vente au détail à Maroua sont relevés par l'observatoire des frontières DSCN-DIAL.

Le taux de marge net hebdomadaire du commerce du fédéral à Maroua mai 1995	
<i>Recettes de vente au détail à Maroua</i>	
250 francs CFA/lit * 405 litres (9 bidons de 45 lts. c/u)	101 250
<i>Coûts</i>	
salaires hebdomadaire du cycliste	7 500
péage informel	3 000
marge du détaillant (45 litres * 133,3 francs CFA/lit)	6 000
prix d'achat à Amchidé (6 000 francs le bidon de 45 lts.)	54 000
<i>bénéfice</i>	30 750
<i>Taux de marge net</i>	43,6%

Ce qu'il faut retenir de nos estimations (que l'on peut considérer comme conservatrices) est d'une part le faible coût d'entrée (l'investissement d'entrée est très modeste, se limitant aux jerricanes et le fond de roulement) et d'autre part les bénéfices substantiels qui peuvent être réalisés. Notons qu'il s'agit d'un taux de près de 45% par semaine ! sans doute beaucoup plus

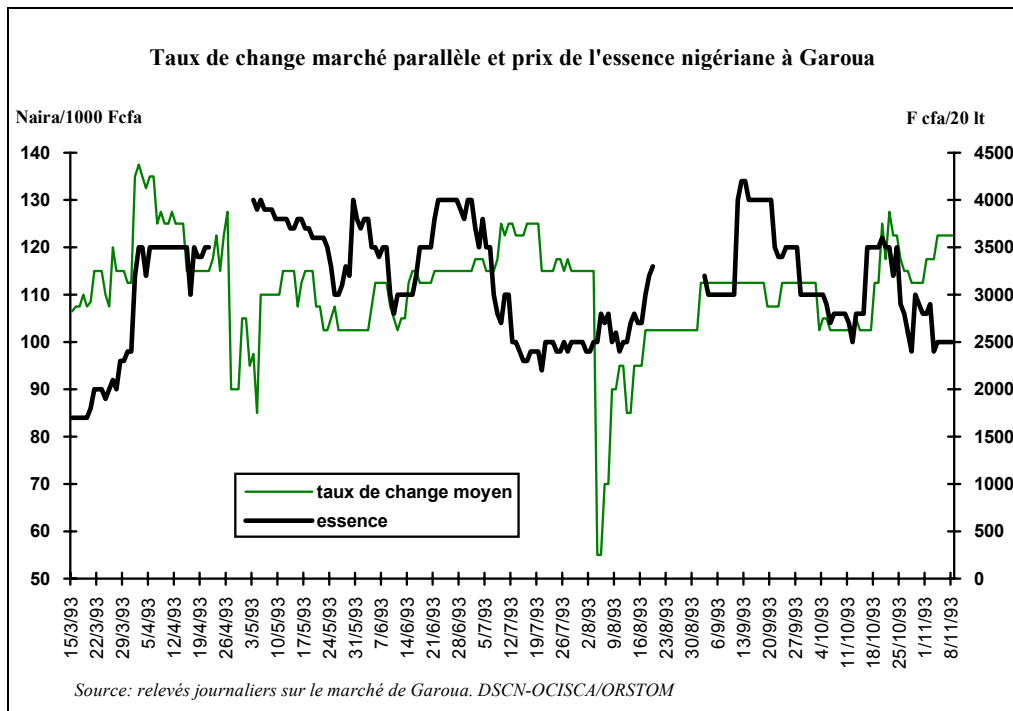
élevés que les marges obtenues dans les activités productives ou dans le commerce d'autres produits de la région.

La formation des prix de l'essence nigériane au Cameroun

L'essence nigériane est un produit qui présente plusieurs avantages pour l'étude de la formation de prix. D'abord, parce qu'il s'agit d'un produit dont le prix, au Nigeria et au Cameroun, est en principe invariable car fixé par les autorités de chaque pays. Ensuite parce que les détaillants de ce produit fonctionnent à "flux tendus", ne gardant en stock que le volume de vente d'un jour ou deux, l'approvisionnement se faisant parfois plusieurs fois dans la même journée. Ce comportement est imposé par les risques de saisie et de sécurité qu'implique le stockage de ce produit inflammable dans les maisons d'habitation. L'approvisionnement est donc journalier et il se fait par un réseau bien organisé de fraudeurs. Il s'agit, dans le cas de l'essence nigériane, d'un produit dont les délais de réponse aux variations de taux de change (ou tout autre facteur modifiant les coûts de mise en marché) devront être, en principe, très brefs. En revanche, les autres produits en provenance du Nigeria sont écoulés par des chaînes de distribution plus longues et leur vente est réalisée dans les boutiques du marché. Ceci implique donc le maintien d'un certain niveau de stocks afin d'assurer l'approvisionnement d'une clientèle régulière. Il en résulte que la périodicité de renouvellement des stocks est supérieure à celle du réseau du "fédéral" de sorte que les délais de transmission des variations de prix (en F cfa) sont aussi plus longs. A cela peut s'ajouter la pratique que certains commerçants ont de fixer un taux de marge sur le prix d'achat et non sur le prix qu'il faudra payer pour renouveler le stock (comptabilité aux coûts historiques et non aux coûts de remplacement).

Tenant compte de ces considérations, le choix a été fait de considérer les relevés journaliers du prix de l'essence nigériane vendue au Cameroun ainsi que du taux de change parallèle naira/F cfa, ce qui permettra une étude assez fine des transmissions du taux de change sur les prix.

Sur le graphique ci-dessous on peut suivre l'évolution journalière du prix (en F cfa) de l'essence nigériane vendue au Cameroun et le taux de change moyen (achat/vente) du naira par rapport au F cfa coté à l'incertain. S'agissant d'un produit importé et fabriqué au Nigeria, lors d'une dépréciation du naira (dans le graphique une évolution à la hausse), le prix de l'essence exprimé en F cfa devrait baisser et inversement lors d'une appréciation du naira par rapport au F cfa. Cependant, un premier constat s'impose : contrairement à ce que l'on pouvait attendre s'il y avait transmission mécanique des variations de taux de change sur les prix, le prix de l'essence et le taux de change n'évoluent pas en opposition de phase. Bien que les séries journalières soient soumises à différentes sortes des "bruits", le coefficient de corrélation est positif quoique faible (0,12). Ce coefficient est légèrement plus élevé (entre 0,13 et 0,14) lorsqu'on décale le taux de change d'un à quatre jours. Ces faibles valeurs du coefficient de corrélation reflètent la brève durée d'un cycle entier d'approvisionnement de carburant ou bien le peu de temps qu'il faut pour la reconstitution des réseaux des fraudeurs après une opération "coup de poing" menée par les forces de l'ordre.



Le sens de la causalité serait bien taux de change → prix de l'essence et non l'inverse car le coefficients de corrélation lorsque le prix de l'essence est décalé dans le temps ne sont pas différents de zéro. Lorsqu'on considère des séries hebdomadaires afin de "lisser" les variations erratiques, on constate que le taux de variation des prix et taux de change sont très fortement corrélés et ceci toujours de façon positive (0,61). Le coefficient de corrélation est négatif si l'on considère des retards pour le taux de change (-0,25 pour t-2) et non significatifs pour le prix décalés de l'essence quelque soit les retards considérés.

Afin d'évaluer le degré de transmission des variations de taux de change sur le prix de l'essence et sa distribution dans le temps, on a estimé (par la méthode d'Almon) les coefficients résultant du modèle de retards échelonnés suivant un polynôme d'ordre deux:

$$fuel_t = \sum_{h=0}^3 b_h change_{t-h}$$

où le coefficient b est égal à

$$b_h = a_0 + a_1 h + a_2 h^2 \quad h = 0,1,2,3$$

Variable dépendante FUEL (taux de croissance log du prix de l'essence nigériane en nairas)
Données : séries journalières du 15/3/93 au 8/11/93
208 Observations; 204 degrés de liberté
R**2 0.504 RBAR**2 = 0.497
SSR 9988.36 SEE 6.987
Durbin-Watson 2.28
Q(13)= 30.54 Niveau de signification 0.905

Variable	Coefficient	Erreur standard	T-STATISTIC
CONSTANT	0.143	0.4854	0.29
CHANGE (t)	0.992	0.7002E-01	14.16
CHANGE (t-1)	0.117	0.5508E-01	2.12
CHANGE (t-3)	-0.198	0.5499E-01	-3.60
	0.048	0.6953E-01	0.29

SUMMARY OF LINEAR COMBINATION OF COEFFICIENTS
Séries CHANGE Retards 0 TO 3
Valeur de la somme des coefficients 0.96 Ecart type 0.16
T-STATISTIC 5.99 Niveau de signification 0.205E-01

Les coefficients estimés (sans contrainte) indiquent que l'effet des variations du taux de change sur les variations du prix de l'essence exprimé en nairas est immédiat. En outre, le signe de ce coefficient (0,99) est positif et statistiquement significatif. Des tests avec d'autres structures de retards révèlent que les coefficients de la variable taux de change décalée de trois jours ou plus ne sont pas statistiquement différents de zéro. Pour un retard de deux jours le taux de change agit dans le sens attendu (coefficient négatif). L'effet total des variations du taux de change sur le prix de l'essence, mesuré par la somme des coefficients du taux de change décalé sur plusieurs périodes, est de près 0,96 reflétant le fait que le comportement dans le sens attendu pour la variable décalée n'arrive pas à retrancher l'effet "pervers" de transmission contemporaine. La somme des coefficients n'est pas statistiquement différente de 1. Ainsi, près de la totalité de la variation du taux de change est transmise, dans un sens inversé, au cours de la même semaine au prix de l'essence nigériane vendue au Cameroun. Ces résultats impliquent que le prix en F cfa est maintenu lors des variations de taux de change. Ainsi, les gains dus à la dépréciation du taux de change sont presque entièrement "récupérés" par une augmentation des marges brutes dans la période même où la variation de taux de change a lieu. Inversement, lors d'une appréciation du naira par rapport au F cfa, la hausse du coût d'approvisionnement au Cameroun n'est transmise qu'en très faible proportion aux prix de vente au détail sur le marché camerounais.

Cependant, le maintien du prix de l'essence pendant les phases de dépréciation du naira pourrait aussi s'expliquer par la hausse de prix intervenue au Nigeria. De plus, la hausse du prix de l'essence au Nigeria a précédé l'appréciation du naira. En effet, à la suite de pénuries d'essence au Nigeria, particulièrement aiguë dans les Etats du Nord, un marché noir de l'essence est apparu dès les mois de mars-avril 1993 (des containers remplis d'essence longent l'axe Maiduguri-Amchidé sur la route conduisant vers les frontières nord du Cameroun). Le prix officiel était (jusqu'au 11 novembre 1993) de 0,70 kobos à la pompe et de 25 nairas le gallon (3,75lt) sur le marché noir

nigérian vers la fin du mois d'octobre 1993. Le prix à la pompe est passé le 11 novembre 1993 à 5 nairas le litre (soit 18,75 nairas le gallon) réduisant ainsi l'écart entre le prix officiel et celui du marché noir à 25%.

Le comportement des marges bénéficiaires dans la filière des commerçants du "fédéral" semble donc être très "adaptatif". En fait, c'est le rapport bénéfices/coûts de la fraude qui a été réduit au Nigeria, de sorte que la hausse de prix à la pompe pourrait provoquer un relative déclin du marché noir nigérian au profit du marché officiel mais non un arrêt des exportations vers le Cameroun. Ces résultats confortent l'hypothèse qu'on a décrite sous la dénomination de "logique de pompe à Franc cfa". Le comportement du prix de l'essence nigériane refléterait donc un comportement adaptatif des marges afin de maximiser le rendement des exportations d'essence en termes de la quantité de devises que celles-ci rapportent.

Les réseaux de la prédation : autorégulation dans un marché décentralisé ?

Le caractère structure du commerce transfrontalier entre le Nigeria et le Cameroun ne tient pas uniquement au fait qu'il fortement concentré dans les réseaux qui contrôlent la plus grosse partie des volumes échangés mais aussi au fait que le prélèvement des taxes informels est concentré dans certains corps chargés de la répression de la fraude et est organisé aussi, à l'image de réseaux commerçants, de façon centralisée et pyramidale. Cette situation s'est modifié dans le sud du Cameroun, où de nouveaux corps d'Etat se sont venus ajouter aux circuits de la prédation. Ce phénomène ainsi que les modalités du prélèvement de la taxe informelle (droit de passage sans contrepartie aucune pour les caisses de l'Etat) ont provoqué l'effondrement de l'axe commercial reliant Kumba au Nigeria en passant par Ekondo-titi. Dans cette partie on rendra compte des faits stylisés concernant le mode de fonctionnement de la fraude, son évolution ainsi que les implications pour les échanges transfrontaliers. On discutera également la pertinence de l'approche de la théorie des jeux pour modéliser la fraude dans le cas du commerce transfrontalier.

Dans la modélisation traditionnel de l'agent "représentatif", on retient surtout les caractéristiques propres au trafic des "fourmis". Or, il coexistent trois sortes d'agents ayant chacun différents modes d'opération ainsi que des coûts/avantages que leur sont propres. Par ailleurs, le commerce en réseau est le mode prédominant, tout au moins en ce qui concerne le volume de marchandises échangées.

La fixation des taxes informels a lieu par négociation entre le représentant du monopoleur privé (le chef du réseau ou son "broker") et le représentant du monopoleur "public" (le chef secteur des douanes par exemple). Les responsables des réseaux négocient directement les "tarifs" avec les responsables des douanes donnant droit à l'introduction des marchandises et leur transport jusqu'au lieu de destination final. Il s'agit donc d'un tarif acquitté une fois pour toutes. Ceci se distingue du mode de fixation en cours dans le cas du trafic des "fourmis". Ces derniers opèrent de manière individuel et sans concertation entre eux ni avec les responsables du réseau de prédation. Les revenus collectés par le personnel subalterne viennent compléter ceux redistribués par le chef du réseau de prédation. Les sommes collectés par les agents subalternes ne constitue un bénéfice net car souvent l'accession au poste de contrôleur sur les axes commerciaux "intéressants" sont payés au prix fort au chef sous-secteur des douanes ou responsables de l'affectation géographique du personnel.

Les montants payés par les fraudeurs organisés en réseau ne dépendent pas de la nature des produits mais du volume total des marchandises, lequel est estimé par les douaniers en fonction du type de véhicule utilisé pour le transport. Les agents de douanes se préoccupent rarement de savoir

à quelle position tarifaire et quels taux s'appliquent aux marchandises importées. Ceci a des implications sur la nature et la composition des marchandises susceptibles de faire l'objet des échanges transfrontaliers. Les marchandises de faible valeur et très pondéreuses ou volumineuses sont ainsi écartées ou occupent une place marginale dans les échanges ou dans le meilleur des cas elles sont restreintes au commerce de portée strictement locale.

La négociation entre représentants des commerçants (ou leurs "brokers") et les forces de l'ordre a lieu souvent *avant* le passage des convois devant les postes de contrôle, ce qui accroît le pouvoir de négociation car en cas de désaccord le transit est rapporté à une date ultérieure entraînant ainsi un manque à gagner pour les douaniers, militaires, policiers, gendarmes, police d'immigration etc.

Cette modalité de prélèvement a une incidence importante sur le choix du type de marchandise que le commerçant importera de manière informelle. En effet, il va se spécialiser dans le commerce de marchandises à forte marge bénéficiaire et peu pondéreuses. Dans le cas du commerce Nigeria - zone franc le calcul des marges tient compte de l'évolution du différentiel d'inflation et anticipations concernant la dépréciation du taux de change parallèle. Après la dévaluation du F CFA, les commerçants ont intégré un autre paramètre : l'évolution de la demande et sa recomposition en faveur des produits bas de gamme.

C'est lorsque l'on importe de façon régulière et tout à fait légale que les douaniers sortent leurs livres afin de prouver au commerçant qu'il doit payer une somme beaucoup plus importante, car les produits importés se rattachent à une autre position tarifaire?. Cet excès de zèle s'explique par le fait que le douanier pourra ainsi accroître son pouvoir d'extorsion et non par celui de renflouer les caisses de l'Etat. Il arrive de plus en plus que les douaniers exigent de la part des importateurs réguliers une contribution informelle afin "d'accélérer" le dossier, qui risque autrement de rester "en cours" indéfiniment.

Par ailleurs, et ceci est aussi important, les agents des douanes ne sont pas les seuls à prélever un droit auprès des commerçants. La gendarmerie, la police, l'immigration et les militaires participent aussi au partage de la rente frontalière. Il me semble, tout au moins dans le cas de la fraude, qu'il n'y pas d'incertitude concernant le fait de savoir si le commerçant aura à faire ou non à un agent corrompu. Son premier choix concerne la décision de frauder ou passer la marchandise en contrebande. Dans le second cas, les coûts certains et incertains sont plus élevés. D'une part, les chemins détournés de la contrebande imposent de coûts de transport et mise en marché plus élevés (pistes à peine carrossables, transport de nuit, location d'entrepôts, etc.). D'autre part, les taux de prédation sont supérieurs à ceux dans une situation de fraude. Pour cette raison, il n'est pas surprenant que les marchandises faisant l'objet de la contrebande soient toujours de produits interdits à l'importation et à très forte marge bénéficiaire.

Le choix auquel est confrontée le fraudeur n'est pas soit de payer les droits de douane et taxes ou frauder et/ou tenter le passage en contrebande mais de minimiser le montant global du prélèvement. Les commerçants réguliers savent à quel prix ils pourront écouler les marchandises achetées, ils connaissent donc d'avance leur prix de revient et quelle pourrait être leur marge bénéficiaire. Si les prélèvements venaient à dépasser la marge de bénéfice qu'ils peuvent obtenir en commerçant de produits locaux non soumis à la prédation des agents publics, ils cesseront ce commerce. Généralement, commerce et agents publics arrivent à un accord sur le taux.

Cependant, en 1994-95 nous avons observé un changement important dans l'organisation de la prédation. De nouveaux corps (armée, mairies et service d'immigration notamment) se sont ajoutés, court-circuitant les filières établies de la prédation. De barrages spontanés, souvent aux frais des

agents, ont été montés le long des axes du commerce transfrontalier. Bien que le taux exigé aux commerçants avait plutôt baissé, la multiplication de leur nombre est devenu une charge trop lourde, particulièrement pour les petits commerçants (voir en annexe un extrait de mon rapport de mission au Cameroun). De ce fait, on a constaté un écumage des participants dans ce commerce au détriment du trafic des fourmis, les plus vulnérables à la prédation "sauvage" des agents publics.

Le montant global qui est prélevé aux commerçants est donc dans bien des cas une variable endogène qui tend ex-post vers un équilibre qui dépende aussi bien des marges brutes de bénéfice, du taux de prélèvement et du nombre (variable) d'agents prédateurs. Pour cette raison, il me semble que la théorie des jeux, en insistant sur les stratégies individuelles et bilatérales n'est pas appropriée, dans l'état, à la modélisation des échanges transfrontaliers informels. Si l'on devait le modéliser, il est nécessaire de tenir compte du comportement des agents dans le déséquilibre ainsi que la régulation ex-post. Il est vraie que la théorie économique "standard" offre peu d'aide à ce propos. Cependant, des efforts récents de modélisation du comportement des agents en déséquilibre dans des marchés décentralisés ont été entrepris (voir le numéro de la Revue Economique vol. 46, n°6, nov. 1995, consacré précisément à "L'économie hors de l'équilibre").

Lorsqu'on a eu l'opportunité de visiter le domicile particulier des douaniers et fréquenté un certain nombre d'entre eux, on ne ressort pas avec l'impression que ces agents étaient mal payés (leur salaire de fonctionnaire est largement supérieur aux revenus moyens du secteur informel et pas très éloigné de celui du secteur privé formel. De plus, leur fonction leur permet d'atteindre un niveau de consommation très élevé où les signes de richesse abondent (les affectations sur les axes commerciaux de la fraude sont très recherchées). C'est le maintien, voire l'accroissement, de ce niveau de consommation (qui comprend également l'aide apportée aux cadets et parents plus ou moins proches) qui motive leur participation à la fraude.

La prédation sur les axes frontaliers : autorégulation au nord de l'Adamaoua, saturation au sud de l'Adamaoua

Sur les axes frontaliers au nord Cameroun

Les axes Yola-Demsa-Garoua et Amchidé-Maroua dans les provinces du nord sont toujours actifs. Cependant, la pression exercée par les prélèvements -formels et informels- sur les commerçants et transporteurs est toutefois moins intense à l'extrême nord qu'au nord³². Le fait que la somme élevée demandée aux transporteurs soit un tarif forfaitaire et non proportionnel à la valeur des marchandises a des implications sur la composition des produits. Ainsi, les produits qui se trouvaient à la lisière de la compétitivité sur le marché de Garoua et pour lesquels les marges bénéficiaires étaient faibles, se font de plus en plus rares.

Traditionnellement, chaque groupe effectuant une ponction sur les bénéfices du commerce transfrontalier est régulé par voie hiérarchique de sorte que les prélèvements sont négociés de façon centralisée puis redistribués au bas de l'échelle selon des principes bien définis (il prévalait un tour de rôle sur une période fixe d'un contingent limité dans chaque corps des forces de l'ordre). Or, ces derniers temps, les circuits de la fraude ont connu de fortes perturbations. Tout d'abord, de nouveaux corps de fonctionnaires se sont ajoutés à ceux déjà existants, ce qui a entraîné un accroissement de la charge supportée par les commerçants. Ensuite, sous la pression de la baisse

³² Afin de se protéger contre l'insécurité régnant sur l'axe Yola-Garoua, les transporteurs, essentiellement des motards ("cascadeurs") partent et reviennent en convois de plusieurs dizaines. D'après certains informateurs, on serait en passe de trouver une certaine entente. Ainsi, outre le tarif forfaitaire de 25 000 F CFA tout à fait informel payé aux autorités, des intermédiaires auraient négocié auprès des coupeurs de route armés un arrangement garantissant leur sécurité.

des salaires nominaux et de la hausse des prix à la suite à la dévaluation du franc CFA, des barrages "sauvages" et spontanés ont été montés, à leurs propres frais, par les membres des différents corps de forces de l'ordre. Il a fallu une baisse importante des flux, donc des sommes rackettées, pour qu'il y ait une réaction de la part des responsables de la prédation.

Ainsi, dans les circuits au nord de l'Adamaoua on remarque une sorte d'autorégulation de la prédation sur des bases proches à la rationalité économique dans la filière de forces de l'ordre, douaniers et coupeurs de route qui à force d'agir de façon désordonnée, du fait de l'entrée de nouveaux intervenants et des montants exagérés exigés aux commerçants, étaient en train de tuer "la poule aux oeufs d'or". Le dicton adapté au cas présente "trop de fraude tue la fraude" a fini par s'imposer aux prédateurs. Tel n'est pas, on verra plus loin, le cas des circuits au sud de l'Adamaoua.

Sur les axes frontaliers au sud-ouest et nord ouest du Cameroun

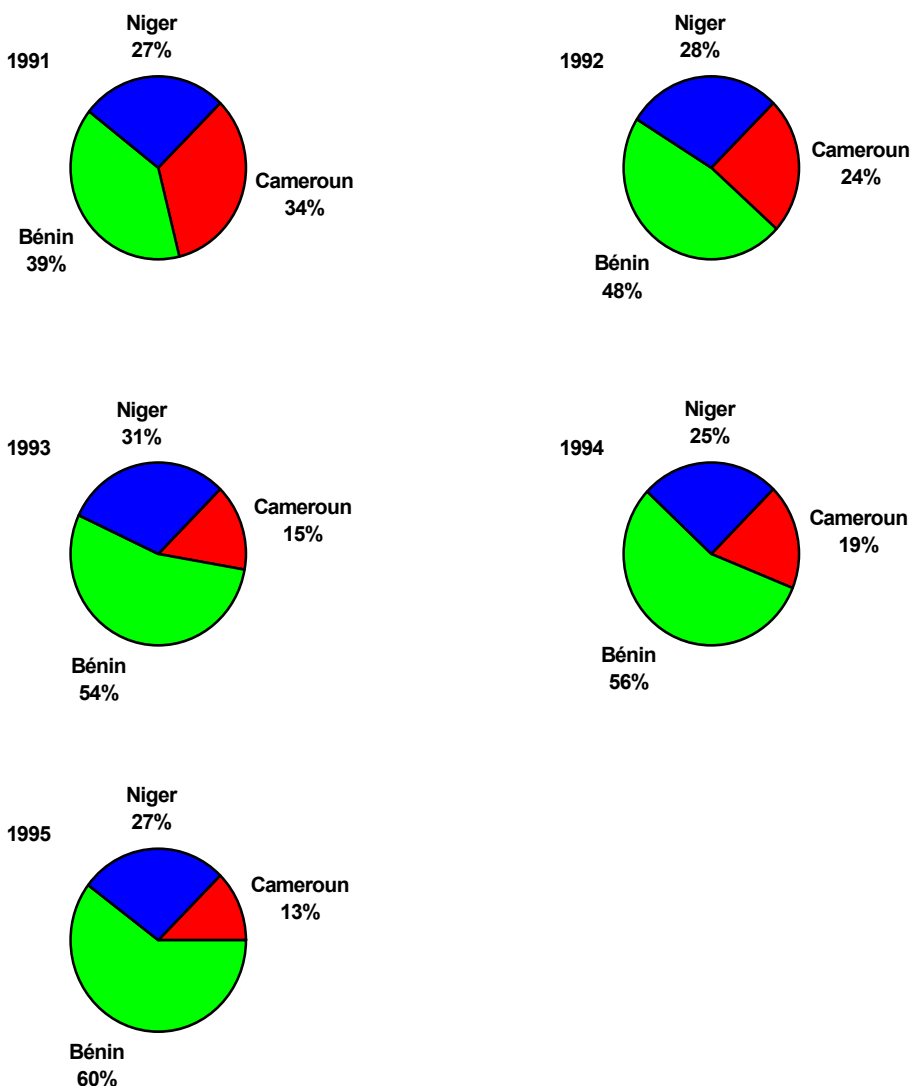
Les flux transfrontaliers au sud de l'Adamaoua n'ont pas connu cette année le même dynamisme que ceux du nord-Cameroun. Plusieurs facteurs concourent à expliquer cette atonie des flux. Au premier rang de ceux-ci on peut placer la persistance, voire l'accroissement des contrôles prédateurs en particulier dans le Ndian, sur l'axe reliant Ekondo-titi à Kumba, circuit qui alimente principalement les villes de Kumba, Douala et Bamenda (en saison de pluies).

La région du sud-ouest, fortement dépendante du commerce transfrontalier avec le Nigeria a ressenti négativement l'intervention de divers corps de forces de l'ordre. Ainsi, à l'approche des élections municipales, les responsables politiques locaux n'ont pas hésité à crier au complot politique contre le parti au pouvoir. Le maire d'Ekondo-titi, M. Ngomo Ilambo a adressé une note au gouverneur de la province afin de l'alerter sur les excès commis par les forces de l'ordre et le danger que cela représente pour les activités commerciales de la zone sous sa juridiction. Ce qui est davantage surprenant dans sa démarche est le fait qu'il dénonce les abus commis à l'égard des commerçants nigériens, généralement considérés par les autorités comme les boucs émissaires des fléaux économiques. D'après les déclarations de M. Ilambo rapportées par le journal anglophone "The Herald" du 22-24 mai 1995, les autorités d'immigration exigent des commerçants nigériens qui débarquent sur la plage d'Ekondo-titi le paiement de 15 000 francs CFA au titre de droits de débarquement ("landing fees"), 5 000 francs CFA afin d'avoir leur passeport visé et 50 000 francs CFA à titre de "caution". Les commerçants qui refuseraient de payer ces divers droits sont, d'après la même source, retenus au poste de contrôle jusqu'à ce qu'ils les acquittent.

Outre le fait que ce soient les autorités locales camerounaises qui prennent la défense des commerçants nigériens leur reconnaissant implicitement l'important rôle qu'ils jouent dans le commerce régional, on doit relever le fait que les divers droits exigés non seulement n'ont pas été officiellement fixés mais encore, qu'ils sont perçus par des administrations qui ne sont pas habilitées à le faire. En réalité, la collecte de "droits de débarquement" est, d'après le maire d'Ekondo-titi, une prérogative de la mairie. Or, celle-ci ne reçoit que 1 000 francs CFA sur les 15 000 francs CFA payés par les commerçants nigériens. Le caractère frauduleux de ces prélèvements est mis en évidence par le fait qu'aucun reçu n'est émis lorsque ceux-ci ont lieu. Les vœux en faveur de la création des "groupes de vigilance" afin de contrôler ("oversee") ces activités à été formulé par le maire d'Ekondo-titi. Le personnel militaire de la marine et de la pêche, basé en permanence dans la zone d'Ekondo-titi, extorque de l'argent et saisie les cargaisons de poisson fumé au nom de "pénalités qui n'existent dans aucune loi" (ibid.).

Le harcèlement dont sont victimes les commerçants dans le sud-ouest ont entraîné une chute des recettes de la mairie, lesquelles sont passées de 3 millions de francs CFA par mois à seulement 85 000 francs CFA par mois. Sachant que les employés de la mairie n'ont pas reçu leurs salaires depuis 10 mois, on comprend alors les appels pressants du maire au gouvernement afin de retirer les agents de forces de l'ordre corrompus de cette zone très active du commerce transfrontalier avec le Nigeria.

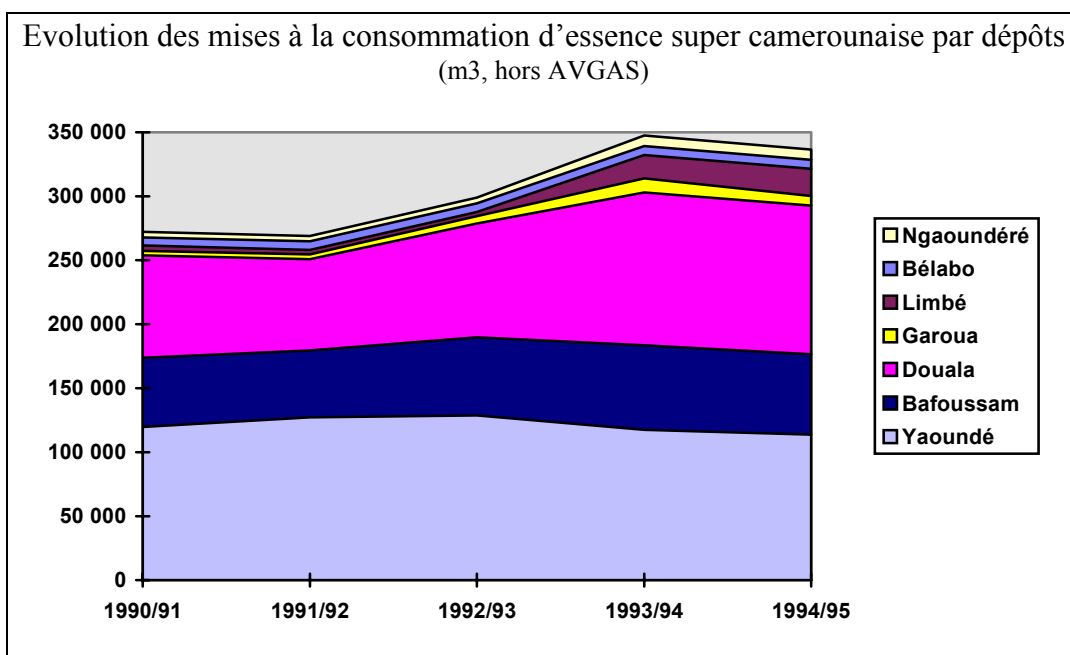
Répartition géographique des flux d'essence nigériane vers la zone franc



ANNEXE

Ventes mensuelles de la SCDP aux détaillant dans l'ensemble du territoire camerounais pour les années fiscales 1993/94, 1994/95 et 1995/96

	Douala	Yaoundé	Bélabo	Ngaoundéré	Garoua	Limbé	Bafoussam	Total
juil-93	100 780	100 495	5 860	6 930	6 650	13 825	54 980	289 520
août-93	95 750	97 690	5 430	5 810	4 650	9 975	55 330	274 635
sept-93	98 510	99 015	5 590	6 670	12 090	11 270	56 120	289 265
oct-93	101 800	105 610	5 470	6 590	4 910	11 735	53 450	289 565
nov-93	105 820	105 470	5 810	5 990	4 130	14 405	54 530	296 155
déc-93	114 030	114 890	6 300	7 980	5 250	17 330	65 520	331 300
janv-94	98 470	98 810	6 910	6 940	12 350	1 505	55 250	280 235
févr-94	96 270	93 870	6 710	6 610	7 780	19 605	63 220	294 065
mars-94	106 550	98 270	5 530	5 060	11 940	19 665	55 290	302 305
avr-94	91 310	83 930	5 580	7 995	14 040	17 805	53 390	274 050
mai-94	92 360	88 070	6 240	7 900	12 270	15 075	50 850	272 765
juin-94	92 610	83 735	5 940	6 160	5 050	11 735	42 480	247 710
juil-94	91 920	87 550	5 210	6 280	5 450	11 896	41 880	250 186
août-94	97 470	95 765	5 680	9 350	19 210	16 943	50 206	294 624
sept-94	99 750	91 705	5 520	10 730	7 010	18 015	49 275	282 005
oct-94	89 385	92 135	5 630	5 550	4 170	11 519	44 630	253 019
nov-94	98 110	94 045	5 170	7 080	4 140	18 950	48 000	275 495
déc-94	110 940	110 500	6 630	7 610	5 650	19 795	60 710	321 835
janv-95	95 500	90 275	6 070	5 400	3 900	18 947	52 670	272 762
févr-95	86 590	84 230	5 730	5 070	4 230	17 870	53 480	257 200
mars-95	98 200	94 445	5 580	4 270	5 660	18 770	64 730	291 655
avr-95	91 750	87 635	5 610	4 540	5 990	15 205	55 010	265 740
mai-95	92 535	88 315	5 450	5 080	4 930	15 470	52 950	264 730
juin-95	96 590	91 895	6 405	5 280	4 970	15 850	53 020	274 010
juil-95	84 350	84 450	3 750	4 380	3 780	12 150	40 480	233 340
août-95	92 710	90 950	5 120	4 330	3 650	12 360	45 105	254 225
sept-95	91 280	86 345	4 760	3 940	2 920	10 000	54 445	253 690
oct-95	86 400	89 180	4 600	4 090	3 950	12 000	35 680	235 900
nov-95	88 740	94 810	4 780	4 740	3 180	13 000	44 700	253 950
déc-95	100 290	100 290	5 540	4 120	4 220	16 000	54 680	285 140
janv-96	84 000	89 635	5 240	3 910	3 680	15 000	48 555	250 020
févr-96	92 180	88 000	5 700	4 800	4 750	16 000	51 000	262 430
mars-96	92 000	87 000	5 900	5 710	5 740	16 000	53 945	266 295
avr-96	94 000	90 965	1 790	4 290	3 840	15 000	52 230	262 115
mai-96	97 980	96 470	1 900	5 920	9 180	15 000	53 580	280 030
juin-96	96 850	95 000	2 000	6 000	9 000	15 000	54 000	277 850
Coef. de variation	7%	8%	23%	27%	57%	25%	12%	8%



Taux de pénétration de l'essence nigériane sur les marchés selon régions

	au sud de l'Adamaoua(*)	au nord de l'Adamaoua	Cameroun
1988/89	41%	64%	24%
1990/91	57%	64%	29%
1991/92	64%	65%	30%
1992/93	34%	62%	22%
1993/94	0%	58%	8%
1994/95	0%	69%	9%
1995/96	0%	76%	10%

Source : Estimations propres à partir des données SCDP et SONARA

(*) hors Yaoundé et Bélabo

Flux d'essence nigériane selon régions (m3)

	Nigeria au sud	Nigeria au nord	total	%nigeria au sud	%nigeria au nord
1988/89	60 696	33 040	93 736	65%	35%
1990/91	78 375	33 040	111 415	70%	30%
1991/92	81 609	33 040	114 649	71%	29%
1992/93	51 658	33 040	84 698	61%	39%
1993/94	0	29 743	29 743	0%	100%
1994/95	0	33 744	33 744	0%	100%
1995/96	0	36 114	36 114	0%	100%

Source : Estimations propres à partir des données SCDP et SONARA

(*) hors Yaoundé et Bélabo

Evolution de l'emploi et des ventes de la SONARA

Sonara	EMPLOI TOTAL	Ventes Cameroun	Ventes exportation	VENTE TOTALE
88/89	451	84 817 508	15 105 216	99 922 724
89/90	451	87 619 933	14 010 376	101 630 309
90/91	503	74 902 381	6 522 779	81 425 160
91/92	481	49 983 553	5 168 855	55 152 408
92/93	525	54 111 277	10 428 707	64 539 984
93/94	520	62 303 309	19 805 894	82 109 203
94/95	540	78 527 061	44 705 275	123 232 336

Enquêtes annuelles industrielles, Direction de la Statistique et de la Comptabilité Nationale

Répartition des gains pour les consommateurs par régions (CFA courants)

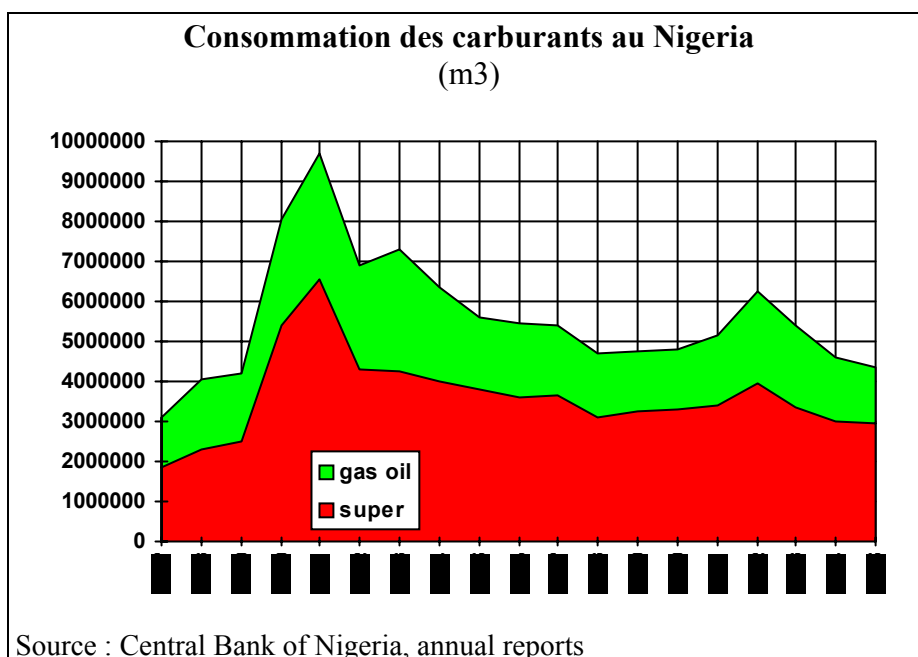
FCFA courants	gains totaux (en K FCFA)	Au nord de l'Adamaoua	Au sud de l'Adamaoua	gains/tête nord urbain (en F CFA)	gains/tête sud urbain (en FCFA)
88/89	2 382 996	2 378 747	4 248 730	4 649	3 548
89/90	2 384 234	2 378 747	5 486 260	4 553	4 448
90/91	2 384 460	2 378 747	5 712 640	4 460	4 496
91/92	2 382 364	2 378 747	3 616 070	4 368	2 763
92/93	1 905 760	1 905 760		3 427	
93/94	2 742 173	2 742 173		4 830	
94/95	2 983 656	2 983 656		5 148	
95/96	4 464 756	4 464 756		7 544	

Sources: nos estimations des volumes, écarts de prix d'essence à la pompe et maché noir et extrapolations de population urbaine au niveau des provinces

**Flux d'essence nigériane vers les pays de la zone franc
milliers de m³**

	Cameroun	Bénin	Niger	ZF
1986		33,9		
1987		50,7		
1988	99,2	66,5		
1989	117,2	89,3		
1990	127,6	109,8		
1991	114,1	133,2	90	337,3
1992	68,9	133,2	80	282,1
1993	38,1	132,8	75	245,9
1994	44,5	132,8	60	237,3
1995	28,0	132,8		
1996	44,1			

Source : estimations J. Herrera pour le Cameroun et le Bénin (1993-95);
Wang pour le Bénin 1986-1992 et V. Caupin pour le Niger



Estimation des flux d'essence nigériane vers le Bénin

Estimation des flux d'essence super nigériane au Bénin (m3)

	Total	Total	Officiel Bénin	Nigeria	Nigeria	Parts de marché Nigeria	Parts de marché Nigeria
	H basse	H haute		H basse	H haute	H basse	H haute
1993	62 192	82 448	13 688	48 504	68 760	78%	83%
1994	82 309	102 565	33 805	48 504	68 760	59%	67%
1995	81 764	102 020	33 260	48 504	68 760	59%	67%

Source : J. Herrera à partir des données SONACOP compilées par le LARES

Estimation des flux d'essence ordinaire nigériane au Bénin (m3)

	Total	Total	Officiel Bénin	Nigeria	Nigeria	Parts de marché Nigeria	Parts de marché Nigeria
	H basse	H haute		H basse	H haute	H basse	H haute
1993	100 249	137 953	15 937	84 312	122 016	84%	88%
1994	140 304	178 008	55 992	84 312	122 016	60%	69%
1995	134 833	172 537	50 521	84 312	122 016	63%	71%

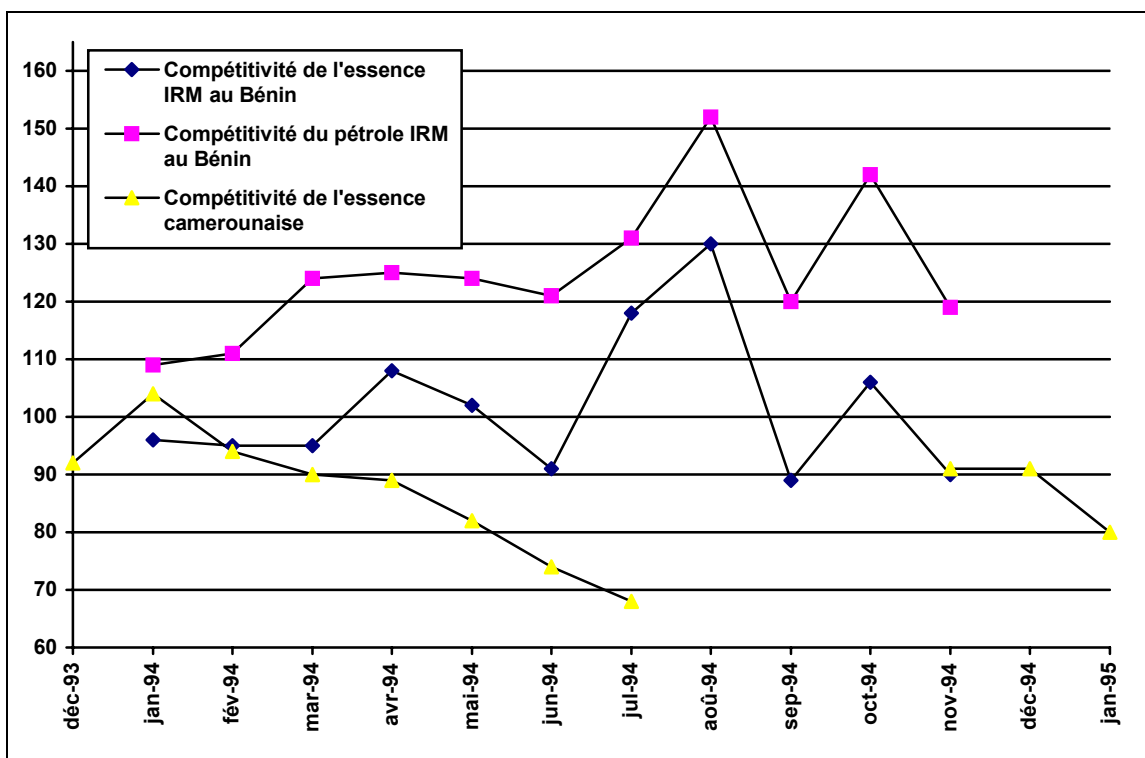
Source : J. Herrera à partir des données SONACOP compilées par le LARES

Matrice régionale de gains et pertes dus à la fraude d'essence (milliards de FCFA constants, base 1990) (en cours)

	Cameroun	Bénin	Niger	Zone Franc	Nigeria	Total
Etat	-54 529					
Prédateurs et commerçants	35 117				58 829	
consommateurs	38 038				400 403	
Total	18 626					

Source : nos estimations

Compétitivité des carburants au Bénin et au Cameroun



	Compétitivité de l'essence IRM au Bénin	Compétitivité de l'essence camerounaise
déc-93		92
jan-94	96	104
fév-94	95	94
mar-94	95	90
avr-94	108	89
mai-94	102	82
jun-94	91	74
juil-94	118	68
août-94	130	
sep-94	89	
oct-94	106	
nov-94	90	91
déc-94		91
jan-95		80

Notes de lecture/Information

Manque à gagner pour la SONARA [en cours]

On considère que la taille du marché est de 350 000 tonnes pour l'essence. Les pertes de parts de marché s'étalonnent sur la période 19988/89-1995/96. En 1993/94 le gouvernement camerounais avait réussi à indiguer le trafic dans la région du sud-ouest, le littoral, l'ouest et le nord-ouest. Seules les provinces du nord et de l'extrême nord restent sous l'emprise de l'essence nigériane. Une estimation plus fine est proposée pour ces régions.

Finalement, les vendeurs du "zoua-zoua" durent réajuster les prix à la baisse afin de maintenir un écart qui puisse faire oublier la méfiance des consommateurs envers le "fédéral" de qualité douteuse. Les marges de manoeuvre étaient encore larges car le prix du litre à la pompe au Nigeria était à l'époque de 35 F CFA/lit. Par contre, pour la SO.NA.RA. les possibilités de réduction de prix restaient très limitées car le prix de revient à la pompe était de 100 francs CFA le litre. Par ailleurs, d'après son PDG, la raffinerie opérait alors à son taux le plus faible de capacité de production, taux au-delà duquel l'usine était condamné à fermer (Sonara News, n°10, janvier/février 1992, pp.9-10).

Afin d'estimer le manque à gagner pour la SONARA il faut considérer la baisse du chiffre d'affaires, la structure du bilan (d'autres facteurs de rentabilité : l'adéquation de la matière première : trop lourde pour la fabrication d'essence mais adaptée aux industries lourdes ; importation du brut nigérian, coûts de production élevés)

1992

En avril 1992, la NNPC a été forcée d'importer des produits pétroliers d'Europe afin de combler le déficit de la production locale " The imports may have been as high as 45 mn litres, at a cost of about \$9 mn, in some weeks. Shortage of products first showed in the north at the end of 1991 and spread to Lagos and other southern areas in april, and were initially attributed to ongoing problems at the local refineries, in particular Warri and Port Harcourt... Cross-border smuggling (to benefit of markedly higher prices, paid in a convertible currency, in Nigeria's Franc Zone neighbours) has also been a recurring problem (EIU, 3 quarter 1992)

1993

Les responsables camerounais du Ministère des Mines, de l'eau et de l'énergie ont, depuis le mois de septembre 1993, engagé une opération de contrôle contre l'importation et distribution de produits importés frauduleusement : 112 des 201 stations service contrôlées ont révélé des signes de mélange et d'impureté. Une douzaine ont été fermées. **En 1992, 160 000 m3 de produits pétroliers ont été frauduleusement importés des pays voisins, notamment le Nigeria, selon une source autorisée du Ministère des Mines qui précise que l'économie camerounaise a perdu 31 milliards de francs CFA en raison de ce trafic, dont 20 milliards pour le trésor public** (MT 17/9/93).

1994

En 1994, un comité d'enquête nigériane, dans un rapport non publié, estimait à 150 000 b/j la quantité de pétrole brut exporté frauduleusement chaque année du Nigeria. Ce chiffre découle du fait que 7% de la production nationale disparaît. Compte tenu le fait que les recettes pour les 2 millions de b/j, soit environ 7 milliards \$ se retrouvent dans le budget national, ces exportations frauduleuses ne peuvent provenir que d'un dépassement de la production excédant le quota OPEC (Financial Times du 23/07/96). Le quota OPEC du Nigeria est de 1,865 millions de barils (MT 13/9/96).

Au 12 août 1994, la grève dans le secteur pétrolier durait déjà depuis 6 semaines. Selon le MT, début août, l'action menée par les syndicats pétroliers avait abouti à une chute de la production quotidienne d'au moins 20% ” (MT, 12/8/94)

N'Djamena est touchée par une pénurie de carburants due à la rupture des livraisons en provenance du Nigeria. Cette pénurie a également perturbé la contrebande d'essence, entraînant une hausse spectaculaire des prix. Le litre d'essence, officiellement vendu 430 francs CFA, se négocie désormais 800 F CFA sur le marché parallèle, contraignant les taxis à augmenter leurs tarifs ” (MT, 6/5/94).

“ Les dirigeants de la Confédération des syndicats nigériens (NLC) de l'Etat d'Edo, (Sud-Ouest), ont déclenché une grève générale illimitée en raison de la pénurie de carburant. Ce mouvement, au moins dans son début, a été largement suivi.. la pénurie a provoqué une hausse des prix de transport qui a entraîné à son tour une hausse générale des prix sur le marché ” (MT, 20/5/94).

Au Bénin, “ le plus frappant est le commerce des produits pétroliers qui empruntant les circuits informels comporteraient ? ? ? sur plus de 300 000 litres par jour ” (MT, 24/11/95).

En 1994, la production industrielle nigérienne se trouvait ralentie à cause non seulement du rationnement de devises empêchant les industriels d'importer les intrants nécessaires mis aussi par la pénurie de carburants à cause des limitations de l'offre (problèmes dans les raffineries) (EIU, 4 quarter 1994)

En mai 1994, la population nigérienne a dû subir à nouveau des pénuries des carburants. A la deuxième semaine de juin 1994, les produits pétroliers raffinés étaient toujours rationnés par la Pipeline and Products Marketing Company (PPMC) une filiale de la NNPC. Les distributeurs privés accusent la PPMC d'approvisionner directement le marché parallèle et d'exporter vers les voisins de la zone franc, où les prix au détail sont plus élevés (EIU, 3 quarter 1992).

Les quatre raffineries du pays ont été sporadiquement arrêtées au cours des récents mois en raison de maintenance et des grèves. Un déficit de l'offre s'en est suivi. A la fin d'avril 1994, d'énormes queues se sont formées aux stations service de Lagos et le prix sur le marché noir a atteint N12 le litre (EIU, 3 quarter 1994)

Les pénuries ont commencé à être résorbées en mai 1994 grâce aux importations mais elles sont réapparues en juillet à la suite des grèves. La NNPC a publié une liste de 500 tankers impliqués dans le détournement de carburants vers les pays voisins (EIU, 3 quarter 1994).

“ 500 camions-citernes transportant 15 millions de litres de produits pétroliers ont “ mystérieusement ” disparu entre septembre dernier et le mois d'avril, indique une liste publiée le 27 avril par la NNPC. Aucune explication n'a été donnée à ces “ disparitions ” qui sont très probablement le résultat de la contrebande de produits pétroliers vers les pays voisins ” (MT, 6/5/94).

“ Cette très grave crise du carburant a conduit les autorités nigériennes à importer d'urgence 103 000 tonnes d'essence, dont 63 000 tonnes destinées à Lagos et aux états proches de l'Etat de Lagos ” (MT, 6/5/94).

La grève des travailleurs du pétrole [regroupés dans le syndicat PENGASSAN] a été suspendue le 6 septembre 1994, après avoir duré 2 mois [depuis le 4 juillet 1994] A ces problèmes il faut ajouter le sabotage de la production dans l'Etat des Cross Rivers où la communauté Ogoni réclame

une participation de la compagnie Shell (le principal exploitant dans la région) au développement local. A la suite de ces incidents, la production a chuté à 1.9 m b/j en avril et mai 1994, en dessous du niveau de 2 m b/j (EIU, 4 quarter 1994).

En 1994, les prix des carburants a été augmenté au Nigeria. Ceci est intervenu en deux temps : D'abord, le 2 octobre le gouvernement annonce une hausse de N3.25 à N15 pour l'essence (petrol), de N3 à N14 pour le diesel et de N2.75 à N12 pour le litre de kerosene. Ensuite, le 4 octobre ces prix sont révisés à la baisse : N11 pour l'essence ; N9 pour le diesel et N6 pour le kerosene (EIU, 4 quarter 1994).

“ La demande locale de carburant est de 360 000 b/j. Mais le Nigeria ne raffine sur place que 250 000 b/j. Il doit donc importer au prix fort plus de 100 000 b/j.. les experts estiment que le gouvernement perd 2.6 à 3 milliards de dollars par an. Autre facteur aggravant : une quantité estimée à 100 000 b/j de ce carburant subventionné est exporté en contrebande vers les pays voisins où il est revendu six fois plus cher “ (MT, 7/10/94).

La Sonacop béninoise fournit actuellement un million de litres de carburant par jouire contre 150000 (+566% avant la grève du secteur pétrolier au Nigeria ” (MT, 19/8/94). Le Bénin exporte de l'essence au Nigeria. Les responsables de la Sonacop affirment ne disposer que de trois mois de réserve

1996

En 1995, les importations de produits pétroliers raffinés ont atteint \$800 millions et pour le seul premier semestre 1996, \$451 millions selon Reuters. Les quatre raffineries ont une capacité de 445000 b/j, soit près du double de la consommation locale estimée (Marchés Tropicaux, 26/7/96).

“ selon le gouvernement nigérian, 150 000 barils de pétrole brut seraient exportés chaque jour frauduleusement... les volumes exportés [du pétrole brut] sont toujours sous-déclarés. (Marchés Tropicaux, 26/7/96).

“ Cette estimation de 150 000 b/j se fonde sur un rapport d'un comité d'enquête de 1994, rapport qui n'a jamais été publié, et qui estime que 7% de la production nationale disparaît, ce qui est considérable étant donné que 90% des recettes d'exportation et 80% des recettes gouvernementales découlent du pétrole. Pourtant, les chiffres de la Banque centrale et le budget témoignent de ce que le gouvernement perçoit l'intégralité des recettes découlant des 2 millions b/j, soit environ \$7 milliards estimées pour cette année. En conséquence, poursuit le quotidien britannique, s'il est vrai qu'il y a des exportations frauduleuses, ceci ne peut provenir que d'une production excédentaire, ce qui à son tour, témoigne de ce que le Nigeria excède largement le quota qui lui a été alloué par l'Opep. Mais ceci est difficile à prouver car la NNPC ne tient pas une comptabilité précise et il n'y a pas trace du prix auquel la NNPC vend sa part d'exportation de pétrole aux intermédiaires. (Marchés Tropicaux, 26/7/96).

Le ministère nigérian des Ressources pétrolières a annoncé, dans un communiqué le 28/06/96, le licenciement de 3000 salariés de la NNPC, dont plus de 600 cadres supérieurs (MT, 5/7/96).

“ Une vaste enquête a été déclenchée par le gouvernement nigérian, avec l'aide de la police, pour récupérer des droits de douane évalués à quelque 8 milliards de nairas (environ \$ 94 millions) sur des marchandises importés en “ fraude ” au Nigeria par des transitaires avec la complicité de fonctionnaires des douanes nigérianes , a rapporté le 8 mars la presse locale ” (MT, 15/3/96).

“ La pénurie de carburant qui affecte Lagos était encore plus durement ressentie le 11 mars, à quelques jours des élections locales... La plupart de stations service ont cessé leurs ventes, soit parce qu’elles n’avaient plus d’essence, soit parce que leurs propriétaires ont décidé de garder leur stock pour l’écouler clandestinement, la nuit notamment, pour tirer meilleur profit... La semaine précédente, le ministre avait attribué la pénurie dans Lagos et les Etats voisins aux changements intervenus dans les centres de chargement afin d’éviter la fourniture “ d’essence hors normes ”. De bonnes sources... estiment que cet actuel manque est dû au mauvais fonctionnement des quatre raffineries du pays. L’une d’elles à Warri dans le Sud, qui dispose d’une capacité théorique de 125 000 b/j est ainsi en arrêt complet depuis deux semaines... Le temps nécessaire à l’adaptation du carburant importé de divers pays non précisés aux normes nigérianes est une autre source de désordre ” (MT, 15/03/96).

Au Cameroun, les prix du carburant ont été augmentés en moyenne de 7% à 9% en septembre 1996. Le prix du litre est porté à 360FCFA (contre 340FCFA) et le litre de gasoil à 275 FCFA (contre 265 FCFA) “ Cette hausse est officiellement due aux fluctuations du marché international marquées par l’augmentation du prix du pétrole (le prix de référence du baril est passé de 16.88\$ à 21\$) (MT, 13/9/96).

1997

Au Nigeria, la production du pétrole est passée de 43100 millions de tonnes en 1994 à 93800 en 1995 et 100360 en 1996. En revanche, au Cameroun, elle ne cesse de diminuer : 5800 en 1984, 5300 en 1995 et 4670 en 1996 (MT, 7/3/97). Entre 1985 et 1995, la production a été divisée par deux au Cameroun, se situant aujourd’hui à 119600 b/j (MT 7/3/97).

“ L’année 1996 en Afrique occidentale a été marquée par deux décisions qui feront du Tchad un pays producteur : l’une est la décision prise par le consortium Shell-Esso-Elf de mettre en production ses champs du bassin de Doba, au sud-est du pays, l’obstacle posé par l’évacuation d’une production assez considérable (on parle de 200 à 250000 b/j) ayant été levé à la suite de l’accord du 1^{er} février 1995 entre le gouvernement tchadien et la société d’Etat camerounaise SNH (terminal à 1000 km, à Port Batanga, près de Kribi).

L’autre concerne la mise en développement, au nord du lac Tchad, du champ de Sedigi, découvert dans les années 70 (MT, 7/3/97).

Le Nigeria est le 10^{ème} producteur mondial et le 6^{ème} producteur de l’OPEC. Les coûts de production en Afrique subsaharienne sont de l’ordre de 8\$/baril, en raison notamment “ de l’étroitesse et de la profondeur des gisements (il est nécessaire pour obtenir un même volume de forer plus de puits au Nigeria : il en résulte des coûts de production 3.5 à 4 fois plus élevés par rapport à ceux des pays du Moyen Orient (MT, 7/3/97).

Les exportations informelles de produits raffinés sont estimées à 50000 b/j, soit 16% de la production effective (MT, 7/3/97).

1995

Les importations de carburants en 1995 à la suite des problèmes de l’offre locale ont été de \$67 en moyenne mensuelle (EIU, 4 q 1996).

1996

Le coût de production sont actuellement entre \$2-3/b (EIU, 2 quarter 1996).

La capacité de production de l'ensemble des raffineries en septembre 1996 était de 236 500 b/j, très en dessous de leur capacité théorique de 445000 b/j. Le responsable de la gestion de la NNPC estime qu'il faudrait \$860m pour que les raffineries produisent à pleine capacité. La banque mondiale calcule que la NNPC gagne, pour ces opérations de raffinage et de distribution, la moitié par rapport à une situation où les subventions auraient été supprimées (EIU, 4 q 1996).

Début septembre 1996, la NNPC a annoncé qu'elle suspendait les importations de carburants. Il n'est pas évident que les niveaux actuels de production soient suffisants pour satisfaire la demande locale, même si dans le budget 1997 elle a été estimée à 250 000 b/j (EIU, 4 q 1996).

Le gouvernement nigérian envisage de octroyer des licences à deux compagnies privées pour l'opération de deux raffineries dont la production serait destinée à l'exportation. Il s'agit de la Brass Refineries et de l'Olivia petroleum refinery dont la production s'élèvera à 200 000 b/j et 100 000 b/j respectivement dans les Etats d'Ibena et d'Akwa Ibom (EIU, 4 q 1996).

Le bilan énergétique du Nigeria pour 1995 selon le établi par l'IEA (m tons equiv oil) est le suivant pour les produits pétroliers. On déduit que les importations ont représenté 2/12, soit 17% de la consommation domestique totale ou 22% (2/9) de la consommation des carburants pour le transport (EIU, Nigeria Country Profile 1996-97, pp21-22).

Offre primaire	1995	
production	103.0	
imports	2.0	
exportas	92.0	
variation des stocks	0.0	
total	13.0	
Processing & Transformation		
pertes & transferts	1.0	
transformation de la production	0.0	
Consommation finale		
transport fuels	9.0	
industrial fuels	0.5	
residential, etc.	2.0	
non-energy uses	0.5	
TOTAL	12.0	

En 1994 un total de 7.92m de tons de cru ont été traitées par les 4 raffineries, en baisse de 35% par rapport à l'année 1993 (effet de différentes difficultés). Le taux d'utilisation a chuté de 58.7% à 40.3% en 1994, obligeant le gouvernement à recourir aux importations (EIU, 1996-1997)

Les deux raffineries de Port Harcourt ont fermé à cause des grèves. Leur capacité de production est de 150 000 et 60 000 b/j respectivement (MT, 19/08/94)

D'après le journal "Newswatch" du 15/03/93, cité par B. Okogu, le coût de production du baril de pétrole est de \$6,50 alors qu'il est cédé à N20 (\$2) à la NNPC (B. Okogu, "Issues in petroleum product pricing in Nigeria", *Journal of African Economies*, vol. 4, n°3 p.380).

Cross-border smuggling (to benefit of markedly higher prices, paid in a convertible currency, in Nigeria's Franc Zone neighbours) has also been a recurring problem (EIU, 3 quarter 1992). Les distributeurs privés accusent la PPMC d'approvisionner directement le marché parallèle et d'exporter vers les voisins de la zone franc, où les prix au détail sont plus élevés (EIU, 3 quarter 1992). La NNPC a publié une liste de 500 tankers impliqués dans le détournement de carburants vers les pays voisins (EIU, 3 quarter 1994). Autre facteur aggravant : une quantité estimée à 100 000 b/j de ce carburant subventionné est exporté en contrebande vers les pays voisins où il est revendu six fois plus cher " (MT, 7/10/94).

La taille du marché camerounais est évaluée à 240 000 m³ pour le super et selon le responsable de la SO.NA.RA., l'ampleur de la fraude est estimée à 150 000 m³.