

Du « fédéral » et des « Koweïtiens » : la fraude de l'essence nigériane au Cameroun

*Javier Herrera **

L'essence nigériane, connue au Cameroun sous le nom de « fédéral », « funge », « vin de brousse » ou encore « zoua-zoua », et au Bénin sous celui de « kpayo » (ce qui n'est pas bon), est sans conteste le principal produit d'exportation illégale du Nigeria 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. Il est d'ailleurs devenu le pilier d'un système bon marché de transport urbain et de marchandises et a permis à une population, essentiellement jeune (ces vendeurs à la sauvette appelés les « Koweïtiens »), d'accéder à une source de revenu dans un contexte de raréfaction d'emplois au sein du secteur moderne de l'économie.

De par son importance dans l'ensemble des flux et en raison de son prix bien inférieur à celui pratiqué dans les pays voisins de la zone franc, l'essence nigériane est une « valeur sûre » du commerce transfrontalier et une pièce maîtresse du système d'échanges permettant au Nigeria de « pomper » des francs CFA. Sans ce produit d'appel, le Nigeria, dont la monnaie nationale n'est pas convertible, ne pourrait s'approvisionner ni en francs CFA, ni, dans les mêmes proportions, en marchandises produites dans la zone franc ou réexportées par certains de ses membres. L'exportation du fédéral réussit ainsi, aux dépens de la zone franc, à alléger la contrainte externe qui pèse sur l'économie nigériane.

En dehors de son importance quantitative, l'essence constitue un cas à part dans l'ensemble des produits nigériens exportés vers la zone franc. Les écarts de compétitivité-prix de l'essence nigériane sont fondés sur des coûts d'extraction assez faibles et sur une fiscalité relativement favorable par rapport à celles des pays voisins de la zone franc. Malgré les recommandations des institutions de Bretton Woods en faveur d'une politique de prix réalistes, le Nigeria, par sa politique de bas prix de l'énergie, entend promouvoir les transports intérieurs et la compétitivité de ses entreprises. La dépréciation du taux de change parallèle, tout

* Économiste, ORSTOM et Gis DIAL. Cet article est une synthèse d'une analyse plus complète sur le sujet [Herrera, 1997].

en favorisant les exportations illégales, n'est pas, comme pour les autres exportations nigérianes, un facteur déterminant dans le cas de l'essence.

Si les effets positifs de ces flux sont incontestables, les États et les entreprises de raffinage de la région subissent des pertes non négligeables, qui perturbent les équilibres macroéconomiques. Les importations illégales d'essence nigériane constituent un manque à gagner pour l'État 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 une économie importante en s'approvisionnant sur le marché parallèle.

Le cas de l'essence, avec les divergences de politiques de prix, de taux de change et de fiscalité entre le Nigeria et ses voisins, est une illustration des interférences de politiques économiques entre les pays de la zone franc et le géant nigérian.

Cependant, malgré l'importance de ces flux, on ne disposait pas jusqu'ici d'estimation fiable de leur volume et de leur impact, en raison de leur caractère illégal et non enregistré. Grâce à la mise en place des observatoires frontaliers au Cameroun (en avril 1993) et au suivi quotidien des marchés parallèles (d'essence et de change), on a pu estimer l'ampleur des flux ainsi que leur impact sur les finances publiques, les revenus des ménages et les dépenses des consommateurs.

Nous examinerons tout d'abord les déterminants des flux informels transfrontaliers d'essence nigériane ainsi que leur évolution au cours des dernières années. Ensuite, nous procéderons à l'estimation du volume des flux, puis, après avoir identifié les différentes modalités et sources des transferts entre États et agents économiques privés, nous évaluerons l'impact économique des flux au niveau des consommateurs, des commerçants, des États camerounais et nigérian.

Les déterminants des flux transfrontaliers

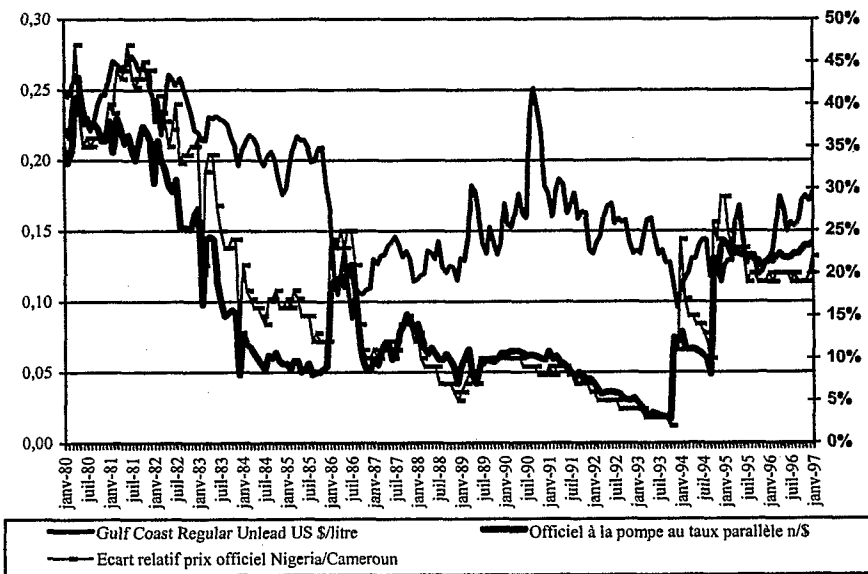
Le principal déterminant des flux transfrontaliers d'essence nigériane est, sans aucun doute, l'énorme écart entre les prix de part et d'autre de la frontière. Nous montrerons que cet écart tient essentiellement aux différentiels de politiques de prix à la pompe et en particulier à la fiscalité appliquée aux produits pétroliers. Contrairement aux autres produits importés du Nigeria, la dépréciation du taux de change parallèle ne semble pas jouer un rôle important, dans la mesure où les écarts de prix étaient déjà significatifs avant 1986, année à partir de laquelle le naira se déprécie fortement et où l'appréciation du taux de change est en très grande partie absorbée sous la forme de marges par les différents intermédiaires et par les taxes informelles.

La politique des prix au Nigeria

Le Nigeria, fort de sa position mondiale en tant que producteur (sixième exportateur de l'OPEP) et en raison de ses faibles coûts d'extraction, a pu se permettre de fixer pendant longtemps le prix des produits raffinés à un niveau parmi

les plus faibles du monde. 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 naira le litre) avait permis d'aligner pour quelques mois le prix officiel sur le cours international. Par la suite, les timides hausses du prix officiel, en dépit de la remontée du prix international (jusqu'à la guerre du Golfe en 1990) et les fortes dépréciations du naira tout au long de la période, s'étaient conjuguées pour creuser l'écart à l'avantage des consommateurs nigériens (fig. 1).

Figure 1 – Évolution du prix international et du prix officiel de l'essence au Nigeria



Source : FMI, *World Currency Yearbook*, Central Bank of Nigeria et Lares

Cette situation a radicalement changé entre 1993 et 1994, lorsque le gouvernement a procédé à des hausses sans précédent du prix des carburants. Le prix du litre de super est passé ainsi de 0,7 naira à 11 nairas alors que le gouvernement a réussi à stabiliser le cours parallèle du naira en 1995 grâce à une conjoncture externe très favorable. Actuellement, le consommateur final nigérien paie un prix semblable au prix international.

Le maintien de cette politique de bas prix représente pour le Nigeria un manque à gagner important et non une véritable subvention impliquant un surcroît de dépenses. Bien que le gouvernement cède aux raffineries le baril du brut à un prix très inférieur au cours international du Brent nigérien, ce prix est supérieur aux coûts d'extraction. Cette « subvention » ne se répercute pas sur les prix finaux car elle est entièrement absorbée par les coûts assez élevés des raffineries et du système de distribution nigériens (voir plus loin).

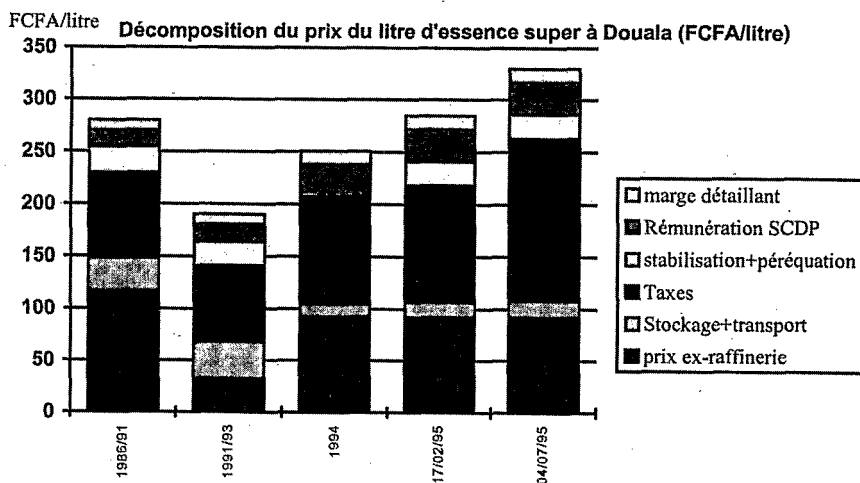
La politique des prix au Cameroun

Au Cameroun, les prix « sortie-raffinerie » sont relativement élevés en raison des coûts de production de la Société nationale de raffinerie (Sonara) et des prix de cession supérieurs aux prix internationaux. En revanche, la fiscalité reste relativement modérée, inférieure à celle de la plupart des pays industrialisés (28 % du prix final contre 36 % aux États-Unis en 1996).

On note une inversion de la politique de prix à la suite de l'invasion du marché camerounais par l'essence nigériane. Ainsi, entre 1986 et 1990, la Société nationale d'hydrocarbures (SNH) a pratiqué un prix de transfert à la Sonara (20 dollars le baril de brut) excédant le prix international. Au contraire, à partir d'avril 1991 jusqu'à la dévaluation, ce prix a été fixé en dessous du cours international (15,35 dollars pour le Kole et 17,15 dollars 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 dollars par baril de Kole et 13,9 pour le Brass River [Géronimi, 1995].

Dans le but d'accroître les recettes fiscales, l'État a procédé, entre janvier et juillet 1988, au relèvement du prix de l'essence (de 178 francs CFA le litre à 270). Les volumes vendus par la Sonara s'effondrèrent et l'État dut réagir pour faire face à l'entrée massive d'essence de contrebande en réduisant, en avril 1991, le prix de détail à 190 francs CFA le litre, prix proche de celui auquel était vendue l'essence nigériane sur le marché noir de Douala (200 francs CFA le litre). Cette baisse fut obtenue grâce à la diminution du prix sortie-raffinerie (de 117,44 à 32,44) et de la taxe spéciale (de 105 francs CFA le litre à 95) (fig. 2). Cette dernière fut une nouvelle fois réduite à 80 francs CFA le litre en février 1994, tandis que la péréquation permettant l'uniformisation des prix de vente sur tout le territoire était supprimée et que le prix sortie-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.

Fig. 2 – Décomposition du prix du litre d'essence super à Douala (francs CFA/litre)



Source : Caisse de stabilisation des prix des hydrocarbures et FMI.

Les effets de la suppression de la péréquation ne se firent 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).

En février 1995, quand les flux d'essence nigériane écoulés dans la partie méridionale du Cameroun semblèrent endigués (à la suite des opérations « daurade » dans le Sud-Ouest et du conflit militaire autour de Bakassi), le gouvernement camerounais procéda au relèvement de la taxe spéciale et à la restauration de la péréquation des prix, ce qui permit d'accroître les recettes sans pour autant compromettre le contrôle sur le marché national. Les prix augmentèrent légèrement dans le Sud, ce qui autorisa la réduction des 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 intervint cette fois-ci sur l'ensemble du territoire.

Le différentiel de prix entre le Cameroun et le Nigeria

La figure 1 permet de suivre l'évolution mensuelle 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. Il est intéressant de noter que l'écart entre ces deux prix était déjà considérable avant la très forte dévaluation de 1986 et la dépréciation du taux de change parallèle des dix dernières années.

Or, l'afflux massif d'essence nigériane au Cameroun s'est développé vers la fin des années quatre-vingt, même si son origine est plus ancienne dans les provinces du Nord où il sévit de façon endémique. *A posteriori*, deux conditions semblent avoir été nécessaires au développement du trafic : tout d'abord les marges bénéficiaires des commerçants ont atteint leur plus haut niveau ; ensuite, le Cameroun a connu des troubles politiques légitimant en quelque sorte l'évasion fiscale et la fraude dans certaines régions du pays. La fraude à l'essence s'inscrit donc dans un mouvement social contestant la légitimité du gouvernement, en particulier sa capacité à lever des impôts. Ainsi, fin 1992, les élections présidentielles seront accompagnées d'une forte répression du trafic d'essence.

Le commerce du fédéral s'est intensifié à partir de juillet 1988 lorsque le prix du litre au Cameroun a grimpé de 185 francs CFA à 280. En avril 1991, la fraude à l'importation d'essence nigériane s'est généralisée dans les provinces du littoral et de l'Ouest et a atteint son apogée avec l'enclenchement des opérations « villes mortes ». La consommation du fédéral doit être interprétée ici comme un acte de défiance envers le pouvoir central de Yaoundé ¹.

Alors qu'au début des années quatre-vingt, le prix officiel de l'essence nigériane représentait environ 45 % du prix à la pompe au Cameroun, il ne représente

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 « koweïtiens »). La chanson « Villes mortes/zoua-zoua dance », du chanteur Georges Dickson, vint consacrer ce mode de vie dangereux.

plus que 10 % environ vers la fin de la décennie. À 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.

Le marché noir de l'essence et l'adaptation des marges (« *pricing to the market* »)

L'écart entre les prix officiels de part et d'autre de la frontière, même si ceux-ci sont évalués au taux de change parallèle, ne constitue pas un bon indicateur des incitations à la consommation au Cameroun et encore moins une mesure de l'ampleur et de la tendance des flux transfrontaliers. Paradoxalement, il existe un marché noir de l'essence au Nigeria en raison du maintien d'un prix officiel administré et de pénuries chroniques dues à des problèmes techniques et d'organisation. Sur ce marché, où s'approvisionnent les commerçants qui alimentent les circuits de la fraude au Cameroun et dans les autres pays voisins, les prix fluctuent librement et se situent bien au-dessus des prix officiels.

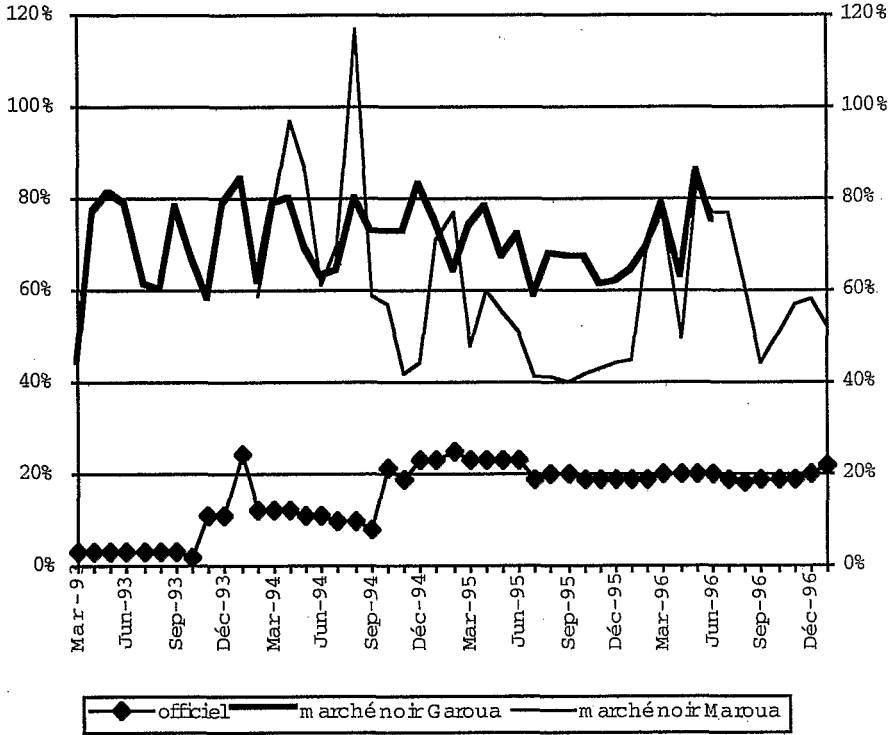
La figure 3 permet de suivre l'évolution des écarts relatifs entre le prix officiel et celui du marché noir de l'essence nigériane par rapport au prix à la pompe de l'essence camerounaise. On remarque tout d'abord que l'écart entre le prix du marché parallèle et le prix officiel est beaucoup moins important que l'écart entre les prix officiels (tous les deux évalués au taux de change parallèle) : ce dernier est de l'ordre de 80 % alors que celui entre le prix parallèle et le prix officiel fluctue autour de 30 %. Ensuite, tandis que l'écart entre prix officiels demeure stable depuis le troisième trimestre 1994, on observe que l'écart par rapport au prix du marché parallèle évolue d'une façon erratique mais dans une fourchette de plus ou moins 10 % autour de 70 %.

Les écarts entre prix officiels rendent attractif le commerce du fédéral car ils permettent de dégager une marge brute de bénéfice assez importante qui sera ensuite partagée de part et d'autre de la frontière, entre autorités et commerçants. Pour les 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 fédéral. Mais, à égalité des prix, le système de distribution du fédéral, qui irrigue les quartiers populaires et permet l'achat en petites quantités, constitue un sérieux concurrent pour le dispositif officiel caractérisé par la rareté des stations services.

La forte variabilité du niveau de prix de l'essence nigériane sur le marché noir contraste avec la relative stabilité de ses écarts par rapport au prix officiel à la pompe au Cameroun. Cela est manifeste lors de la dévaluation du franc CFA en janvier 1994 qui n'a pas sensiblement modifié le rapport entre le prix du marché noir et le prix à la pompe, lequel peut être interprété comme la marge brute que se partagent les commerçants nigériens et camerounais, déduction faite des taxes informelles. Le prix officiel à Maroua est passé le 21 février 1994 de 195 francs CFA le litre à 330 (hausse de 69 %) alors que le prix du fédéral s'est accru de 71 %.

Cela laisse supposer un comportement d'adaptation des marges de la part des commerçants, qui absorbent les surcoûts lorsque le naira s'apprécie et ne réa-

Fig. 3 – Marché officiel et marché parallèle de l'essence nigériane
(prix nigérian en pourcentage du prix camerounais)



Source : Observatoire des frontières DSCN-DIAL.

justent pas leurs prix à la baisse quand il se déprécie. Ce comportement garantit une certaine stabilité des prix et explique l'absence de tendance sur une période de quatre ans. Le maintien des marges brutes en 1994 et 1995 se fait en dépit de « coûts » très différents. Ainsi, par exemple, entre le 16 février 1994 et le 21 mai 1995, 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 le coût d'approvisionnement (exprimé en francs CFA) sur le marché noir nigérian. Cela implique le 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 %). Le prix de vente au détail du fédéral semble être fixé de façon à maintenir un écart fixe par rapport au prix officiel à la pompe au Cameroun. En revanche, la variabilité des prix à court terme est étroitement corrélée avec les différents épisodes de pénurie qu'a subis le Nigeria ces dernières années.

Malgré l'évolution constatée en 1994 et 1995, l'incitation à détourner l'essence vendue à la pompe au prix officiel est demeurée très forte au Nigeria, 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 révélés tout à fait insuffisants pour contenir les flux informels.

L'ampleur des importations frauduleuses d'essence nigériane

Il n'existe pas, bien entendu, de registres officiels permettant de quantifier ces flux. Les méthodes d'estimation directe 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 caractérisés par une forte variabilité dans le temps qui nécessiterait une observation permanente, trop lourde à mettre en place.

Différentes sources ont été mobilisées pour réaliser une estimation indirecte : les registres du volume de ventes de la Société nationale de raffinage (Sonara), ceux des ventes au dépôt par la Société camerounaise des dépôts pétroliers (SCDP), ainsi que des enquêtes spécifiques menées par l'observatoire des frontières DSCN-DIAL. L'estimation a été rendue possible par l'arrêt total des flux d'essence en provenance du Nigeria sur des périodes qui ont pu être identifiées précisément à travers un suivi journalier des prix du marché noir et grâce au recueil d'informations qualitatives sur l'état d'approvisionnement du marché.

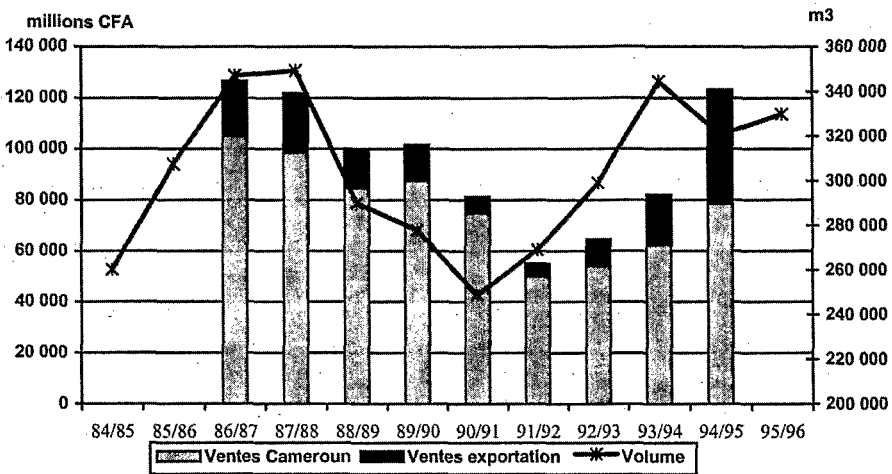
Afin de satisfaire la demande nationale, deux sources concurrentes de carburants coexistent : le circuit informel relativement atomisé et le circuit formel représenté par le monopole d'État. Dans la mesure où la demande totale reste constante, les deux circuits opèrent selon le principe des vases communicants : lorsque l'offre informelle 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 des prix officiels ; l'État cherchait alors, à travers la fiscalité pétrolière, à obtenir des revenus supplémentaires. Elle a culminé suite aux opérations « villes mortes » qui ont entraîné pour la Sonara la perte des marchés des provinces de l'Ouest et du Sud-Ouest et, dans une très grande mesure, de celui de la ville de Douala.

La baisse des ventes de la Sonara s'est produite entre les années fiscales 1987-88 et 1990-91 (*fig. 4*). Elle ne peut donc pas être imputée à une diminution de la consommation totale résultant des mesures restrictives dictées par l'ajustement structurel². Ce qui s'est produit en réalité, 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 a coïncidé avec la mise en place d'une répression très ciblée de la contrebande d'essence (l'opération « daurade »)

2 La réduction des dépenses publiques courantes, et en particulier celles qui touchent le revenu disponible des ménages urbains, n'a 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 de la fonction publique).

Fig. 4 – Sonara : ventes d'essence super



Source : Dépouillement des enquêtes industrielles annuelles et Caisse de stabilisation des prix des hydrocarbures.

alimentant la partie méridionale du pays, les villes de Douala et Kumba en particulier, ainsi qu'avec l'augmentation de l'insécurité dans la péninsule de Bakassi (principal lieu de transit des flux) à la suite du déclenchement du conflit militaire et de la multiplication des corps de fonctionnaires opérant des prélèvements informels, 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 l'apogée de la contrebande étaient réouvertes et de nouvelles s'étaient installées à Mutengéné, Tiko, etc. Les flux de fédéral dans le Sud-Ouest restaient circonscrits aux zones frontalières (Manfé) relativement enclavées durant la période des pluies.

La reconquête du marché de Douala, qui représente un tiers de la consommation nationale³, impliqua une reprise importante des ventes officielles. Un pic a été atteint en 1994-93 suite aux pénuries d'essence nigériane dans les provinces du Nord, les seules à être restées sous l'emprise du fédéral.

Alors que la vente au détail de celui-ci était arrêtée complètement à Douala, dans le Sud-Ouest et le Nord-Ouest, elle continuait de plus belle dans les provinces du Nord-Cameroun, sauf durant les périodes de pénurie d'essence nigériane⁴.

3 Yaoundé compte aussi pour un tiers de la consommation nationale, le tiers restant étant réparti entre les provinces de l'Ouest et du Nord.

4 Bien que la presse nigériane ait attribué ces pénuries à la poursuite des fuites vers les pays voisins, les flux transfrontaliers ont en réalité diminué au cours de ces épisodes. Cette baisse s'explique par l'incapacité des raffineries nigérianes à fournir une offre stable et par celle de la Pipeline and Products Marketing Company (PPMC) à assurer une bonne distribution.

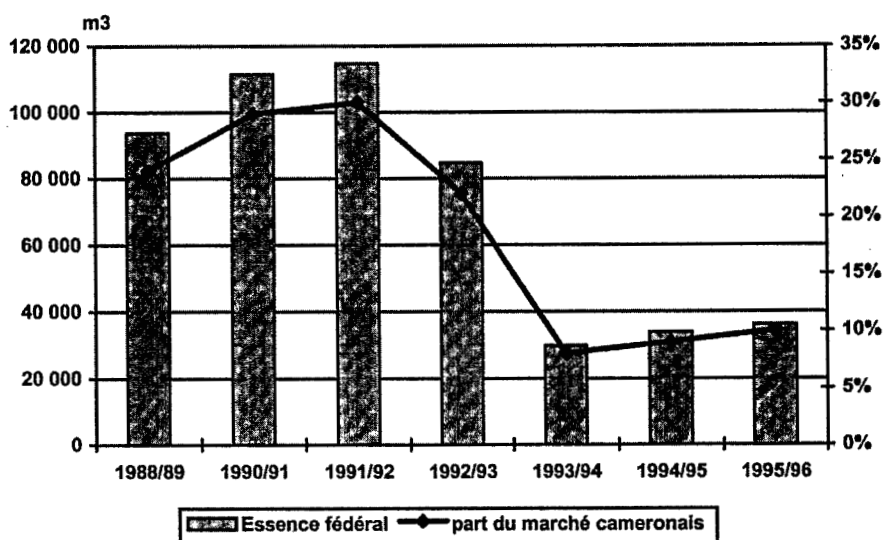
Cette reprise des marchés du Nord fut de courte durée car une nouvelle diminution du volume des ventes s'est produite l'année 1994-95, suite à la relance de l'approvisionnement en fédéral des provinces du Nord.

Les résultats de notre estimation sont présentés dans le graphique suivant (fig. 5). Il ressort que la pénétration de l'essence nigériane a atteint un pic de 30 % du marché camerounais l'année de la contestation civile (1991-92) avec un volume d'environ 120 000 mètres cubes. Avec la reconquête des marchés du Sud, puis de ceux du Nord, le rôle du fédéral est réduit à moins de 8 % du marché national en 1993-94. La reprise des flux, de 29 000 mètres cubes à 36 000 en 1994-95, correspond à la reconquête nigériane des parts de marché perdues dans les provinces du Nord.

Les données de la Société camerounaise de dépôts pétroliers font apparaître les ventes d'essence camerounaise ventilées par mois et par emplacement géographique des dépôts sur la période juillet 1993 à juin 1996. Elles permettent de dresser une carte plus précise, au niveau régional, de la pénétration de l'essence nigériane.

On peut remarquer qu'en dehors des variations saisonnières, la consommation des villes épargnées par la contrebande d'essence nigériane s'est maintenue pratiquement constante tout au long de la période considérée. La légère baisse de la consommation dans ces régions peut être imputable aux conséquences de la diminution des salaires des fonctionnaires et aux effets récessifs (une année après) du choc de la dévaluation et des hausses de prix officiels. Un fort contraste se dégage de la comparaison des évolutions mensuelles des ventes d'essence dans les entre-

Fig. 5 – Flux d'essence nigériane au Cameroun : volume et parts de marché



Source : Calculs propres (voir encadré).

pôts desservant des régions, non touchées par la contrebande d'essence, et celles 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. 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.

Les plus graves pénuries, qui ont duré plus d'un mois, ont été celles d'août à septembre 1994 et de février à avril 1996. La sévérité d'une pénurie peut être aussi appréciée par le fait que l'essence fédérale, avant de pratiquement disparaître du marché, atteint un prix très proche du prix de vente de l'essence camerounaise dans les stations-service (*fig. 6*).

Figure 6 – Pénuries de fédéral à Garoua

Pénuries d'essence nigériane à Garoua	Prix (max) du litre de fédéral	Prix officiel à la pompe
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 95	252 FCFA	285 FCFA
14-16 avril 95	239 FCFA	285 FCFA
14 fév. 96 – 15 avril 96	304 FCFA	330 (fév.) et 340 FCFA

Source : Observatoire des frontières DSCN-DIAL.

Lors de la pénurie des 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 même été observées au début septembre sur la frontière de l'extrême Nord du Cameroun. Pendant cette période, 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'encadré ⁵, 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

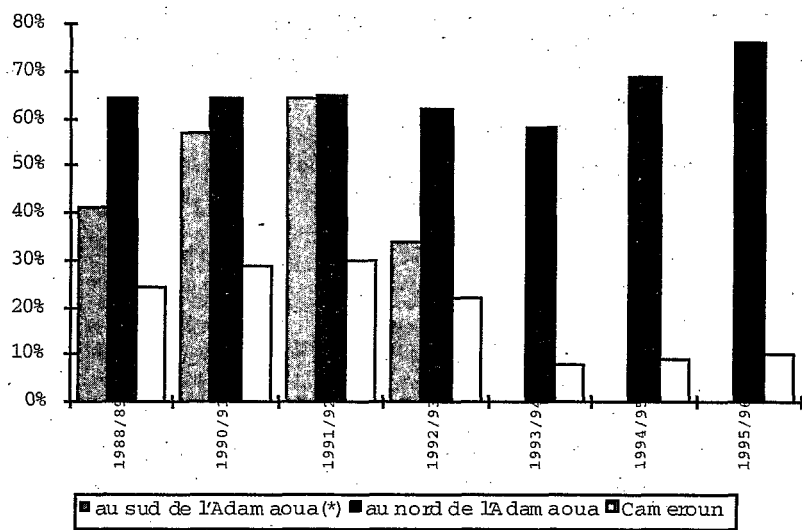
⁵ Dans nos estimations, nous avons tenu compte du fait que la pénurie dans le mois de référence n'a duré que 22 jours.

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).

Globalement, en 1995-96 dans les régions au nord de l'Adamaoua sous emprise nigériane, le fédéral représente 76 % du marché total (fig. 7). Ce taux de pénétration est plus élevé que les niveaux historiques constatés sur la période allant de 1989-90 à 1992-93, avant que ne surviennent les problèmes d'approvisionnement au Nigeria. 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 (fig. 1).

Au plus fort de la fraude, en 1991-92, les flux d'essence nigériane alimentant les villes au sud de la barrière naturelle de l'Adamaoua représentaient 71 % du total des flux clandestins, les 29 % restants étant destinés 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 prises par l'armée et de l'insécurité régnant dans la zone de Bakassi, cette région absorbait 61 % des flux en provenance du Nigeria.

Fig. 6 – Taux de pénétration de l'essence nigériane selon les régions



Hors Yaoundé et Bêlabo.
Source : Estimations propres à partir des données SCDP et SONARAA.

Méthode d'estimation des flux informels d'essence nigériane

La méthode employée comprend deux étapes et emploie deux sources différentes. Dans un premier temps, on procède 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 considère que le volume de production en 1987-88 correspond à la taille totale et réelle du marché au sud de l'Adamaoua et celui de 1990-91 à la présence maximale d'essence nigériane. Le volume du marché correspond au chiffre des ventes de la Sonara, le monopole national de la production d'essence, avant la pénétration d'importations en fraude de l'essence nigériane ou au cours des pénuries de cette dernière. Nous disposons des chiffres annuels de production couvrant la période 1984-85 à 1995-96, c'est-à-dire avant, pendant et après la perte des marchés au sud de l'Adamaoua et les 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 des flux d'essence nigériane. Dans la seconde étape, on estime la taille globale du marché des provinces du Nord ainsi que 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 destinés aux provinces du Nord, dans la mesure où elles étaient déjà sous l'emprise du fédéral 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 de ces provinces (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 (les pénuries au Nord-Cameroun ont duré au plus un mois alors que l'on ne dispose que des données annuelles de production de la Sonara).

Pour estimer la pénétration des marchés du Nord-Cameroun, on s'appuie sur les données plus fines des ventes de la SCDP couvrant la période de juillet 1993 à juin 1996, ventilées au niveau régional et par mois. L'estimation du volume d'essence importée en fraude, et donc des parts de marché détenues par l'essence nigériane, est obtenue en calculant la différence entre les ventes de la SCDP en période de pénurie de fédéral et les ventes en période normale de présence du fédéral*. 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 ait pas eu de pénurie. Le volume mensuel est ensuite extrapolé pour l'ensemble de l'année, puis réparti sur chacun des mois en suivant le profil saisonnier constaté, en moyenne, les années d'approvisionnement normal. Cette ventilation mensuelle permet 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 correspondant à la taille globale du marché (essence officielle + 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. De cette façon est corrigée la diminution de la taille du marché due à la baisse du niveau d'activité économique et du pouvoir d'achat des ménages, en particulier depuis 1993.

* Cette méthode d'estimation repose également sur l'hypothèse que la demande d'essence à court terme est inélastique par rapport au prix, ce qui est corroboré par les estimations effectuées par Gately et Streiffl [1997].

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

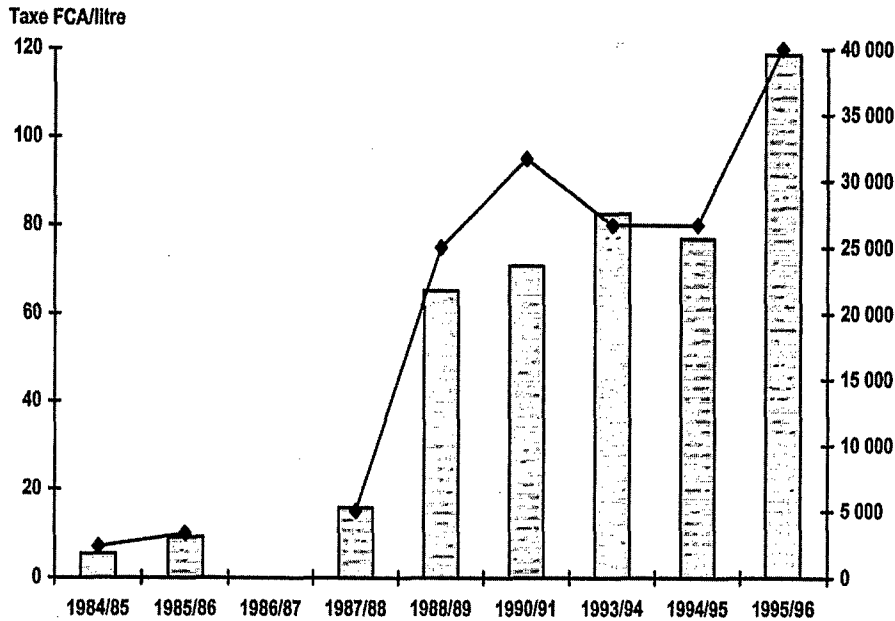
Une fois estimés les flux clandestins d'essence nigériane, on mesurera leur incidence économique directe sur les divers agents de part et d'autre de la frontière. On distinguera quatre agents : l'État, les agents opérant des prélèvements informels, les commerçants et les consommateurs.

Pertes pour l'État camerounais

Le flux d'importations clandestines d'essence constitue 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 en 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 traduite par un manque à gagner fiscal. Celui-ci n'est pas directement observable à travers les recettes perçues par l'État au titre de la TSPP car les 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 (*fig. 8*).

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 1993-94⁶. Ce manque à gagner s'inscrit dans une tendance lourde pour le Cameroun de pertes des reve-

Fig. 8 – Évolution des recettes de la taxe spéciale sur les produits pétroliers



Source : Caisse de stabilisation des prix des hydrocarbures.

6 Les taxes sur les biens et services représentent près de 50 % des recettes fiscales la même année.

nus pétroliers liées à l'épuisement des réserves. En effet, sur la période 1988-89 à 1993-94, les recettes pétrolières ont diminué de 60 %, ce qui est tout à fait significatif si l'on considère qu'elles comptaient pour un tiers des revenus de l'État en 1988-89.

Le tableau suivant (fig. 9) permet de suivre l'évolution de ce manque à gagner pour l'État camerounais. Au point le plus élevé du trafic (1989-1991), celui-ci 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'État. 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. Au total, depuis 1988-89, l'État camerounais a enregistré un manque à gagner d'environ 54 milliards de francs CFA (constants, base 1990), soit l'équivalent de près de la moitié des taxes perçues sur les biens et services en 1993-94.

Figure 9 – Manque à gagner pour l'État camerounais dû aux flux d'essence nigériane (francs CFA courants)

État camerounais	Manque à gagner	% TSPP essence	% taxes produits pétroliers	% taxes biens et services	% revenu total
88-89	7 305 462 356	28,8 %	17,4 %	5,5 %	1,3
89-90	13 224 759 720		34,8 %	9,4 %	2,8
90-91	13 209 488 262	55,9 %	37,7 %	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	11,9 %	9,1 %	2,9 %	1,0
94-95	2 670 416 567	10,4 %	6,8 %		
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 insuffisant de limiter l'impact de la contrebande au seul manque à gagner fiscal. L'État camerounais peut aussi dégager un impact positif du développement de la fraude. En effet, depuis 1994, il cède le brut à la Sonara à un prix inférieur au prix international (environ 13 dollars le baril à comparer avec le prix international d'environ 18-20 dollars le baril). 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 100 000 mètres cubes d'essence le flux en provenance du Nigeria entre 1993-94 et 1995-96, soit environ le tiers du volume de production annuelle moyen sur la période. En supposant une proportionnalité entre le volume de brut traité et le volume du produit raffiné, ce sont près de 300 000 mètres cubes de brut qui sont soustraits au traitement par la Sonara, soit près de 2 millions de barils. En retenant une subvention de 5 dollars par baril, cela signifie une économie de 10 millions de dollars pour l'État camero-

nais sur la période 1993-94 à 1995-96. Les « économies » réalisées à ce titre par l'État camerounais sur l'ensemble de la période allant de 1993-94 à 1995-96 dépassent le montant perçu au titre de la TSPP l'année 1995-96.

Un autre effet paradoxal positif émanant de la perte des parts de marché tient à la politique de péréquation des prix visant à compenser les coûts de transport qui pénalisent les consommateurs des régions du Nord, éloignées de la raffinerie de Limbé, sur le littoral. Ainsi, en 1995 et 1996, le prix de vente à Douala comportait un surcoût de 74 francs CFA par litre tandis qu'à Garoua une subvention de 72 francs CFA par 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. Un retrécissement du volume des ventes d'essence officielle limitées aux seules régions septentrionales signifie donc que le système de péréquation se transforme en un système de taxe nette en faveur de l'État aux dépens des populations des régions méridionales.

Les gains cumulés entre février 1995 et juin 1996, du fait du non-remboursement de la péréquation suite à la diminution du volume de consommation d'essence officielle, peuvent être estimés à 3,1 milliards de francs CFA, 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 francs CFA, largement inférieurs aux manques à gagner pour l'État cumulés au cours des huit dernières années.

Gains pour 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 sont restés étonnamment stables malgré les fortes variations du prix sur le marché parallèle ainsi que les modifications intervenues 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 racketteurs et commerçants, mesurés par les écarts entre le prix frontière du fédéral et le prix du fédéral dans les grandes villes. On a mesuré uniquement les gains directs, sans tenter d'estimer les gains indirects à travers les économies de 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, tels qu'ils avaient été estimés dans le profil de pauvreté du Cameroun.

Il ressort de nos estimations que les gains par tête cumulés (en francs CFA 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 mensuel des non-pauvres et 3 mois de revenus des pauvres, catégorie qui représente 31 % de la population de Douala en 1993⁷). Rétrospectivement, on peut affirmer que la fraude d'essence a contribué de manière importante à atté-

7 Cameroun. *Profil de pauvreté*, Banque mondiale, 1994.

Figure 10 – Répartition des gains pour les consommateurs par régions (CFA constants de 1990)

	Gains totaux (en KFCFA)	Au nord de l'Adamaoua	Au sud de l'Adamaoua	Gains/tête nord urbain (en FCFA)	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 de l'essence à la pompe et au marché noir et extrapolation de la population urbaine au niveau des provinces, indice de prix à la consommation Yaoundé.

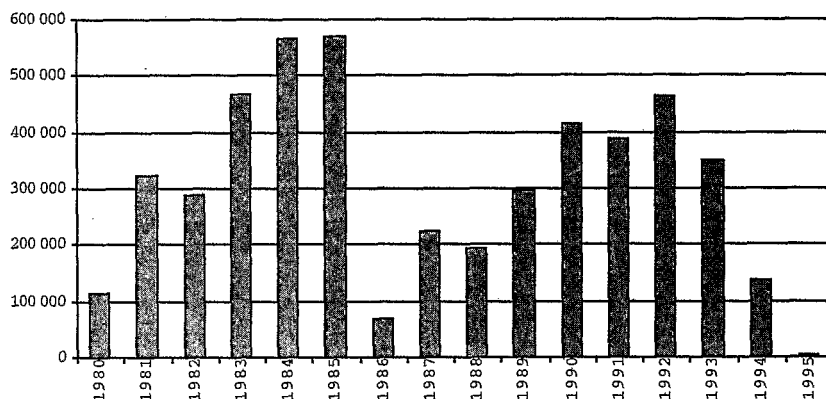
nuer la baisse du niveau de vie, en particulier des ménages urbains camerounais qui ont vu leurs revenus s'effondrer au cours de la période étudiée.

Subvention aux consommateurs et manque à gagner pour l'État au Nigeria

Le montant de la subvention allant aux consommateurs nigériens (une partie est détournée par les commerçants et racketteurs nigériens à leur seul bénéfice) peut être estimé 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 second de 1986 à 1995. Le montant de la subvention implicite aux consommateurs atteint un maximum 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 du prix de l'essence d'octobre 1994 et la baisse du cours international en 1995, couplées à la stabilisation du taux de change parallèle, ont entraîné, en 1995, la quasi-disparition des subventions aux consommateurs nigériens (*fig. 11*). En octobre 1994, le prix officiel du litre de super a été fixé à 11 nairas (soit 0,52 dollar le gallon au taux parallèle), identique au prix international sortie-raffinerie hors coûts de transport et de distribution au Nigeria, moins les taxes⁸.

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 subventions de la part du Nigeria. Les fuites vers la zone franc ont été ainsi l'occasion pour les racketteurs et les commerçants nigériens de réaliser d'im-

8 Le prix du gallon d'essence super coté à Rotterdam était en 1995 de 0,52 dollar 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 dollar le gallon selon source FMI). Le Nigeria étant un pays producteur, le coût d'opportunité à considérer est le coût sans inclure les frais de transport.

Fig. 11 – Subvention aux consommateurs nigériens d'essence (milliers de dollars US courants)

Source : Nos estimations sur la base des données de consommation nigérienne, du prix international, du prix officiel et du taux de change parallèle.

portants bénéfiques. 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'État nigérian aussi bien aux raffineries qu'envers les consommateurs nigériens ne se transmet donc pas à la zone franc.

Du point de vue de l'État 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 nairas/dollar servant aux opérations du gouvernement et le taux libre de l'AFEM à celles des opérateurs privés. En effet, le gouvernement cède le pétrole brut à la Nigerian National Petroleum Company (NNPC) à un prix de 2,23 nairas le litre en 1995, soit à 17,2 dollar le baril (au taux de change officiel), ce qui correspond au prix moyen fob d'exportation. En revanche, si l'on prend le taux de l'AFEM ou du marché parallèle (de 80 nairas/dollar), on obtient un prix de 4,67 dollars, soit un quart du prix à l'exportation.

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 supérieur aux coûts de production (2 à 3 dollars/baril⁹), eux-mêmes très inférieurs à ceux de la mer du Nord (12-14 dollars/baril)¹⁰.

9 Au deuxième trimestre 1996, d'après l'Economic Intelligence Unit.

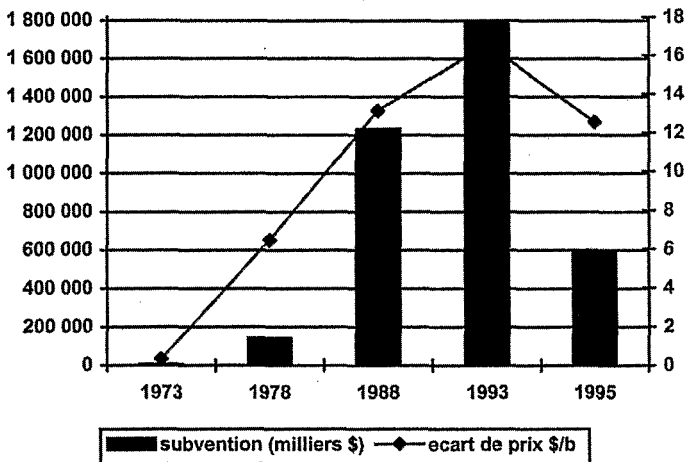
10 D'après le FMI, la subvention aux agents privés et parapublics (raffineries, commerçants et consommateurs) est de l'ordre de 514 millions de dollars, soit 1,5 % du PIB nigérian en 1995 ou 5 % du PIB de la zone franc voisine du Nigeria en 1994 ! Il s'agit ici uniquement des gains pour les consommateurs.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

Figure 12 – Subvention implicite de l'État nigérien aux produits pétroliers

	Prix de cession (nairas/baril) (1)	Prix de cession (\$ officiel /baril) (2)	Prix de cession (\$ parallèle /baril) (3)	Prix international (\$/baril) (4)	Écart 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	1,30 \$/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

Sources : B. Okogu [1996] 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.

Fig. 13 – Subvention aux raffineries nigérianes et écarts de prix



Source : Tableau ci-dessus et CBN pour la consommation du pétrole brut 1973-1988. La consommation de brut pour 1993 et 1995 a été estimée sur la base de la consommation des produits raffinés.

D'après nos estimations, le gouvernement enregistre un manque à gagner de près de 1,8 milliard de dollars en 1993; le baril du brut étant cédé à 1 dollar au lieu du prix international de 17,5 dollars par baril (fig. 12 et 13). En 1995, alors que les subventions pour les consommateurs ont pratiquement disparu, le gouvernement nigérian continue à subventionner les raffineries à hauteur de plus d'un milliard de dollars. Ces montants apparaissent considérables, même lorsqu'ils sont rapportés à la valeur des exportations totales du Nigeria (13 % en 1995).

À la suite de la hausse du prix des carburants en octobre 1994, le gouvernement nigérian créa le Petroleum Trust Fund (PTF), alimenté par les surcroûts des revenus générés par ladite hausse de prix. Ce fond serait destiné à améliorer notamment les infrastructures. Dans nos estimations pour 1995, on a donc déduit des manques à gagner pour l'État les 60 milliards de nairas collectés par le PTF. La conclusion demeure : en 1995, l'État nigérian subventionne toujours implicitement, à travers un prix de cession très bas, les raffineries nigérianes.

La prise en compte du marché parallèle d'essence de part et d'autre de la frontière camerouno-nigériane apporte des nuances importantes au cercle vicieux énoncé par Wang [1994] liant équilibre macroéconomique et fraude de produits pétroliers. Selon Wang, la politique nigériane de subvention implicite du prix des carburants, en incitant à la contrebande vers les pays voisins de la zone franc, entraîne un accroissement du déficit, dont le financement à travers l'expansion monétaire accélère l'inflation et la dépréciation du taux de change sur le marché parallèle. Cela améliore théoriquement la compétitivité, en particulier des produits soumis au contrôle des prix comme l'essence, et, par voie de conséquence, stimule les flux transfrontaliers frauduleux de carburants.

Cependant, des mécanismes correcteurs sont à l'œuvre à travers les marchés parallèles¹¹. L'incitation à la fraude, mesurée par l'écart entre le prix officiel de l'essence nigériane (évalué au taux de change parallèle) et les prix officiels dans les pays voisins, entraîne une pression supplémentaire de la demande sur l'offre d'essence au Nigeria, laquelle peut être considérée, à court et à moyen termes, comme constante. Dans ce contexte, la hausse des flux transfrontaliers conduit à une accentuation du rationnement sur le marché officiel au Nigeria et à une hausse des prix sur le marché parallèle (expliquée non seulement par la pression de la 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 le prix du marché parallèle et le prix officiel ne dépasse pas un certain seuil, la demande ne diminue que très légèrement (l'élasticité-prix est probablement assez faible¹²). Au-delà de ce seuil, compte tenu des différences supposées de qualité, l'essence camerounaise serait préférée au fédéral et la demande de celui-ci diminuerait aussi dans la zone franc, relâchant la pression sur l'offre. Par ailleurs, une partie de la hausse des prix sur le marché parallèle nigérian sera vraisemblablement absorbée par les commerçants au Cameroun par une compression de leurs marges bénéficiaires.

L'augmentation des flux transfrontaliers accroît en contrepartie l'offre de devises au Nigeria (afflux de francs CFA) et diminue ainsi les tensions sur le marché parallèle des changes. La réduction de la décote du taux de change officiel

11 Il ne s'agit pas d'un mécanisme direct puisqu'il porte sur une subvention implicite. En réalité, l'État subit un manque à gagner et non une perte de recettes. L'accroissement des flux transfrontaliers, même s'il entraînait 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 [FMI, 1994, p. 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 par les finances publiques. Il est donc difficile de déduire de cette situation un scénario de spirales inflationnistes et de dépréciation du taux de change.

12 Cette hypothèse est confirmée par les estimations réalisées par Gately et Streifl [1997].

contribue à réduire le montant des subventions implicites accordées par l'État. En dehors de cet impact sur la fiscalité, l'augmentation de l'offre de devises contribue à diminuer le rythme de l'inflation en jouant un rôle stabilisateur sur le taux de change et en élargissant la capacité d'importation. 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, les déséquilibres macroéconomiques du Nigeria sont en partie soulagés. Le mécanisme se réalise aux dépens des consommateurs nigériens qui se voient rationnés, tandis que les consommateurs camerounais de fédéral échappent à la fiscalité de leur pays et ont pu bénéficier, jusqu'en 1994, d'une partie de la subvention nigériane.

*

Contrairement à une idée assez répandue, le consommateur final nigérien d'essence ne bénéficie pas actuellement d'une subvention lui permettant d'acheter ce produit en dessous de son prix international. Le gouvernement nigérien ne dépense pas un kobo lorsqu'il cède le pétrole brut à un prix préférentiel aux raffineries nigériennes. Il s'agit d'une subvention implicite entraînant un manque à gagner pour le gouvernement nigérien 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 de ressources vers ces pays, au contraire. En effet, les commerçants importateurs (nigériens et ressortissants de la zone franc) achètent l'essence sur le marché noir nigérien en payant un surprix, qui peut être considéré comme une taxe informelle transférée au Nigeria. Celle-ci ne revient pas à l'État nigérien mais aux opérateurs privés nigériens (distributeurs formels, commerçants informels et racketteurs des différents corps d'État). 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. Cela permet aux commerçants camerounais de proposer une essence bon marché, en particulier dans les régions du Nord. L'État camerounais subit des pertes importantes 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'État camerounais. De plus, celui-ci 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'État. Une approche d'ensemble a donc été nécessaire pour évaluer ses pertes nettes.

Des estimations des flux transfrontaliers d'essence nigériane réalisées au moyen de la méthodologie que nous avons mise au point, il ressort qu'après avoir atteint un sommet de près de 30 % du marché national dans la période de troubles

politiques (1991-1992), les parts de marché du fédéral sont redescendues à près de 10 %, se limitant essentiellement aux provinces du Nord, où il 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 de Bakassi) et à la mise en place d'opérations de répression ciblées, qu'à la modification profonde de l'organisation des prélèvements informels (la prédation) de la part des différents corps de l'État. 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'État agissant sans concertation. Ce changement accroît considérablement les coûts pour les trafiquants et contribue à ce que les circuits transfrontaliers du fédéral deviennent beaucoup moins rentables.

BIBLIOGRAPHIE

- BALAMI D. [1996], *Trans-Frontier Trade Between Nigeria and its Neighbours; Hydrocarbon Marketing in North-East Border Markets of Nigeria*, University of Maiduguri, miméo.
- Banque mondiale [1994], *Cameroun. Profil de pauvreté*.
- Banque mondiale [1994], *Nigeria Adjustment Program, Policies, Implementation and Impact*.
- Central Bank of Nigeria, *Annual Report 1995*.
- Economic Intelligence Unit, *Nigeria, Country report*, rapports trimestriels.
- Economic Intelligence Unit, *Nigeria Country Report, 1996-1997*.
- FMI [1994], « Oil Smuggling, Fiscal Policy, and Macroeconomic Imbalances », in FMI, *Nigeria Background Papers and Statistical Appendix*.
- FMI [1997], *Nigeria : Experience with Structural Adjustment*.
- GATELY D., STREIFL S. [1997], *The Demand for Oil Products in Developing Countries*, World Bank discussion paper, n° 359 : 62-65
- GÉRONIMI V. [1995], « Le déclin du secteur pétrolier », in *Étude macroéconomique sur le Cameroun après la dévaluation*, CERED-Forum et DIAL-ORSTOM.
- HERRERA J. [1997], *Estimation des flux illégaux d'essence nigériane et de leur impact au Cameroun*, document de travail DIAL, 56 p.
- OKOGU B. [1996], « Issues in Petroleum Pricing in Nigeria », *Journal of African Economies*, 4 (2) : 387.
- US Department of Energy [1997], *Energy Information Administration, Nigeria Country Profile*.
- US International Energy Agency [1997], *Monthly Oil Market Report*.
- WANG J. Y. [1994], *Macroeconomic Policies and Smuggling : an Analysis of Illegal Oil Trade in Nigeria*, FMI working paper, WP/94/115.