

## **Le trafic illicite de produits pétroliers : vice ou vertu pour l'économie béninoise ?**

*Dr Bio Goura SOULE*

*LARES- Cotonou*

Selon les statistiques officielles, les transactions de produits pétroliers représentent en moyenne 11% des importations totales du Bénin. Ces données ne prennent pas en compte l'important trafic illicite en provenance du Nigeria, transactions qui ont pris depuis le début des années 80 la forme d'un phénomène structurel. En effet longtemps cantonné aux zones frontalières, le trafic polarise actuellement l'ensemble du territoire national et structure de nombreux réseaux marchands. Les enjeux économiques de ce trafic sont très controversés. Pour les pouvoirs publics, le phénomène constitue une subversion économique au regard des pertes de recettes qu'il occasionne aux finances de l'Etat. Par contre les trafiquants le considèrent comme une bouffée d'oxygène en cette période de chômage et de pauvreté généralisés. Dans ce contexte il n'est pas exagéré de se demander si le phénomène constitue un vice ou une vertu pour l'économie béninoise.

### **1- Ampleur du trafic**

Les importations illicites de produits pétroliers nigériens par le Bénin et sa commercialisation ont évolué en dents de scie depuis le début des années 80. On connaît mal l'ampleur du trafic qui est fortement corrélé aux conditions d'approvisionnement des stations services au Nigeria. Le phénomène semble cependant avoir atteint un premier maximum entre 1989 et 1992, avec un pic en 1991, année au cours de laquelle la SONACOP n'a commercialisé que 86 600 m<sup>3</sup> pour des besoins nationaux estimés à quelques 230 000 m<sup>3</sup>, soit 37,6 % des parts de marché. En dépit de la quasi disparition du trafic du pétrole lampant depuis 1994, les transactions informelles des autres produits, essence et gasoil notamment demeurent importantes. Selon les responsables des stations officielles, plus de 40 à 50 % de leurs clients s'approvisionnent en temps normal, au marché parallèle. Ces proportions montent à environ 70 à 80 % dans les départements de l'Ouémé et du Plateau, considérés comme les principales poches du trafic. La revue «Marchés Tropicaux » du 24 novembre 1995 estimait à 300 000 litres par jour, les importations frauduleuses de produits pétroliers nigériens en direction du Bénin. Si on prend en compte l'environnement actuel marqué l'accroissement du parc auto et les demandes des pays voisins ( Togo et Burkina- Faso), on peut estimer à environ 350 000 litres par jour les importations béninoises de produits pétroliers nigériens en direction du Bénin, soit quelques 125 000 m<sup>3</sup> par an, environ 40 % des besoins totaux du pays.

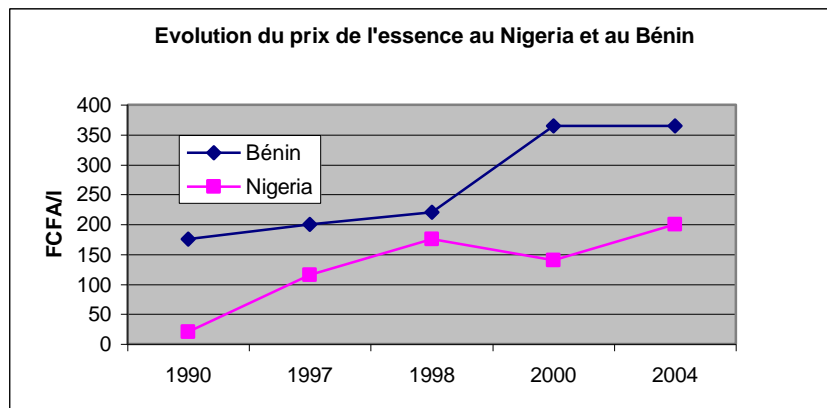
### **2- Les Fondements du Trafic**

Plusieurs facteurs fondent les transactions informelles de produits pétroliers entre le Bénin et le Nigeria d'une part et leur commercialisation au Bénin d'autre part.

- Ø La proximité d'un géant pétrolier est sans nul doute une des causes majeures du trafic. Accrédité de 22,5 milliards de barils de réserves, le Nigeria produit par jour 2 148 000 de barils, en exporte 1 900 000 et met en consommation locale 248 000 barils. Les voisins du Nigeria trouvent là une opportunité de ponction d'autant plus facile que

cette abondance se double d'une bonne couverture du pays en infrastructure de distribution et d'une disparité des prix pratiqués de par et d'autre de la frontière.

- Ø En dépit du relèvement spectaculaire de plus de 480 % du prix des produits pétroliers en 1993, des augmentations successives de 2000 à 2004 au Nigeria et des réajustements opérés au Bénin, les écarts de prix officiels pratiqués dans les deux pays restent incitatifs à la contrebande. En effet la politique de subvention des prix à la consommation des produits pétroliers et la dépréciation continue de la naira ont entretenu une disparité importante des niveaux de prix officiels entre les deux pays.



L'écart du prix de l'essence ordinaire est d'environ 165 Fcfa entre les stations du Nigeria et celles du Bénin. Cette différence constitue la principale motivation des transactions et corrélativement des marges commerciales très attractives pour les trafiquants.

- Ø les dysfonctionnements de la politique de gestion du secteur pétrolier qui pèche tant par l'insuffisance des infrastructures de distribution et l'irrégularité de l'approvisionnement des stations d'essence. Avec environ une station de distribution pour 50 000 personnes, plus ou moins fonctionnelle, le Bénin dispose de l'une des plus faibles couvertures du territoire national en points de vente officielle des produits pétroliers. De nombreuses grosses agglomérations ne disposent plus de stations officielles de distribution, offrant du coup une opportunité énorme de développement au marché informel. La libéralisation de la distribution ne semble pas porteuse d'indicateurs d'un changement radical de la situation. Les sociétés privées préfèrent s'installer dans les centres urbains où la demande est abondante.

### **Quel impact pour l'économie béninoise.**

Les impacts du commerce illicite des produits pétroliers sont nombreux et ambivalents et doivent être analysés au regard de ses enjeux pour les trois principaux acteurs que le trafic implique : l'Etat, les trafiquants et les consommateurs.

- Ø Au plan macro-économique, le trafic illicite des produits pétroliers constitue incontestablement une subversion économique, tant par la faible lisibilité de la politique économique qu'il engendre que par les pertes de recettes qu'il occasionne au trésor public. En effet ce commerce frauduleux ne permet pas aux pouvoirs publics d'avoir une bonne connaissance du fonctionnement du marché de ce produit et de mettre en place une politique cohérente d'approvisionnement et de distribution.

Cette situation se traduit par la pénibilité des périodes de pénuries au Nigeria, marquées par les longues files au niveau des stations officielles de distribution. Sur tout un autre plan, selon les responsables de la structure en charge de la gestion du marché des produits pétroliers, le trafic illicite ferait actuellement perdre à l'Etat, environ quinze milliards de franc Cfa de recettes fiscales par an. Au passif de ce trafic, on évoque également toute une série de maladies graves et la pollution de l'environnement qu'il engendre.

Ø Au niveau micro- économique, le commerce informel des produits pétroliers est présenté comme un instrument de régulation sociale au double plan des emplois qu'il génère et des revenus qu'il procure aux acteurs qui sont à l'interface de ces transactions. On estime que ce commerce mobilise environ 30 000 à 35 000 trafiquants directs de toutes catégories à qui il procure un revenu mensuel compris entre 60 000 et 100 000 Fcfa, soit une masse de revenu compris entre 20 milliards et 35 milliards de francs Cfa par an. Si le trafic ne peut être assimilé à une activité permettant de s'attaquer de façon durable à la pauvreté, elle contribue tout de même à lutter contre le désœuvrement d'une frange importante de la population : des jeunes et des femmes notamment.

Ø En dépit des préjugés qu'ils ont pour les produits pétroliers nigériens, qualifiés de « Kpayo », les consommateurs béninois y tirent de substantiels gains d'opportunité (valeur absolue de la différence de prix entre le marché officiel et le marché parallèle). Entre 2000 et 2004, ces gains qui en dernière analyse peuvent être considérés, toute chose égale par ailleurs comme un facteur d'amélioration du pouvoir d'achat des consommateurs, ont fluctué entre 100 et 175 Fcfa par litre d'essence ordinaire selon les localités.

Au total, le commerce illicite des produits pétroliers est une des manifestations de l'orientation très spéculative de l'économie béninoise vers le captage des rentes d'opportunité. Il est devenu une composante de l'économie nationale dont la survie dépend essentiellement de l'évolution de deux paramètres : la politique de subvention des prix au Nigeria et de la capacité du Bénin à assurer un meilleur maillage du pays en points officiels et fonctionnels de vente des produits pétroliers.