

O R S T O M

Institut Français de Recherche Scientifique pour le Développement en Coopération

Mission au Niger

Programme de Recherche :

Milieus entrepreneuriaux et ajustement structurel au Niger

**Les Flux d'Hydrocarbures
entre le Niger et le Nigéria :
Formes, Estimation, Déterminants
et Impact sur l'Économie du Niger**

Vincent CAUPIN

Mai 1997

SOMMAIRE

Introduction	page 3
I - Le secteur des hydrocarbures au Nigeria	page 5
II - Organisation institutionnelle du secteur des hydrocarbures au Niger	page 10
III - Les différents modes d'importations illégales d'hydrocarbures	page 20
IV - Ampleur et déterminants des importations illégales	page 28
V - Impact des importations de carburant nigérian sur l'économie nigérienne	page 36
VI - Importations en provenance du Nigeria et restructuration du secteur au Niger	page 38
Conclusion	page 41
Annexe	page 43
Bibliographie	page 45
Table des matières	page 47

INTRODUCTION

Les études abordant le thème des échanges économiques entre le Niger et le Nigeria, et leurs conséquences macro-économiques, ne manquent pas¹. Pourtant, le sujet reste assez mal connu, la plupart des travaux existants se heurtant à la très difficile mesure des flux entre les deux pays, essentiellement, mais non exclusivement, informels.

Dans ce contexte, il nous est apparu intéressant de mener des études de filières assez fines sur des produits spécifiques, qui de l'accord de tous, font l'objet de nombreuses transactions entre les deux pays. La finalité de ces études n'est pas d'acquérir une connaissance exhaustive de ces filières, mais plutôt de parvenir à des estimations des volumes échangés, de mettre en évidence les comportements caractéristiques des acteurs de ces activités commerciales (Etat, entreprises, commerçants, consommateurs...) et de faire apparaître les enjeux et les répercussions de ces flux transfrontaliers sur l'économie nigérienne.

Certaines filières ont déjà fait l'objet d'études qui, de près ou de loin, ont abordé le thème des échanges avec le Nigeria. C'est le cas notamment pour les céréales², le textile³, le marché des changes⁴ ou encore les réexportations⁵. En complément de ces études préexistantes, il a été choisi d'étudier la filière hydrocarbures.

Les produits pétroliers sont, certainement, les produits manufacturés les plus échangés entre les deux pays. Ces flux de produits raffinés s'expriment dans le cadre d'un commerce de complémentarité entre le Nigeria, doté de ressources pétrolières considérables et d'une importante industrie de raffinage, et le Niger, démunis et de l'un et de l'autre. Ils prennent aussi la forme d'un commerce d'opportunité généré par les divergences dans les politiques nationales énergétiques nigérienne et nigériane. Le Nigeria subventionne les prix à la consommation des produits raffinés. Le Niger doit s'adresser au marché international pour s'approvisionner. Il a, par ailleurs, choisi de taxer substantiellement les hydrocarbures importés. Il en résulte une double différence de prix : entre les prix à la consommation au Nigeria et les prix à l'approvisionnement sur le marché international d'une part, entre les prix à la consommation au Nigeria et au Niger d'autre part. Ces différences de prix créent des occasions de gains considérables pour les acteurs économiques nigériens, exploitées dans le cadre de la légalité nigérienne ou non.

L'évolution institutionnelle en cours dans le secteur pétrolier nigérien (projet de privatisation de la société nationale chargée de l'approvisionnement en hydrocarbures et de la gestion du stock de sécurité ; projet de libéralisation des activités d'importation d'hydrocarbures) renforce l'intérêt d'une meilleure connaissance des mécanismes en jeu dans

¹ Citons, entre autres, pour les plus récentes Azam (1991a, 1991b, 1991c), Daubrée (1995), Grégoire et Labazée (1993), Guillaumont et Guillaumont (1991), Hugon (1990), Paspe (1995).

² cf. notamment Egg (1993)

³ cf. Grégoire et Labazée (1994b)

⁴ cf. Grégoire et Labazée (1994a)

⁵ cf. Issa-Adamou (1996)

les importations d'hydrocarbures en provenance du Nigeria. Il apparaît, en effet, que les acteurs de ces échanges peuvent très facilement se jouer des réglementations inadéquates et mettre en place des stratégies destinées à les contourner.

Dans le cadre de cette étude, et compte tenu des objectifs recherchés, nous avons opté pour plusieurs choix :

- une optique délibérément nigérienne. Les questions traitées sont abordées ici du point de vue nigérien. L'évolution de la situation au Nigeria n'est toutefois pas négligée dans la mesure où cette dernière peut avoir des répercussions immédiates sur les échanges d'hydrocarbures entre les deux pays,
- une approche essentiellement économique. La structure des réseaux des acteurs concernés par ces échanges a donné lieu à des études très complètes (voir notamment Grégoire (1986,1991) et Grégoire et Labazée (1993)). Les résultats de ces travaux sont considérés ici comme acquis et intégrés dans le raisonnement,
- une démarche non idéologique. Les activités illégales sont abordées sans a priori. On se concentre sur leur impact économique afin de déterminer s'il est positif ou négatif.

L'étude débute par une brève présentation du secteur des hydrocarbures au Nigeria en insistant sur la politique de subvention à la consommation des prix des produits raffinés menée par le gouvernement fédéral (partie I). Une présentation plus détaillée du secteur des hydrocarbures au Niger est ensuite entreprise, en cherchant à mettre en évidence son organisation institutionnelle actuelle, à dégager la part que représente les importations légales de carburant du Nigeria dans les importations totales d'hydrocarbures, à montrer la place que joue les prélèvements sur le secteur pétrolier dans les recettes fiscales nigériennes et à présenter le schéma de restructuration du secteur envisagé par les autorités (partie II). L'existence d'une « rente frontalière », causée par les politiques de prix à la pompe divergentes entre les deux pays, conduit différents acteurs à mettre en place des stratégies destinées à s'accaparer une partie de cette rente (partie III). La réalisation de ces stratégies se traduit par le développement d'importations illégales massives de produits pétroliers que l'on tentera d'estimer et dont on cherchera à dégager les principaux déterminants (partie IV). Les importations d'hydrocarbures nigériens ont des répercussions sur l'économie du Niger que l'on s'efforcera d'estimer (partie V). On s'interrogera enfin sur les conséquences probables des mesures envisagées sur la dynamique des flux d'hydrocarbures entre les deux pays (partie VI).

Cette étude se fonde sur des enquêtes de terrain réalisées entre septembre 1995 et juin 1996. Elle ne peut prendre que partiellement en compte les évolutions engagées depuis.

I - Le secteur des hydrocarbures au Nigeria

Il est nécessaire, dans une première phase de cette étude, de comprendre le fonctionnement du secteur des hydrocarbures au Nigeria. Les choix de politique économique faits par le gouvernement fédéral dans ce domaine ont, en effet, un impact crucial sur le dynamisme des flux d'hydrocarbures entre le Niger et le Nigeria. Après avoir très brièvement présenté l'organisation du secteur hydrocarbures au Nigeria (paragraphe 1), la politique de subventions des prix à la consommation sera exposée plus en détail (paragraphe 2). Ces subventions induisent des exportations illégales vers les pays voisins (paragraphe 3) qui ne sont pas sans conséquences macro-économiques pour le Nigeria (paragraphe 4).

1 - Exportateur de pétrole brut mais importateur de produits raffinés

Avec une production de pétrole brut de l'ordre de 2 millions de barils/jour, le Nigeria occupe la première place des producteurs de pétrole en Afrique, la quatrième de l'OPEP et la dixième au niveau mondial.

Le secteur pétrolier est la pierre angulaire de l'économie nationale. En 1995, les recettes provenant de ce secteur ont représenté 57% des recettes budgétaires du pays. Selon les statistiques officielles, les exportations de pétrole constituent 98% des exportations nigérianes. L'état de santé de l'économie nigériane est, par conséquent, intimement lié au volume de pétrole nigérian vendu et au cours du marché mondial du brut.

Compte tenu de l'importance stratégique attribuée au secteur, le Nigeria a choisi de nationaliser une grande partie du secteur pétrolier dans les années 70. Entre 1958 (première exploitation d'un gisement de pétrole dans le pays) et 1971, les compagnies étrangères assuraient 100% du coût d'exploration et de production et réalisaient la totalité des ventes de brut. Le Nigeria rejoint l'OPEP en 1971 et, comme l'impose l'organisation à ses adhérents, acquiert progressivement des parts dans les sociétés étrangères implantées dans le pays. La NNPC (Nigerian National Petroleum Company), instrument principal de la politique pétrolière étatique nigériane, est créée en 1977. En 1978, le gouvernement possède plus de la moitié des parts de toutes les compagnies pétrolières présentes sur le territoire national, tandis que la NNPC a pris le contrôle total des raffineries et détient 40% de la plupart des sociétés de distribution de produits pétroliers. Cette omniprésence de l'Etat fédéral a continué à s'affirmer avec le temps et se retrouve aujourd'hui dans toutes les branches du secteur.

Le Nigeria s'est doté de raffineries afin de pouvoir traiter une partie de sa production de pétrole brut pour la consommation locale. Le pays dispose actuellement de quatre raffineries : Port Harcourt I (installée en 1963), Warri (1978), Kaduna (1980) et Port Harcourt II (1989). La capacité de raffinage théorique atteint 445 000 barils/jour. Mais ces quatre raffineries sont régulièrement à l'arrêt, notamment à la suite de la non livraison en temps opportun de pièces de rechanges et de la succession d'incendies. Aucune n'a fonctionné à

pleine capacité sur la totalité de la période 1980-95. La plus performante, Port Harcourt II, a été victime en novembre 1995 d'un acte de sabotage qui a contraint la raffinerie à cesser sa production pendant plusieurs mois. Selon Herrera (1997), le taux d'utilisation de la capacité de production n'atteindrait que 50 à 65% suivant les années. Dans un tel contexte, la production réelle de produits raffinés ne dépasserait pas 250 000 barils/jour alors que la consommation du pays avoisinerait 350 000 b/j. Cette situation contraint le Nigeria à s'adresser au marché international pour satisfaire une partie de la demande locale.

Les raffineries nigérianes produisent, selon les experts, à des coûts plus élevés que les normes internationales. Les spécialistes estiment qu'en fermant toutes les raffineries pour importer son carburant le pays pourrait économiser plus de 100 millions de dollars par an⁶. Dans ce cadre, la rationalité économique devrait conduire le gouvernement nigérian à importer l'ensemble des produits raffinés que le pays consomme.

Le secteur de la distribution comprend huit grandes sociétés, pour la plupart filiales de grands groupes multinationaux, qui possèdent de l'ordre de 2000 stations. Les 1500 stations services restantes appartiennent à des indépendants.

2 - Les subventions fédérales sur le carburant

Depuis la période des boums pétroliers, le gouvernement fédéral nigérian a choisi de subventionner les prix du carburant. Cette politique, financée par les colossales recettes publiques tirées de l'exploitation du pétrole brut, a pour finalité de mettre à la disposition de tous une énergie bon marché. Cette orientation a profondément marqué les comportements des acteurs économiques. Elle a fortement contribué au développement du parc automobile nigérian et au très faible coût des transports en commun. Elle est, en fait, un des éléments central de la politique de redistribution du « national cake » fédéral, politique qui cimente l'unité nationale dans un pays en proie à de multiples pressions régionalistes⁷. Elle coûte cependant excessivement chère au pays. Les subventions sur les ventes intérieures de produits pétroliers ont été estimées en 1992 à 9% du PIB⁸. En 1993, ces subventions portaient sur 58,24 milliards de nairas (soit environ 2,8 milliards de dollars)⁹. A présent que le gouvernement fédéral connaît de fortes tensions budgétaires il semble inapproprié de maintenir cette politique. Il est cependant difficile de la remettre en cause sans affronter une très forte contestation de la population.

Les prix des produits raffinés sont donc fixés de façon arbitraire par les autorités. A ces prix, correspondent des subventions gouvernementales égales à la différence entre le prix de vente à la pompe et le coût de revient à l'importation ou à la production du produit vendu.

⁶ Marchés Tropicaux et Méditerranéens, 10 novembre 1995

⁷ Marc-Antoine de Montclos souligne que « la distribution des ressources fédérales s'apparente au partage d'un gâteau national et développe une logique de consommation et non de production » avant de citer l'écrivain Kole Omotoso selon qui l'économie est assimilée à « une riche soupe de poisson et de viande que toutes les nationalités ont toujours voulu accaparer et, si possible, manger seules ». in *Le Nigeria*, Karthala - Ifra, 1994.

⁸ Jian-Ye Wang (1994).

⁹ Okogu B. E. (1996)

$$\text{Subvention gouvernementale (en naira)} = Q1*(PRn - PS) + Q2*(e*PRi - PS) \quad (1)$$

où : Q1 = quantités d'hydrocarbures raffinés produits dans les raffineries du Nigeria

Q2 = quantités d'hydrocarbures raffinés importés par le Nigeria

PS = prix subventionné pratiqué dans les stations services au

Nigeria

PRn = prix de revient de la production dans les raffineries nigérianes (frais de transport inclus)

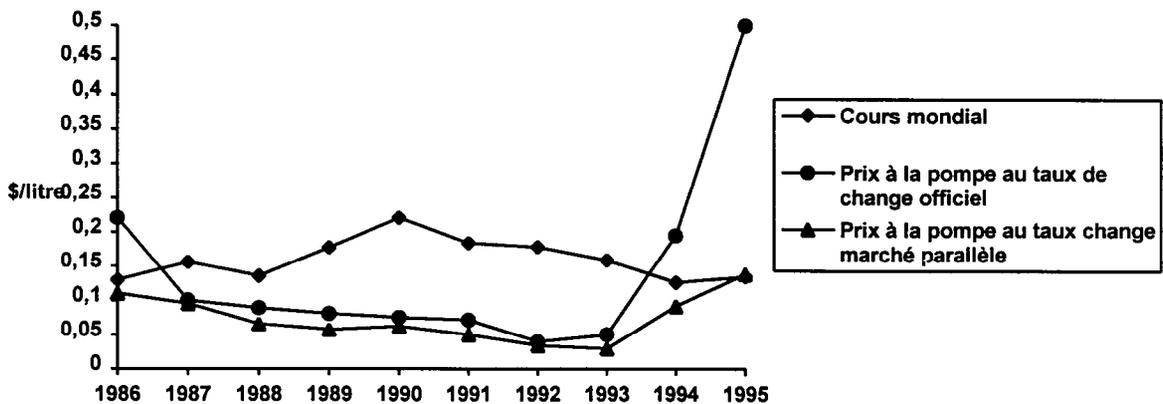
PRi = prix CAF du produit raffiné sur le marché international

e = taux de change parallèle naira/dollar coté à l'incertain¹⁰

L'ampleur des subventions gouvernementales, exprimée en nairas, est influencée par le coût de revient à la production des raffineries nigérianes, par les cours du marché international des produits raffinés et par le taux de change de la naira. L'évolution du cours du change naira/dollar influence également, de manière indirecte, le coût de production dans les raffineries nigérianes puisque toutes les pièces de rechange sont importées. Dans le contexte de dépréciation rapide du taux de change de la naira qu'a connu le Nigeria depuis le milieu des années 80, il apparaît clairement que sans modification du prix officiel dans les stations services, la subvention octroyée par le gouvernement est croissante au cours du temps.

Le gouvernement fédéral, pour réduire le montant des subventions qui s'étaient accrues à la suite de la dépréciation de la naira a procédé, à plusieurs hausses des prix administrés des carburants (1986, 1988, 1989, 1991, 1993, 1994). Elles n'ont cependant jamais cherché à les éliminer totalement.

Comparaison du prix du super à la pompe au Nigeria et du prix international



Sources : Jian-Ye Wang (1994) pour les années 1986 à 1993, IFS pour les cours mondiaux et le taux de change officiel 1994-95, ORSTOM pour le taux de change parallèle 1994-95

¹⁰ C'est le taux de change parallèle qui est significatif, le taux de change officiel de la naira ayant été régulièrement surévalué depuis 1980, le prendre comme référence conduirait à sous-estimer l'ampleur réelle de la subvention.

Le graphique ci-dessus compare l'évolution du cours international du super avec les prix pratiqués au Nigeria (converti au taux de change officiel et parallèle)¹¹. On constate que l'écart entre les deux prix a pris une ampleur croissante à partir de 1988 pour culminer en 1990. Entre 1990 et 1993 cette subvention a légèrement diminué tout en restant significative. Pour les années 1994 et 1995, l'évolution du prix à la pompe au Nigeria converti au taux de change officiel n'a pas grande signification étant donné que le taux de change officiel est, pour ces deux années, largement surestimé. En prenant le taux de change parallèle, on constate que les subventions fédérales ont diminué en 1994 et 1995. Elles ne sont cependant pas nulles puisque le cours mondial correspond à un cours FOB, c'est-à-dire ne prenant pas en compte les coûts de transport.

On ne dispose pas d'informations précises sur les coûts de production des raffineries nigérianes. Les données précédentes suggèrent que les subventions gouvernementales ont été un peu moins importantes au cours des deux dernières années qu'au début des années 90, à la suite, essentiellement, des hausses des prix officiels de novembre 1993 et octobre 1994, du ralentissement de l'inflation et de la relative stabilité de la naira effective depuis la fin de l'année 1994.

3 - Les fuites de carburants subventionnés vers les pays frontaliers

Compte tenu des prix pratiqués dans les stations services des pays frontaliers (Bénin, Cameroun, Niger et Tchad), beaucoup plus élevés qu'au Nigeria, les importations illégales de carburant nigérian y ont pris une ampleur considérable. Certaines sources nigérianes parlent de volumes de l'ordre de 100 000 barils/jour franchissant les frontières, soit à peu près l'équivalent du volume de produits raffinés que le Nigeria importe pour combler l'insuffisante production de ses raffineries.

Comparaison des prix officiels des hydrocarbures en décembre 1995 (en francs CFA)

	Gasoil	Essence
Nigeria	54	66
Niger	265	310
Cameroun		345
Bénin	135	170

Sources : Bulletin des échanges transfrontaliers n°1, Lares, décembre 95. Les prix officiels au Nigeria en nairas sont convertis au taux de change du marché parallèle, car c'est sur ce marché que s'approvisionnent les personnes qui se livrent au trafics de carburant avec les pays voisins.

Conséquence du trafic de carburant vers le pays voisins, une partie des subventions accordées par le gouvernement fédéral profite donc aux résidents des pays voisins. Dans ce cas, il s'agit pour l'économie nationale nigérianne d'une fuite de richesses, et non d'un transfert

¹¹ La différence entre ces deux prix ne correspond pas à la subvention du gouvernement nigérian sur les produits importés étant donné que le prix international est un prix FOB, c'est-à-dire qu'il ne prend pas en compte les coûts de transport.

de richesses, comme c'est le cas pour les subventions bénéficiant à des acteurs économiques nigériens.

4 - Impact macro-économique des exportations illégales de produits subventionnés

Les exportations illégales de produits raffinés subventionnés coûtent particulièrement chères au Nigeria. Etant donné le coût conséquent que représente ce trafic pour le budget fédéral et les difficultés rencontrées pour l'endiguer, les bailleurs de fonds, et notamment la Banque Mondiale, préconisent l'abandon de la politique de subvention des prix à la consommation. Compte tenu de l'enjeu de cette question au niveau national, les différents gouvernements qui se sont succédés, ne se sont pas résignés à prendre une telle mesure.

Certains économistes se sont intéressés aux conséquences de ces exportations illégales vers les pays voisins sur l'économie nigérienne. C'est ainsi que Jian-Ye Wang (1994) a montré que ces trafics avaient des répercussions non négligeables sur le rythme de l'inflation et sur la dépréciation de la naira. Il a mis en évidence l'émergence d'un cercle vicieux lorsque la politique monétaire est expansionniste et que les décideurs politiques s'évertuent à garder constant (en valeur nominale) le prix des hydrocarbures à la pompe (deux conditions assez bien remplies au Nigeria). En effet, la coexistence de prix de vente différents entre le Nigeria et ses voisins incite au développement de réseaux de fraude et de contrebande. Ces activités illicites, compte tenu des subventions de l'Etat fédéral, accroissent le déficit budgétaire du gouvernement. Ce dernier est essentiellement financé par de la création monétaire. Ce financement par la « planche à billet » provoque une accélération de l'inflation qui contribue à la dépréciation de la naira par rapport au franc CFA (monnaie utilisée dans les quatre pays frontaliers). Par un effet mécanique, le différentiel de prix entre le Nigeria et ses voisins s'accroît. L'incitation à la contrebande devient encore plus forte, ce qui exacerbe le déséquilibre fiscal nigérien. Le gouvernement fédéral est alors contraint de procéder à une hausse des prix à la pompe, la plupart du temps insuffisante pour dissuader la contrebande. En l'absence d'une réforme fondamentale des prix, le cercle vicieux mis en évidence se poursuit.

En somme, il apparaît que la politique de subventions des prix à la consommation pratiquée par le gouvernement nigérien n'est pas sans conséquence néfaste pour l'économie nigérienne. Toujours en vigueur pour des raisons de politique intérieure, elle grève le budget de l'Etat fédéral non seulement du fait du montant élevé des subventions, mais aussi du trafic de carburant à destination des pays voisins, qui provoque, pour l'économie nigérienne, des fuites de richesse. Malgré le fort soutien populaire que reçoit cette politique de subvention, sa pérennité n'est, par conséquent, pas assurée pour les années à venir. C'est un fait à garder en mémoire au moment d'étudier les conséquences, pour le Niger, des importations d'hydrocarbures en provenance du Nigeria.

II - Organisation institutionnelle du secteur des hydrocarbures au Niger

Le Niger se trouve dans une situation diamétralement opposée à celle de son voisin de Sud. Il n'exploite aucun gisement¹², et est dépendant à 100% de l'extérieur pour son approvisionnement en hydrocarbures raffinés puisqu'il ne possède aucune raffinerie. Afin de mieux comprendre les enjeux, pour l'économie nigérienne, des flux d'hydrocarbures entre le Niger et le Nigeria l'organisation institutionnelle du secteur pétrolier formel nigérien, son volume d'activité et les recettes qu'il génère pour l'Etat vont être brièvement présentés. Dans le cadre du programme de démonopolisation de certaines activités et de privatisation d'entreprises publiques intervenant dans des domaines marchands, le gouvernement nigérien envisage de réorganiser profondément la structure du secteur pétrolier nigérien. Le schéma de restructuration privilégié par les autorités nigériennes sera présenté pour clore ce chapitre.

1 - La Sonidep, une entreprise publique à vocation rentière

Jusqu'en 1975, l'approvisionnement du Niger en produits pétroliers était effectué directement par les compagnies privées qui assuraient la distribution auprès des consommateurs finaux. A partir de 1975, ces compagnies ne couvrent plus l'intégralité du circuit d'approvisionnement. En effet, les deux pays par lesquels transitent les hydrocarbures achetés par les nigériens, le Bénin et le Nigeria, ont mis en place des sociétés nationales exerçant le monopole de l'approvisionnement. D'autre part, le Général Kountché considère la capacité de stockage des dépôts des compagnies privées, chargées de l'importation et de la distribution des produits pétroliers, insuffisante pour assurer la sécurité de l'approvisionnement du pays. Le Niger décide alors d'imiter ses voisins et crée, en 1977, la SONIDEP (Société Nigérienne de Produits Pétroliers), société publique, qui est chargée d'approvisionner le Niger pour la quasi totalité des produits pétroliers¹³ et de gérer le stock de sécurité. L'ordonnance du 20/01/77, ayant valeur de loi, qui crée la Sonidep, ne lui accorde pas le monopole exclusif de l'approvisionnement du Niger en produits pétroliers. Néanmoins, elle stipule que si d'autres sociétés veulent se livrer à ces activités, elle doivent s'assurer de la collaboration de la Sonidep. De fait, depuis sa création, la Sonidep jouit d'une situation de monopole de l'approvisionnement officiel du pays puisqu'aucune autre société n'a été créée dans ce but.

Les compagnies privées conservent le secteur de la distribution.

Aux fonctions initiales de la Sonidep, se sont ajoutées au fil du temps deux nouvelles responsabilités : accomplir les formalités de dédouanement des produits pétroliers (à partir

¹² Des prospections, menées par Exxon et Elf, sont toutefois en cours à l'extrême-Est du pays. Bien que la présence de pétrole soit avérée, son exploitation est subordonnée à la découverte de réserves plus importantes compte tenu des coûts élevés que générerait le transport du produit extrait.

¹³ L'essence avion, le fuel-oil, les lubrifiants et le bitume restent du ressort des privés.

d'août 91)¹⁴, vendre à l'Etat, et à certains de ses démembrements, du carburant quand les compagnies de distribution refusent de le faire à la suite de l'accumulation d'impayés.

L'analyse de la structure de coût de la filière montre que la Sonidep facture ses services assez chers : en sus des frais générés par le coulage, le passage dans les dépôts et les frais financiers, elle facture 10,5 FCFA par litre son intervention auquel il faut ajouter 6 FCFA au titre du bénéfice réservé à l'importateur. Au total, sa seule intervention (les frais d'achat et de transport des hydrocarbures exclus) représente de l'ordre de 15% du prix final à la pompe. Cette situation lui permet de dégager une marge bénéficiaire assez large.

L'aisance financière de la société a, par conséquent, attiré de nombreuses convoitises. A son rôle d'approvisionnement et de gestion du stock de sécurité est venu peu à peu s'ajouter, à une période où une bonne partie des ressources de l'Etat ont commencé à se tarir, une fonction de « tiroir caisse » au profit de l'Etat, mais aussi à des fins privées. Le poste de Directeur Général de la Sonidep est devenu très convoité. Plusieurs décisions et comportements de l'Etat ont matérialisé cette sensible modification du rôle dévolu à la société nationale :

- les dirigeants successifs du pays ont fait pression sur leurs affidés, placés par leurs soins à la tête de la société, pour qu'ils intègrent certains de leurs proches ou parents au sein de la Sonidep. La société emploie aujourd'hui près de 300 salariés alors qu'elle n'en comprenait qu'une centaine en 1980 à une époque où les volumes d'hydrocarbures traités étaient beaucoup plus importants ;

- l'accumulation d'impayés. A partir du moment où l'Etat a dû faire face à des difficultés budgétaires, les entreprises publiques ont été les premières à souffrir des impayés de celui-ci. Au 31 décembre 1994, les créances sur l'Etat (en particulier sur les Forces Armées Nigériennes) s'élevaient à 1,383 milliards de fcfa¹⁵ ;

- les prélèvements autoritaires, qui prennent généralement la forme d'avances faites à l'Etat. La trésorerie de la Sonidep sert en cas de graves difficultés de trésorerie à l'Etat. Elle contribue également à des financements d'ordre privé (partis politiques ou enrichissement personnel). Au 31/12/94 les avances faites à l'Etat atteignaient un montant de 1,655 milliards de fcfa. Le montant des détournements effectués à des fins privées est lui, bien entendu, inconnu.

Ces interventions régulières n'ont pas permis une gestion rigoureuse de la société. La construction d'un grand dépôt à la sortie de, mis en service fin 94 et destiné à porter l'autonomie du pays en hydrocarbures de 48 à 72 jours, a définitivement fragilisé la Sonidep. Considéré comme démesuré par la plupart des spécialistes, cet investissement (estimé à près de 11 milliards de francs CFA), financé pour une faible part sur fonds propres et essentiellement sur emprunt, met aujourd'hui en cause la pérennité de l'entreprise. Les charges financières générées par ce dépôt représentent chaque année entre 1 et 1,2 milliard de franc CFA (soit 10 FCFA par litre de carburant vendu !). Le Cabinet Ernst&Young, qui a

¹⁴ Auparavant cette charge était du ressort des compagnies de distribution.

¹⁵ Ernst&Young, *Rapport sur l'audit opérationnel et financier de la Sonidep*, Abidjan, mars 95

réalisé un audit opérationnel et financier de la Sonidep en mars 1995, concluait son étude en ces termes :

« La structure financière de la Sonidep s'est fortement dégradée du fait des avances consenties à l'Etat et de l'autofinancement partiel du dépôt de Niamey. Le financement de l'activité a été assuré grâce au crédit fournisseur et au découvert bancaire qui représente 2,2 milliards au 31/12/94 (...). Sans augmentation des quantités vendues, la Sonidep ne pourra faire face aux coûts supplémentaires engendrés par la construction du dépôt de Niamey (amortissement, frais d'entretien et de fonctionnement) »¹⁶.

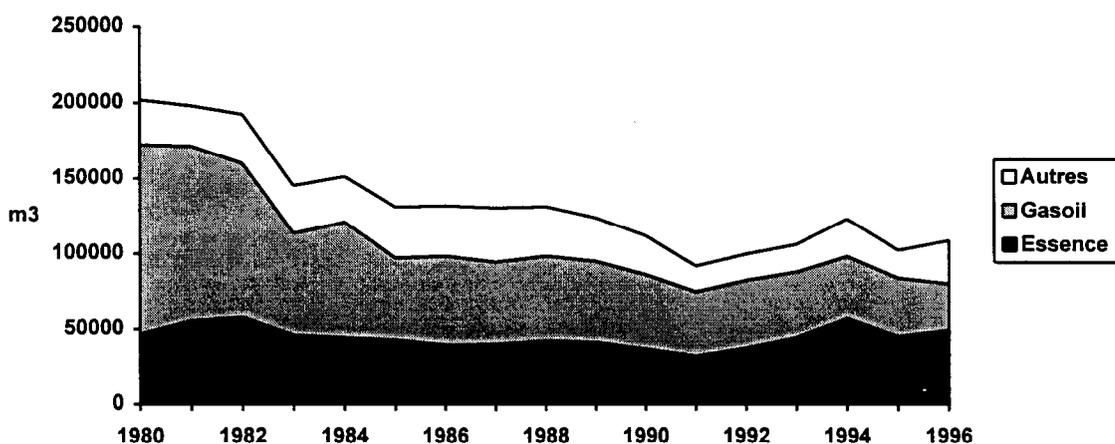
Or, compte tenu de la crise économique persistante, l'augmentation des quantités vendues ne pourra se faire que par une diminution de la consommation de carburant importé illégalement. Pour avoir trop voulu profiter de la position favorable de la Sonidep, l'Etat semble avoir bien compromis l'avenir de la société publique. Le projet de réorganisation du secteur pétrolier nigérien (voir paragraphe 4) vise justement à assainir le secteur et à supprimer la rente dont dispose jusqu'à présent la Sonidep.

2 - Ventés officielles d'hydrocarbures et voies d'approvisionnement

a - Evolution des ventes d'hydrocarbures entre 1980 et 1996

Les ventes officielles d'hydrocarbures ont fortement évolué depuis le début des années 80. Ces renversements de tendance constatés ne doivent pas être forcément interprétés comme signe de modification de la consommation réelle au Niger. Ils peuvent en effet marquer une augmentation ou une diminution de la consommation de carburant importé illégalement.

Ventes officielles d'hydrocarbures entre 1980 et 1996 (m3)



¹⁶ in Ernst&Young Abidjan, op. cit.

L'observation de ce graphique suscite plusieurs constats et remarques :

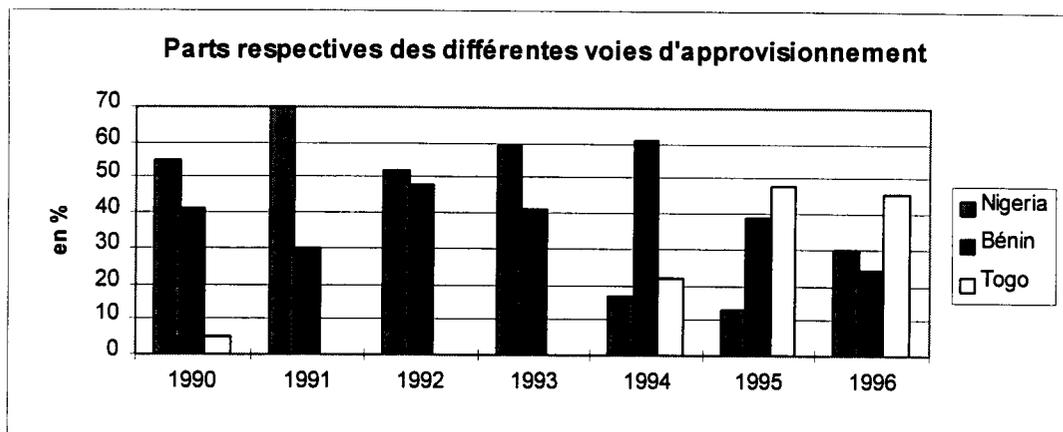
- la consommation officielle d'hydrocarbures est en forte régression depuis 1980. La diminution a été particulièrement nette entre 1982 et 1983 puis entre 1984 et 1985. La consommation a ensuite stagné jusqu'en 1988 avant de connaître, à nouveau, une forte érosion. Le creux de la vague semble avoir été atteint en 1991, date à partir de laquelle se manifeste une sensible reprise des ventes.
- la forte diminution de la consommation d'hydrocarbures au début de la décennie 80 s'explique essentiellement par la contraction des ventes de gasoil. Cette baisse des ventes est principalement due, d'une part, à la décision des compagnies minières de substituer le charbon au gasoil pour une partie de leur production énergétique et, d'autre part, au branchement de la Nigelec (la compagnie nigérienne d'électricité) sur un barrage hydroélectrique nigérian pour alimenter Niamey (reléguant la centrale thermique, grosse consommatrice de gasoil dénaturé, au rôle d'unité d'appoint).
- à partir de 1982, la consommation officielle d'essence s'érode doucement alors que parallèlement le parc automobile nigérian croît¹⁷. Ceci traduit probablement l'extension de la part de marché de l'essence importée illégalement du Nigeria.
- la consommation officielle des autres hydrocarbures (jet, fuel-oil et pétrole lampant essentiellement) est croissante jusqu'en 1987 compte tenu de l'augmentation des importations de jet et de fuel-oil. A partir de 1988 la tendance s'inverse pour ces deux produits. La crise économique persiste au Niger : les vols aériens deviennent moins nombreux et certaines unités industrielles ferment leurs portes ou réduisent leur volume d'activité.
- la spectaculaire augmentation des ventes en 1993 et surtout 1994 traduit les problèmes d'approvisionnement et la hausse des prix des carburants au Nigeria et donc la diminution des importations illégales en provenance du Nigeria (cf. *infra*). Elle est essentiellement due à un accroissement des ventes d'essence. Cette hausse n'est que conjoncturelle. La baisse en 1995 s'explique notamment par la multiplication des importations extra-légales.

b - Les voies d'approvisionnements utilisées

La Sonidep a, dès le début, recherché à diversifier ses sources d'approvisionnement afin d'éviter les pénuries consécutives à des problèmes logistiques ou politiques. Les études de coûts d'approvisionnement ont montré que les deux voies les plus économiques étaient, pour le Nord, le Centre et l'Est du pays, la voie du Nigeria, et, pour la région Ouest, la voie du Bénin¹⁸. En pratique, cette règle n'est pas toujours respectée, et on a plutôt assisté ces dernières années à une spécialisation des voies d'approvisionnement par types de produits. Le gasoil a ainsi été majoritairement importé par la voie nigériane et l'essence par la voie béninoise. Depuis 1994, la Sonidep, a eu, de façon de plus en plus importante, recours à une troisième voie par le Togo.

¹⁷ Notamment compte tenu de l'arrivée massive des automobiles d'occasion en provenance d'Europe.

¹⁸ BEICIP/BUNETI, *Etude d'approvisionnement et de distribution des produits pétroliers*, Niamey, août 89.



Sources : Sonidep, in Balkissa Rabiou (1995)

Ce graphique montre la part déclinante des importations officielles d'hydrocarbures en provenance du Nigeria à partir de 1991 et la réactivation, à partir de 1994, de la voie togolaise.

- Les voies béninoise et togolaise : l'accès au marché international

Les hydrocarbures importés par les voies béninoise et togolaise proviennent du marché international sur lequel le Niger se fournit, en payant en devises.

Par la voie béninoise, les hydrocarbures sont déchargés au port de Cotonou d'où ils sont convoyés en train jusqu'à Parakou à 600 km au Nord. A Parakou, la Sonidep possède un dépôt où les hydrocarbures sont stockés. Ils sont ensuite transportés en citerne jusqu'aux villes consommatrices nigériennes de l'Ouest soit par la SNTN (Société Nationale de Transports Nigériens) soit par des transporteurs privés.

Compte tenu des problèmes d'approvisionnement constatés au Nigeria ces dernières années et afin de ne pas risquer de se retrouver en situation de pénurie au cas où le ravitaillement par la voie béninoise deviendrait à son tour difficile, la Sonidep a réactivé depuis 1994 la voie togolaise. Dans ce cadre, les hydrocarbures sont intégralement transportés par des citernes et transitent par le Burkina Faso. A partir de 1995, la Sonidep a choisi de privilégier la voie togolaise pour ces approvisionnement, bien qu'il semble que cette voie d'approvisionnement soit plus coûteuse que celle du Bénin..

Les hydrocarbures importés via le Bénin et le Togo respectent donc les normes internationales d'approvisionnement. L'étude BEICIP/BUNETI (1989) notait que « *si les conditions d'achats des produits sur les marchés internationaux sont généralement bonnes, les frais d'acheminement depuis Cotonou sont élevés* ». Ce constat reste d'actualité et s'applique également aux importations faites via Lomé. Ces frais élevés proviennent essentiellement des rigidités existantes : restrictions à la concurrence dans le choix des convoyeurs (système du tour de rôle) et multiplication des taxes informelles, passage obligé par le train entre Cotonou et Parakou pour le Bénin.

- la voie nigériane : les opportunités générées par les subventions au Nigeria

La Sonidep a utilisé plusieurs modes d'approvisionnement au Nigeria. Au début des années 80, des accords particuliers (permettant un règlement en nairas, des facilités de paiement...) entre les gouvernements nigériens et nigériens régentaient les importations nigériennes. Toutefois, à la fin de la décennie, le Nigeria a décidé de suspendre unilatéralement ces accords et a exigé un règlement en dollars. La Sonidep achetait alors à la NNPC les hydrocarbures, raffinés au Nigeria, au prix du marché international avec paiement FOB Kano en devises. Cependant, à la suite des difficultés que connaissent les raffineries nigériennes pour satisfaire la demande nationale, le gouvernement nigérien a décidé, en avril 1993, de proscrire les exportations à partir de la raffinerie de Kaduna, la seule située au Nord-Nigeria. Ce mode d'approvisionnement a donc aujourd'hui complètement cessé. Cette décision nigérienne a toutefois été sans dommage pour le Niger, les importations effectuées dans ce cadre étaient devenues tout à fait marginales ces dernières années.

La Sonidep a, en effet, mis en place un autre mode d'approvisionnement, beaucoup plus rentable, lui permettant de profiter indirectement des subventions sur les hydrocarbures du gouvernement fédéral nigérien. Elle octroie à des commerçants nigériens des « licences d'importations Sonidep » qui permettent à ces derniers d'acquiescer, au Nigeria, par des voies illicites, du carburant subventionné, de le convoier jusqu'aux dépôts de la Sonidep et de le revendre moins cher que le prix international CAF, rendu Niger, à la société nationale. En déléguant ainsi une partie de ses prérogatives, la Sonidep augmente ses marges et permet à des commerçants, soigneusement sélectionnés, de se livrer à des activités fort lucratives. Le Niger réalise du même coup des économies appréciables de devises. Les compagnies de distribution et les consommateurs finaux n'y trouvent aucun bénéfice puisque le prix de vente de la Sonidep aux compagnies de distribution n'évolue pas pour autant.

En pratique, la Sonidep fixe aux commerçants un prix d'achat pour la livraison à ses dépôts au Niger. Ce prix d'achat était de 55 fcfa par litre de gasoil¹⁹ avant la dévaluation (alors que par la voie du Bénin, la structure de coût d'octobre 1993 fait apparaître un prix CAF Niamey de 77 fcfa/litre²⁰). Il était, fin 1995, à 115 fcfa (pour un prix CAF Niamey de 135 fcfa en juin 95 et de 123 fcfa en août de la même année). L'économie réalisée par la Sonidep grâce à ce système était donc de 22 000 FCFA/m³ avant la dévaluation et est aujourd'hui de l'ordre de 14 000 FCFA/m³ (variable suivant l'évolution des cours sur le marché international). Le gain total pour la Sonidep peut être estimé à environ 950 millions de FCFA pour l'année 93 et 270 millions pour 1994. Par ailleurs, le gain en devises du Niger, généré par ces licences, a été pour 1993 de l'ordre de 3 milliards de FCFA.

L'usage de ces licences apparaît donc très bénéfique pour le Niger. Il est toutefois à noter qu'il a donné lieu à quelques abus. Certaines citernes importées grâce à ces licences ne sont jamais parvenues aux dépôts de la Sonidep et ont, très probablement, alimenté le marché parallèle des villes frontalières.

¹⁹ Ce prix d'achat est hors taxe, puisque depuis août 91 c'est la Sonidep qui se charge du dédouanement des hydrocarbures. D'autre part, on a choisi de raisonner par rapport au prix du gasoil, puisque c'est le principal produit importé du Nigeria.

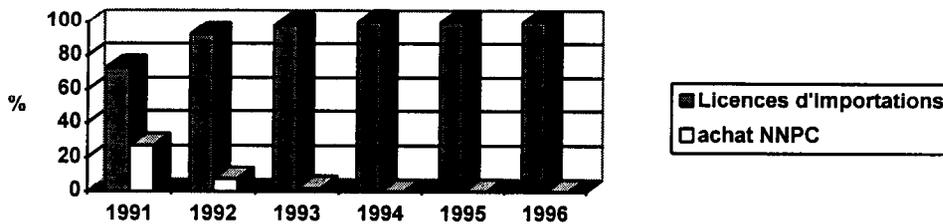
²⁰ L'approvisionnement légal au Nigeria n'étant plus possible, le coût d'opportunité pour Maradi et Zinder est bien supérieur à celui CAF Niamey puisqu'il faut y ajouter le coût de transport (respectivement 550 et 750 km).

Importations en provenance du Nigeria (en m3)

m3	Essence	Pétrole	Gasoil	Fuel-oil	Total
1991	18 753	223	40 753	5 820	65 549
1992	13 665	0	35 731	4 250	53 646
1993	14 405	93	25 397	2 967	42 862
1994	96	331	15 273	3 563	19 263
1995	358	6 581	5 069	791	12 799
1996	nd	nd	nd	nd	31 657

Sources : Sonidep, tiré de Balkissa Rabiou (1995) pour les années 1991-95

Pourcentage des importations en provenance du Nigeria effectué à l'aide du système des licences d'importations



Sources : Sonidep, tiré de Balkissa Rabiou (1995) pour les années 1991-95.

L'observation de ce tableau et de ce graphique suscite plusieurs remarques :

- les importations totales d'hydrocarbures en provenance du Nigeria baissent fortement entre 1991 et 1995 (-34% entre 1991 et 1993 et surtout -80% entre 1991 et 1995). La diminution pour les trois premières années traduit la plus grande difficulté pour s'approvisionner en hydrocarbures au Nigeria. L'année 1994 est, elle, une année tout à fait particulière. Compte tenu de l'instabilité au Nigeria et surtout de la grande grève dans le secteur pétrolier nigérian, les périodes de pénuries de carburant au Nigeria se sont succédées, rendant l'approvisionnement très difficile pour les Nigériens. Par ailleurs, la hausse des prix des hydrocarbures au Nigeria de novembre 93 et surtout le développement des licences vente-libre (cf. *infra*) ont rendu les licences d'importations Sonidep moins lucratives pour les commerçants. Elles ont donc été moins prisées par ces derniers. La nouvelle diminution des importations en provenance du Nigeria en 1995 s'explique par la persistance de ces deux derniers phénomènes²¹. La reprise des importations d'hydrocarbures nigériens en 1996 s'explique principalement par l'arrêt de l'octroi des licences vente-libre qui a poussé les commerçants à se reporter sur des licences d'importations Sonidep.

- le Niger importe plus spécifiquement du gasoil du Nigeria. En effet, les raffineries nigérianes produisent suffisamment de gasoil pour la consommation nationale alors que la production d'essence est insuffisante et que le Nigeria doit par conséquent en importer de l'extérieur. Dans ce cadre, il est plus difficile pour les commerçants nigériens de se procurer de l'essence que du gasoil.

²¹ Une nouvelle hausse des prix a lieu en octobre 1994 au Nigeria

- en 1991, l'importation par l'intermédiaire de la NNPC ne représentait plus qu'à peine 25% des importations en provenance du Nigeria. Dès 1992, donc avant que le Nigeria décide d'y mettre fin, ce mode d'approvisionnement est devenu complètement marginal. Il cesse d'exister en 1993.

3 - Le secteur des hydrocarbures, une source de revenu essentielle pour l'Etat

Le Niger tire une part non négligeable de ses recettes publiques du secteur des hydrocarbures. L'Etat nigérien effectue plusieurs types de prélèvements sur la filière :

- les droits de douanes. Depuis la réforme douanière de septembre 1994, le pétrole lampant est taxé à 10%, le gasoil à 33,3% et l'essence et le super à 57,1%. En 1994, les droits de douanes prélevés sur les hydrocarbures importés ont atteint 3,3 milliards de francs CFA.

- les impôts et taxes prélevés sur les acteurs de la filière avec essentiellement les compagnies de distribution (1,5 milliard en 1994) et la Sonidep (1,25 milliard en 1994).

- les dividendes versés par la Sonidep à son actionnaire unique (1,1 milliard pour 1994).

- la contribution de la Caisse Nationale de Péréquation des Prix du Niger (CSPPN)²². Cette dernière ponctionne plus le secteur hydrocarbures qu'elle ne le subventionne et elle place le reliquat sur un compte au Trésor. L'Etat prélève régulièrement des fonds sur ce compte afin de faire face à ses difficultés budgétaires. Les prélèvements ont atteint 594 millions de Francs CFA en 1994 et 370 millions en 1995. Les montants ponctionnés par l'Etat étaient bien supérieurs il y a quelques années car la CSPPN disposaient de fonds particulièrement conséquents grâce à la taxe de péréquation CAF sur les hydrocarbures. Cette dernière a été supprimée en août 91.

Le tableau ci-dessous présente les recettes de l'Etat perçues sur la filière pétrolière. Notons que les recettes réelles sont un peu supérieures au total calculé ici puisque certaines recettes ne sont pas incluses, faute de données disponibles. C'est le cas notamment des impôts et taxes versés par les gérants des stations services et par les commerçants bénéficiant de licences d'importations. Toutefois, les recettes non prises en compte ici ne représentent qu'une part marginale de la contribution du secteur au budget de l'Etat. Les chiffres ci-dessous peuvent donc être considérés comme des estimations assez fiables.

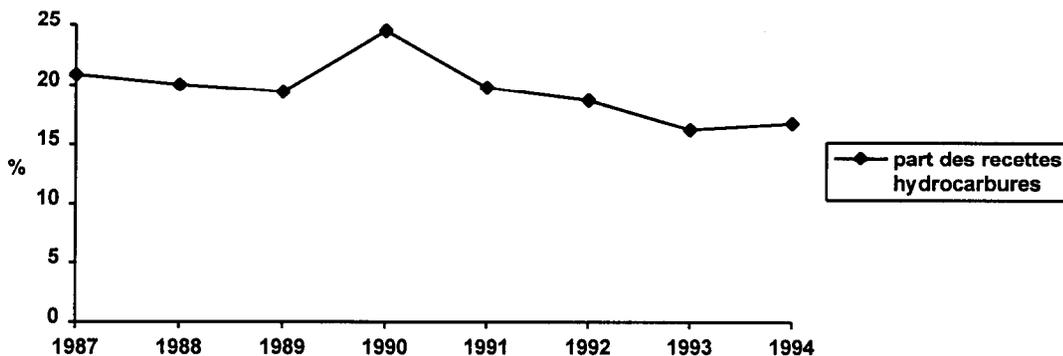
²² La CSPPN subventionne le pétrole lampant, considéré comme un bien de première nécessité et comme un bon substitut au bois de chauffe, et prélève des taxes sur les autres produits pétroliers. En 1995, les encaissements ont dépassé les décaissements de 325 millions de FCFA.

Recettes de l'Etat tirées de la filière hydrocarbure

	Droits de douanes	Impôts et taxes	Dividendes Sonidep	Contributions CSPPN à l'Etat	Total
1987	3 937 211 556	1 398 046 741	406 220 254	6 000 000 000	11 741 478 551
1988	2 986 696 992	1 327 254 504	416 232 418	6 000 000 000	10 730 183 914
1989	3 153 022 962	1 489 285 373	561 765 082	5 000 000 000	10 204 073 417
1990	4 115 770 293	1 658 966 055	653 689 211	6 250 000 000	12 678 425 559
1991	2 599 763 415	1 286 519 017	389 403 944	4 000 000 000	8 275 686 376
1992	2 236 771 011	1 388 291 191	387 104 872	3 000 000 000	7 012 167 074
1993	2 438 424 167	1 464 415 167	372 577 937	1 005 310 604	5 280 727 875
1994	3 312 745 490	2 780 813 498	1 132 200 718	593 963 231	7 819 722 937
1995	nd	nd	nd	370 000 000	nd

Sources : La majorité des données de ce tableau ont été puisées dans l'étude de Balkissa Rabiou (1995); quelques données complémentaires, fournies par la CSPPN, y ont été ajoutées. Rabiou précise que les chiffres sur les droits de douanes entre 1986 et 1992 ont été calculés par simulation (et ne sont donc que des estimations) à partir du montant de la taxe sur les produits pétroliers.

Pourcentage des recettes fiscales de l'Etat prélevé sur le secteur hydrocarbures



Sources : Direction de la Statistique et de la Comptabilité Nationale, Sonidep, CSPPN

Le secteur des hydrocarbures procure donc, suivant les années, entre 16 et 25% des recettes fiscales de l'Etat. Il joue par conséquent un rôle primordial pour les Finances Publiques. Dans ce cadre, les importations illégales d'hydrocarbures, qui ne sont pas ou presque pas ponctionnées par l'Etat, constituent un manque à gagner important pour l'Etat et contribuent à la crise des Finances Publiques que traverse le pays depuis la fin du boum de l'uranium.

4 - Schéma de restructuration du secteur : démonopolisation des importations et privatisation de la Sonidep.

La restructuration du secteur des hydrocarbures est à présent à l'ordre du jour avec comme objectifs la démonopolisation et l'ouverture du secteur. La Sonidep fait partie des douze entreprises publiques du secteur marchand dont la privatisation est envisagée dans le

plan établi par le gouvernement Cissé et la Banque Mondiale. Les premières réflexions menées ont conduit à privilégier la mise en place Du schéma de restructuration suivant :

- libéralisation de l'activité d'importation, pour laquelle la Sonidep bénéficie jusqu'à présent d'un monopole de fait. L'activité d'importation sera néanmoins soumise au respect d'un cahier des charges et à des critères d'agrément qu'il reste à définir ;
- création d'une société privée de gestion des installations de stockage avec comme actionnaire majoritaire les sociétés d'importation et de distribution et éventuellement l'Etat comme actionnaire minoritaire. La propriété des dépôts existant actuellement ne devrait pas être modifiée (capacité de stockage de 41 000 m³ appartenant à la Sonidep et de 11 000 m³ appartenant aux distributeurs) ;
- le caractère libre des activités de distribution sera maintenu. Un agrément sera néanmoins nécessaire pour se livrer à cette activité ;
- la Sonidep serait privatisée après une restructuration interne portant notamment sur une forte compression de personnel ;
- la structure de prix des hydrocarbures serait profondément modifiée afin de réduire les coûts de transport et les frais prélevés par les intermédiaires. Il est également envisagé d'accroître la fiscalité pétrolière, relativement faible par rapport aux autres pays de la zone franc par exemple.

Cette restructuration suscite des oppositions, notamment chez ceux qui risquent de voir remettre en cause certains de leurs intérêts. Certains hommes politiques nigériens y sont très peu favorables, arguant du caractère stratégique de l'approvisionnement du pays en hydrocarbures, et, surtout, désirant garder sous leur contrôle exclusif ce secteur fort lucratif. Les compagnies privées de distribution actuellement présentes craignent de voir leur position d'oligopole sur le marché nigérien formel de la distribution remise en cause par cette évolution. Les salariés de la Sonidep craignent de perdre leur emploi. Dans ce contexte, il n'est pas acquis que la réforme envisagée voit le jour.

En somme, le secteur formel des hydrocarbures est actuellement régenté par des règles assez strictes édictées par l'Etat au sein desquelles la Sonidep joue un rôle central. Ce secteur a subi une forte érosion de ses ventes au cours de la décennie 80. Il garde néanmoins un rôle important de pourvoyeur de fonds pour l'Etat, puisqu'il apporte de l'ordre de 20% des recettes fiscales. Les importations officielles en provenance du Nigeria fluctuent fortement (entre 20 et 70% de l'approvisionnement en hydrocarbures du Niger suivant les années). Ces dernières années elles se sont exclusivement faites par l'intermédiaire des licences d'importation Sonidep, ce qui permet à la Sonidep de réaliser de substantielles économies en profitant des subventions nigérianes.

D'autres stratégies ont été élaborées par d'autres acteurs avec le même objectif, l'appropriation d'une partie de la « rente frontalière » générée par les subventions au Nigeria, mais en contournant la légalité nigérienne.

III - Les différents modes d'importations illégales d'hydrocarbures

Dans le contexte des économies africaines, la frontière entre légalité et illégalité est souvent difficile à tracer. Elle l'est encore plus dans le cadre des flux d'hydrocarbures entre le Niger et le Nigeria où une importation illégale (i.e. en contradiction avec la loi en vigueur) peut très bien se faire dans un cadre semi-légal (par exemple passage en douane avec paiements des droits de douanes). Il a été choisi ici de considérer comme illégale toute entrée au Niger de produits raffinés qui ne respecte pas la loi selon laquelle la Sonidep doit être associée, de près ou de loin, à son importation (cf. partie II, paragraphe 1).

Deux types d'approvisionnement illégal en carburant subventionné au Nigeria ont été principalement développés afin de capter une partie de la rente générée par le différentiel de prix entre les deux pays. L'un, le système des *licences vente-libre*, s'appuie, avec la participation active des hauts responsables de l'Etat, sur les réseaux de grands commerçants. ce mode d'approvisionnement a été supprimé en février 1996, mais il est néanmoins intéressant de le présenter afin de percevoir les logiques en jeu et parce que la libéralisation des importations envisagée dans le cadre de la restructuration du secteur pourrait conduire, en quelque sorte, à une légalisation de ce type d'activité. L'autre, à l'initiative des populations frontalières, est complètement informel (la *contrebande frontalière*). La première stratégie s'apparente à ce que l'on qualifie en économie de fraude (c'est-à-dire des importations qui s'effectuent à des points d'entrée et de sorties légaux, mais qui utilisent des procédés illégaux tels que les sous-facturations des droits de douanes, les fausses autorisations d'importation, etc.). La deuxième stratégie est considérée comme de la contrebande (c'est-à-dire des importations complètement illégales qui contournent, notamment, les postes de douanes)²³.

1 - Licences vente-libre : collusion gouvernants - grands commerçants

Les responsables politiques nigériens ont décelé rapidement les opportunités créées par les subventions nigérianes : économies potentielles pour l'approvisionnement officiel via la Sonidep, mais aussi possibilités d'octroyer des faveurs appréciables à certains proches. Ce constat les a conduit à encourager, voire à générer, des activités en marge de la légalité, au Nigeria mais aussi au Niger, en octroyant à des commerçants des licences vente-libre.

Il est bien nécessaire de faire la distinction entre les licences vente-libre et les licences d'importation Sonidep. Les importations par l'intermédiaire des licences vente-libre se faisaient dans le cadre suivant : le Ministre du Commerce octroyait, de façon tout à fait discrétionnaire, des licences à des commerçants. Ces derniers pouvaient alors non seulement importer des hydrocarbures (comme pour les licences Sonidep), mais aussi vendre ces hydrocarbures librement au Niger sans avoir à passer par le système de distribution officiel.

²³Pour plus de détails sur les notions de fraude et de contrebande voir par exemple Daubrée (1995) ou Hibou (1996).

Ce type d'importations était illicite, malgré son autorisation venant d'un membre du gouvernement, car il contournait la Sonidep. De plus, les hydrocarbures importés dans ce cadre bénéficiaient presque toujours d'une sous-facturation des droits de douanes grâce à la complicité des douaniers et/ou à l'appui de responsables politiques. On ne peut, par contre, les qualifier de contrebande puisqu'elles s'appuyaient en partie sur des structures formelles et qu'elles entraient au Niger par les postes de douanes.

Le système des licences vente-libre a été mis en place pour la première fois sous Kountché au début des années 80. On dénommait alors ces licences sous le terme *d'autorisations spéciales d'importation*. Le gouvernement, mais aussi les préfets des régions, délivraient alors ces autorisations selon leur bon entendement. Les autorisations d'importations ainsi distribuées ont été estimées à une valeur de près de 10,5 milliards de FCFA entre 1980 et 1991. De cet imposant chiffre d'affaires, aucune taxe (droits de douanes ou impôts) n'aurait été perçue par l'Etat²⁴. Ces pratiques ont été fortement décriées à la Conférence Nationale en 1991 et certaines grandes figures du régime d'exception ont été mises en accusation. Décision fut alors prise de suspendre l'octroi d'autorisations spéciales d'importation et de se contenter de délivrer des licences d'importation Sonidep.

Pourtant, rapidement, les nouvelles autorités issues des élections démocratiques de 1993 se sont inspirées des anciennes méthodes et ont, à nouveau, octroyé des licences vente-libre. Entre avril 1993 et octobre 1994²⁵ de l'ordre de 350 licences, pour des quantités oscillant entre 2 et 10 citernes chacune, ont été attribuées. Ces pratiques n'ont pas évolué avec le changement de majorité, opéré en février 1995, puisque 175 licences, portant sur 577 citernes, ont été octroyées de juillet à septembre 1995. Au total, entre mars 1995 et janvier 1996, plus de 600 licences vente-libre auraient été distribuées.

En octroyant des licences vente-libre, l'Etat a violé la loi et amputé ses recettes fiscales. On peut, dans ce contexte, légitimement s'interroger sur les motivations de ses dirigeants. En fait, le système des licences s'appuie sur une toute autre logique que celle de la rationalité économique de l'Etat. Pour le comprendre, il faut au contraire adopter une approche plus socio-politique axée sur l'analyse du comportement rentier de l'Etat et sur les attitudes clientélistes des dirigeants²⁶. L'homme politique assoit, en effet, son autorité et son prestige sur sa capacité à profiter et à faire profiter ses proches et ses soutiens du pouvoir dont il dispose. Dans ce cadre, les licences deviennent un instrument très utile pour remercier un commerçant qui a apporté un soutien financier au cours d'une campagne électorale, pour s'attirer les faveurs d'un autre pour les échéances à venir ou encore pour contenter un parent.

Le comportement des gouvernants s'explique également par l'intérêt personnel étant donné que comme le souligne Labazée (1995) « *il existe des règles bien précises de répartition des bénéfices tirés des opérations commerciales entre marchands, membres influents de la fonction publique et agents des forces répressives* ».

²⁴ Journal Le Républicain, 20/02/92

²⁵ Cette période correspond aux 15 premiers mois de la Présidence de M. Mahamane Ousmane au cours desquels le gouvernement de coalition était dirigé par M. Mahamadou Issoufou.

²⁶ Se reporter notamment à Bayart (1989) et Grégoire et Labazée (1993).

- Approvisionnement au Nigeria et débouchés au Niger

L'approvisionnement en hydrocarbures au Nigeria se déroule exactement dans les mêmes conditions qu'il s'agisse de licences d'importation Sonidep ou de licences vente-libre. Il prend par contre différentes formes suivant l'intensité de la répression contre le trafic de carburant au Nigeria. Quand la lutte contre ces activités clandestines est peu soutenue (cas pour l'année 95), les commerçants nigériens prennent en charge eux-mêmes l'approvisionnement au Nigeria, avec la complicité d'homologues nigériens. Ces derniers servent à tromper les raffineries nigérianes sur la destination réelle des produits achetés. En période de plus forte répression au Nigeria (cas pour l'année 94), ce sont des Nigériens qui s'occupent de l'ensemble des opérations au Nigeria et qui fournissent, à leurs homologues nigériens, les citernes à la frontière nigérienne. La part de la rente frontalière qui revient aux Nigériens est plus importante dans le second cas que dans le premier. Dans les deux cas, la principale difficulté consiste à passer la douane nigérienne, étant donné qu'une citerne ne peut, sans danger, emprunter les chemins de brousse. La complicité des douaniers nigériens est achetée au prix fort. Des sources concordantes ont permis, en 1995, d'estimer à environ 1 million de FCFA la somme nécessaire pour faire passer la frontière nigérienne à une citerne chargée de gasoil ou d'essence.

Aux douanes nigériennes, le commerçant important des hydrocarbures grâce à une licence vente-libre devait s'acquitter des droits de douanes. Il avait alors la possibilité de diminuer le montant effectivement payé en ayant recours à la corruption en douanes, voire en ne payant rien grâce à des complicités dans les hauts postes de l'administration.

Une fois franchie la frontière nigérienne, les commerçants nigériens pouvaient vendre eux-mêmes leurs importations. Comme les compagnies de distribution sont tenues de s'approvisionner exclusivement à la Sonidep, les hydrocarbures importés dans ce contexte n'étaient pas réintroduits dans le circuit officiel de distribution²⁷. Un système de distribution parallèle avait donc vu le jour, proposant des prix de vente (de l'ordre de 200 FCFA le litre en 1995) inférieurs aux stations services mais supérieur au prix de cession à la Sonidep. Ce réseau parallèle alimentait en partie le marché noir et en partie certaines entreprises du secteur industriel ou du BTP.

Dans ces conditions, les marges dégagées par les commerçants bénéficiant de ces licences étaient bien plus conséquentes que celles dégagées avec des licences Sonidep.

La Sonidep, à qui ces licences rognent une partie du marché, et les compagnies de distribution, qui devaient faire face à une concurrence déloyale (les commerçants exerçant dans le secteur informel étant soumis à une législation moins contraignante que la leur) ont donc été, au même titre que l'Etat, les principales victimes de ce système de licences vente-libre. Les principaux bénéficiaires étaient les commerçants qui recevaient les licences et les

²⁷ Cette affirmation mérite néanmoins d'être nuancée. Des gérants de stations service, en toute illégalité et sans en informer les distributeurs auxquels ils sont affiliés, remplissent partiellement leurs cuves avec des hydrocarbures importés grâce à des licences vente-libre. Ce comportement est particulièrement vrai dans les villes frontalières (Birni N'Konni, Maradi, Zinder). Par ailleurs, il est fort probable que la Sonidep ait acceptée de racheter des hydrocarbures importés dans le cadre de licences vente-libre. L'auteur ne dispose pas d'information sur les volumes et les valeurs en jeu.

consommateurs, particuliers ou industriels, qui pouvaient s'approvisionner par ce biais à moindre coût. Dans une moindre mesure, les agents des forces répressives et certains responsables politiques profitaient également de cette stratégie.

2 - La contrebande frontalière

Il existe un autre mode d'approvisionnement en carburant nigérian subventionné, qui, lui, échappe totalement au contrôle de l'Etat et s'est développé de façon tout à fait informelle : le petit commerce mis en place par les habitants des villes frontalières. Activité complètement illicite des deux côtés de la frontière, elle est ici dénommée « contrebande frontalière » à la différence des modes d'approvisionnements présentés précédemment qui s'exercent certes sur des activités partiellement frauduleuses, mais qui s'appuient sur la plus ou moins grande complicité des autorités nigériennes. La contrebande frontalière s'apparente à ce que les chercheurs de l'OCISCA (1995) qualifient, dans le cadre des échanges Cameroun-Nigeria, de « trafic de fourmis ».

Ces activités de contrebande s'exercent sur une grande partie du territoire national. Les départements de Dosso, Tahoua, Maradi, Zinder et Diffa sont principalement concernés (ces cinq départements regroupent 72% de la population totale et 52% de la population urbaine du Niger). Pour les départements d'Agadez, de Tillabery et pour la communauté urbaine de Niamey²⁸, plus éloignés de la frontière nigérienne, la contrebande, bien que présente, n'alimente qu'une part plus restreinte de la consommation locale en hydrocarbures.

Les activités de contrebande d'hydrocarbures font, en général, intervenir deux types d'acteurs chargés de fonctions bien distinctes : les importateurs et les vendeurs. Les importateurs se rendent au Nigeria pour acheter les hydrocarbures et les introduire au Niger. Ils revendent ensuite à des vendeurs qui se chargent de la commercialisation dans les villes nigériennes frontalières où la vente de carburant importé en contrebande est tolérée par les autorités. Dans les villes, il est assez rare que les fonctions d'importateur et de vendeur soient tenues par une même personne, la structure du marché conduisant à une certaine spécialisation des tâches. Les importateurs disposent d'une capacité financière qui leur permet de posséder un véhicule et d'effectuer des achats de plusieurs centaines de litres à la fois. Les jeunes chargés de la distribution possèdent, en général, un fond de roulement bien moindre et ne peuvent donc se livrer aux activités d'importation.

Pour franchir la frontière, les contrebandiers importateurs ont le choix entre trois stratégies :

- emprunter la brousse. Le risque est alors de tomber sur une brigade mobile de la douane qui exigera une taxe informelle élevée et en cas de refus saisira la marchandise. Les enquêtes

²⁸ Le cas de Niamey est assez spécifique. Principal lieu de la consommation officielle de carburant (de l'ordre de 90% selon le GPP), la capitale nigérienne était, jusqu'à présent, peu touchée par la fraude et la contrebande. Mais, au cours du second trimestre 95, compte tenu du laxisme du gouvernement et de la multiplication de l'octroi de licences vente-libre, la consommation de carburants importés illégalement a commencé à prendre des proportions plus importantes (de l'ordre de 10% de la consommation totale de la ville). A la suite du Coup d'Etat militaire de janvier 96, les choses sont rentrées dans l'ordre.

menées sur le terrain laissent apparaître que le risque de rencontrer des agents des douanes est assez faible. Par contre, ce moyen d'approvisionnement présente un inconvénient certain : il accroît le coût réel du transport (d'une part, à cause de la perte de temps qui diminue, pour le contrebandier, le nombre de voyages réalisables en une journée entre les deux pays, et, d'autre part, compte tenu de la détérioration plus rapide du matériel roulant provoqué par le très mauvais état des voies empruntées),

- passer par les postes de douanes sans s'être au préalable assuré de la complicité des douaniers en cherchant ainsi à éviter de payer une quelconque taxe informelle. En pratique, cette stratégie s'avère particulièrement risquée. Les douaniers nigériens et nigérians sont assez vigilants et repèrent rapidement les personnes qui passent à plusieurs reprises le poste de douane. Cette stratégie peut par conséquent être utilisée par quelqu'un qui se livre à cette activité de façon tout à fait occasionnelle. Elle est par contre inopérante pour un contrebandier régulier.

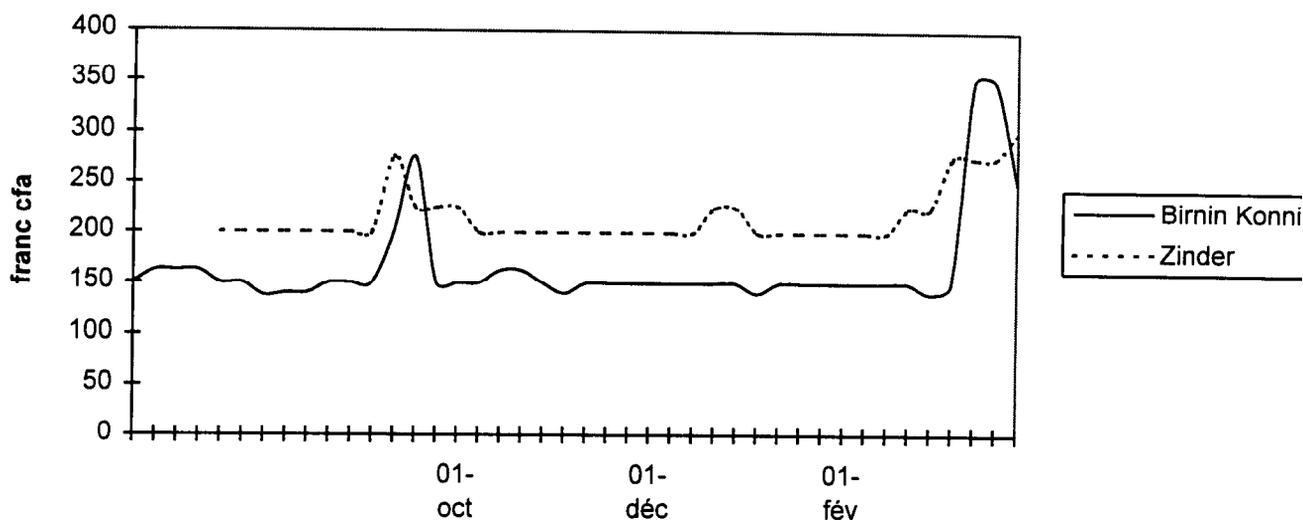
- passer par les postes de douanes en s'étant fait connaître au préalable et en versant un bakchich aux douaniers. Ce type d'importation illégale est à mi-chemin entre la fraude et la contrebande. Il se fait par un point d'entrée légal, mais il ne donne lieu à aucun enregistrement. Ces importations sont ici considérées comme de la contrebande.

En pratique, c'est souvent cette dernière stratégie qui est utilisée pour approvisionner les villes frontalières nigériennes telles que Maradi, Zinder ou Tahoua qui se situent à plus de 50 km du Nigeria. Pour les villes et villages très proches de la frontière, c'est plutôt la première stratégie qui domine, le moyen de transport n'étant alors pas forcément motorisé (vélo, âne, marche à pied...).

Les prix proposés sur les marchés parallèles des villes frontalières sont, en moyenne, bien plus intéressants que les prix à la pompe (à l'heure actuelle, entre 30 et 50% moins chers). Ils sont, par contre, très volatiles. Deux causes majeures peuvent créer une flambée des prix : une pénurie de carburant au Nigeria, ou des mesures de répression renforcées contre les activités illicites d'un côté ou de l'autre de la frontière. Les prix sur le marché parallèle peuvent même parfois dépasser les prix à la pompe au Niger²⁹.

²⁹ Les rares stations services encore en activité dans ces villes tombent vite en rupture de stocks quand les consommateurs s'approvisionnant traditionnellement sur le marché noir se reportent sur les stations services. Le réapprovisionnement des stations par la Sonidep peut parfois prendre plusieurs jours. Par ailleurs, les gérants des stations refusent parfois de servir des gens qui s'approvisionnent en règle générale uniquement sur le marché noir.

**Evolution du prix d'un litre d'essence sur le marché noir à Zinder et Birni N'Konni
(juillet 95 à mars 96)**



Sources : enquêtes ORSTOM

Des enquêtes de terrain ont permis de mettre en évidence la structure de coût de la contrebande. Le tableau ci-dessous présente la structure de coût d'un litre d'essence, vendu à 200 FCFA, sur le marché parallèle de Zinder en juin 1996 :

Structure de coût de la contrebande frontalière (Zinder, juin 1996)

	francs CFA	% prix de vente consommateur
Prix d'achat au Nigeria	95	47,5%
Transport	13	6,5%
Corruption	37	18,5%
Marge importateur	30	15%
Marge vendeur	25	12,5%
Prix vente au Consommateur	200	

Le prix d'achat au Nigeria est supérieur au prix officiel dans les stations services nigérianes (11 nairas soit au taux de change parallèle de juin 96 environ 65 fcfa) puisque la plupart du temps les contrebandiers préfèrent s'approvisionner chez des particuliers disposant de cuves dans les villes frontalières nigérianes (pour éviter la queue aux stations services et pour parcourir moins de kilomètres³⁰). L'analyse de la structure de coût montre que les marges des contrebandiers sont assez conséquentes. Les bakchichs versés (aux officiels nigériens et nigérians) sont près de trois fois plus importants que les coûts de transport.

³⁰ Compte tenu de la « Border Zone », créée en 1986, qui interdit l'exploitation d'une station service à moins de 50 kilomètres d'une frontière.

Les périodes de pénurie sur le marché parallèle induisent une modification de la structure de coût de la contrebande. Les importateurs disposent généralement de stocks importants chez eux. Dès que le carburant commence à se raréfier sur le marché nigérian, les importateurs gèrent parcimonieusement leurs stocks et les prix sur le marché parallèle augmentent rapidement. Ces pénuries conduisent à accroître la part de la marge de l'importateur tandis que celle du vendeur reste constante.

Les enquêtes menées dans d'autres villes frontalières donnent des résultats similaires. Néanmoins, la plus ou moins grande proximité de la frontière nigériane influe sur la part des frais de transport. Ainsi, dans une ville comme Birni N'Konni, qui n'est qu'à quelques kilomètres du Nigeria, la part du transport est marginale alors que celle de la corruption est plus importante³¹.

Les activités d'importation et de vente de carburant importé en contrebande jouent un rôle social non négligeable dans les villes frontalières. Les personnes impliquées dans ces activités y sont assez nombreuses. Plus de 300 vendeurs et une vingtaine d'importateurs ont été dénombrés, en 1996, à Maradi comme à Zinder. Leur rôle dans l'économie locale n'est pas négligeable puisque l'on peut estimer que de l'ordre de 5% des populations de Maradi et de Zinder vivent directement ou indirectement de cette activité³². A Birni N'Konni, leur rôle est probablement encore plus déterminant. La place, dans l'économie locale, de ces activités illégales s'accroît en périodes de sécheresse. De nombreux agriculteurs et éleveurs sont alors contraints à l'exode rural. Le commerce frontalier constitue une des seules activités rémunératrices possible pour eux. Ce n'est pas un hasard si la contrebande frontalière a pris son essor en 1983-84, période de la grande sécheresse. Les autorités pouvaient alors difficilement la proscrire. Cette tolérance s'est maintenue jusqu'à aujourd'hui.

Par ailleurs, la diminution du prix des hydrocarbures induite par la contrebande a permis, dans les régions frontalières, d'atténuer l'impact de la crise économique, de favoriser la consommation de produits pétroliers dans les villages et de développer le transport en commun dans les villes.

En somme, les deux stratégies illégales d'approvisionnement d'hydrocarbures au Nigeria qui sont apparues visent toutes les deux le même objectif, l'accaparement d'une partie de la rente frontalière, mais s'assoient sur deux logiques très différentes. Les licences vente-libre étaient au cœur des relations ambiguës et intéressées entre hommes politiques et hommes d'affaires. La contrebande frontalière est une des manifestations de la « débrouillardise » des populations pour faire face à la crise économique et de leur capacité à s'adapter et à profiter de réglementations nationales divergentes entre deux pays.

Ces deux modes d'approvisionnement sont-ils entrés en concurrence ? Pas directement étant donné que les débouchés ne sont pas exactement les mêmes. La contrebande frontalière est essentiellement destinée à des particuliers vivant, ou de passage, dans les zones proches du Nigeria. Les importations effectuées grâce à des licences vente-libre ont plutôt été destinées à

³¹ Grégoire et Labazée (1994)

³² Enquête de l'auteur

des industries, à intégrer, par des voies détournées, le système officiel de distribution ou encore, quand ces deux débouchés étaient saturés, à approvisionner le marché noir de Niamey.

Toutefois, si le différentiel de prix entre les produits importés en contrebande ou en fraude est trop important, on assiste à un report de la demande d'un marché sur l'autre. La contrebande frontalière, dont la structure de marché se rapproche de la concurrence pure et parfaite, aurait exercé une pression à la baisse sur les prix de vente des hydrocarbures importés grâce à des licences, dont la structure du marché est de type oligopolistique avec barrières à l'entrée³³. La contrebande frontalière aurait alors empêché les bénéficiaires de licences vente-libre de profiter pleinement de leur situation d'oligopole. On rejoint alors les conclusions de Labazée (1993) qui, dans le cadre d'une étude des échanges entre le Burkina Faso, la Côte d'Ivoire et le Mali, notait « *la sphère basse du commerce transfrontalier*³⁴ (...) *fait pression sur les prix de vente et le montant des marges accumulés par les réseaux* ».

³³ On parle de barrières à l'entrée lorsque, par exemple, des restrictions légales limitent le nombre d'acteurs qui peuvent intervenir dans un secteur. Les importations d'hydrocarbures à l'aide de licences entrent parfaitement dans ce cadre.

³⁴ « sphère basse du commerce transfrontalier » correspond à ce que nous avons qualifié ici de contrebande frontalière. Les « réseaux » correspondent aux réseaux de grands commerçants.

IV - Ampleur et déterminants des importations illégales en provenance du Nigeria

Rappelons qu'est considérée ici comme illégale toute entrée d'hydrocarbures qui se fait en dehors de la structure officielle établie, c'est-à-dire sans intervention de la Sonidep. Dans un premier temps on s'attachera à estimer l'importance des importations illégales dans la consommation réelle du Niger en hydrocarbures. Dans un second temps, les différents déterminants de ces importations illégales seront présentés.

1 - Estimation des importations illégales

L'estimation des importations illégales est une tâche malaisée puisque ces dernières prennent de multiples formes, concernent une grande partie du territoire national et font intervenir de très nombreux acteurs. Parmi les différentes méthodes déjà utilisées pour y parvenir³⁴, peu sont opérationnelles dans le contexte étudié. La prise en compte des statistiques nigérianes est impossible, puisque toutes les exportations de produits raffinés du Nigeria sont illicites. L'évaluation à partir des flux de billets entre zones monétaires différentes est inopérante pour estimer les flux d'hydrocarbures, puisque cet indicateur est un indicateur global, c'est-à-dire qu'il ne permet pas de distinguer les hydrocarbures des autres produits. Les manques à gagner douaniers ne sont pas utilisables, car le tarif douanier a connu plusieurs modifications sur la période concernée.

Deux méthodes vont être utilisées : l'estimation par l'évolution des ventes du secteur formel et le recours aux données micro-économiques disponibles.

a - L'estimation par l'évolution des ventes du secteur formel

Une possibilité pour évaluer les flux illégaux d'hydrocarbures est de comparer l'évolution des ventes du secteur formel entre une période sans importations illégales (période de référence) et une période avec importations illégales. Cette méthode suppose plusieurs hypothèses pour donner une approximation proche de la réalité :

- qu'il n'y ait pas eu de phénomène extérieur venant profondément modifier la consommation d'hydrocarbures du Niger entre la période de référence et l'année où l'on estime les importations illégales,

- que l'élasticité-prix de la demande d'hydrocarbures soit proche de zéro³⁵,

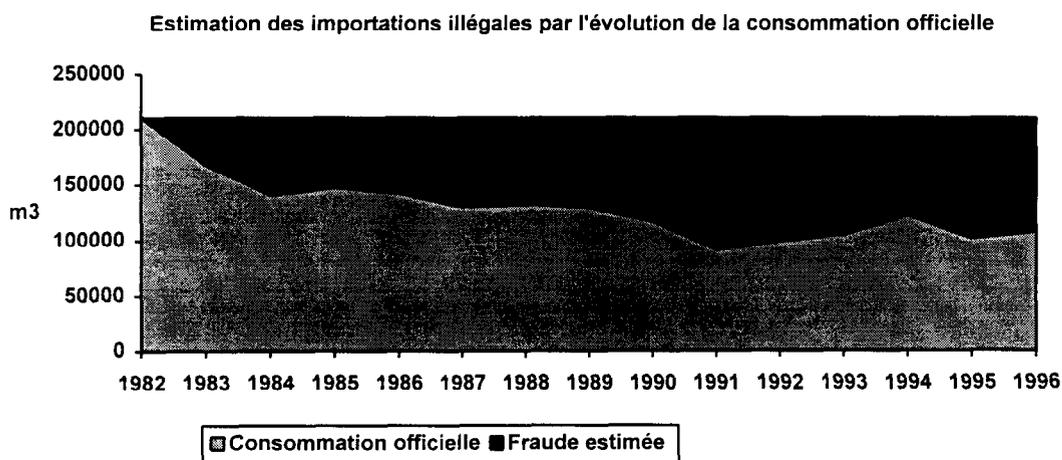
³⁴ Pour une présentation exhaustive de ces différentes méthodes, voir Hibou (1996)

³⁵ C'est-à-dire que le fait que le prix du litre de carburant soit moindre sur le marché parallèle ne conduise pas les consommateurs qui s'approvisionnent par ce biais à consommer plus de carburants que s'ils recouraient aux stations services.

- que l'élasticité-revenu de la demande soit également proche de zéro, étant donné que le Niger connaît depuis une dizaine d'années une récession économique aiguë.

Or, il est permis de douter de l'applicabilité de ces hypothèses dans le contexte du secteur des hydrocarbures au Niger. En effet, la période de référence, i.e. sans importations illégales, est l'année 1982, puisque, même pendant la période de fermeture des frontières entre 1984 et 1986, décidée par le Président nigérian M. Buhari, le commerce illicite d'hydrocarbures a perduré. Prendre une période de référence aussi lointaine, et alors que le secteur hydrocarbures a connu de profondes modifications (cf. partie II), conduit à douter de la pertinence des résultats. Par ailleurs, concernant l'élasticité-prix de la demande, l'étude du comportement des consommateurs montre que ces derniers réduisent fortement leur consommation en période de pénurie sur le marché noir ; elle ne peut, par conséquent, être considérée comme nulle. Enfin, il serait très surprenant que l'élasticité-revenu soit nulle. L'étude BEICIP/BUNETI (1989) concluait d'ailleurs que la demande de produits pétroliers au Niger dépendait principalement de l'élasticité de la demande par rapport au prix et de l'élasticité de la demande par rapport au revenu.

En gardant en mémoire les lacunes de cette méthode appliquée dans le contexte de cette étude, il est néanmoins intéressant d'observer ses résultats qui peuvent apporter des informations indicatives. L'année 1982, année qui précède l'apparition et le développement des importations frauduleuses de carburant nigérian, est prise comme période de référence.



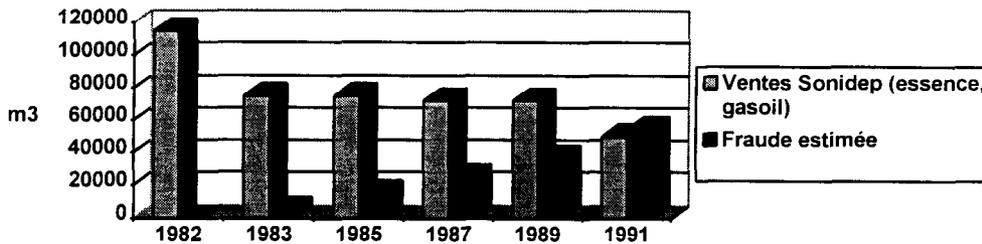
Sources : Sonidep

Selon cette approche, la consommation réelle annuelle du Niger est estimée à environ 210 000 m³. La fraude aurait été sans cesse croissante entre 1983 et 1991, année où elle aurait dépassé les 100 000 m³ et aurait représenté plus de 50% de la consommation réelle. La fraude aurait ensuite sensiblement diminué pour atteindre environ 85 000 m³ en 1994. Elle aurait repris en 1995 (108 000 m³) et 1996 (102 000 m³).

b - estimation par le nombre de kilomètres parcourus

L'analyse des données micro-économiques disponibles peut également se révéler intéressante. Une étude³⁶ a ainsi utilisé les données disponibles concernant les véhicules en circulation afin d'estimer les importations illégales. Plus séduisante, cette méthode pêche cependant par la fragilité des statistiques utilisées qui sous-estiment le parc automobile en circulation. L'étude a estimé la fraude à 17% de la consommation en 1985, à 24% en 1987, à 34% en 1989 et à 52% en 1991.

Estimation des importations illégales par les kilomètres parcourus



Source : Ministère des Transports

c - Synthèse

D'autres études ponctuelles ont cherché à estimer les importations illégales de carburant. L'étude BEICIP/BUNETI (1989) les a ainsi estimés pour l'année 1988 à 24 100 m³ (11 700 m³ pour l'essence, 8 900 m³ pour le gasoil routier et 3 500 m³ pour le pétrole lampant) soit 16,5% de la consommation totale du pays.

Quelque soit la méthode utilisée, il apparaît que l'ampleur des importations illégales est très variable. Selon les estimations et les années, le commerce illégal d'hydrocarbures concernerait entre 25 000 et 110 000 m³. L'échelle est très large. Les différentes méthodes d'estimation s'accordent néanmoins pour faire apparaître une tendance générale : les quantités introduites au Niger de façon illicite ont été croissantes entre 1983 et 1991 ; il y aurait eu, à partir de 1992, un certain reflux des activités illégales, mais qui restent importantes.

Sachant que, dans ce contexte particulier, la méthode d'estimation par les ventes du secteur formel surestime l'ampleur de la contrebande et de la fraude et que celle du nombre de kilomètres parcouru la sous-estime, et compte tenu des différents autres paramètres pris en considération, il semble réaliste de considérer que, depuis le début des années 90, la consommation réelle stagne autour de 180 000 m³. Il est par contre probable que la dévaluation du franc CFA, qui a conduit à une augmentation des prix du carburant (« effet-prix »), à la pompe mais aussi sur le marché parallèle, ainsi qu'à une diminution du pouvoir d'achat des consommateurs (« effet-revenu »), ait conduit à une diminution de la consommation nationale d'hydrocarbures. La baisse de la consommation nationale a probablement été plus forte en 1995 qu'en 1994 puisque l'effet-revenu et l'effet-prix n'ont

³⁶ Etude réalisée en 1992 à la demande du Ministère des Transport de la République du Niger.

joué que partiellement en 1994 (hausse des prix à la pompe en mars en juillet 1994 ; contraction des revenus due à l'inflation progressive). On fait l'hypothèse d'une contraction du marché national de 3% en 1994 et de 6% en 1995 (par rapport à 1993)³⁷.

Dans ce cas, les importations illégales portent sur des volumes oscillant, suivant les années, entre 55 000 et 90 000 m³, soit entre 30% et la moitié de la consommation réelle. Ces trois dernières années, les importations illégales apparaissent moins importantes qu'au début de la décennie. La faiblesse des importations illégales en 1994 s'explique par les difficultés d'approvisionnement au Nigeria.

Estimation des importations illégales

	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Estimation des importations illégales (m ³)	90 000	80 000	75 000	55 000	65 000	60 000
% de la consommation réelle	50%	45%	42%	31%	38%	35%

Sources : enquêtes de l'auteur

Deux types d'importations illégales ont été distinguées précédemment : la fraude et la contrebande. A partir du nombre de licences vente-libre octroyé (en faisant l'hypothèse, assez réaliste, qu'environ 50% ont été réalisées) et de l'examen des registres de douanes, il est possible d'estimer les importations grâce à des licences vente-libre. Les quantités importées en contrebande sont ensuite estimées par défaut à l'aide des estimations des importations illégales et des importations avec des licences vente-libre.

	1994
Estimation des importations en fraude	30 000
Part des importations en fraude dans les importations illégales	55%
Estimation des importations en contrebande	25 000
Part des importations en contrebande dans les importations illégales	45%

Sources : enquêtes de l'auteur

2 - Déterminants des importations illégales

Le déterminant principal des importations illégales est, bien évidemment, le différentiel de prix du carburant dans les stations services des deux côtés de la frontière. Mais il n'est pas l'unique. Ainsi le nombre de licences vente-libre distribué joue un rôle prépondérant (cf. le paragraphe précédent), de même que les pénuries de carburants au Nigeria et les coûts de transactions pour relier le lieu d'approvisionnement au Nigeria et le lieu de consommation au Niger.

a - le différentiel de prix

L'ensemble des intervenants, que ce soient des grands commerçants bénéficiaires de licences ou de tous petits contrebandiers, interviennent dans le cadre de l'économie

³⁷ Evolution qui correspond à la contraction de la consommation d'autres produits manufacturés au Niger.

informelle. C'est par conséquent le taux de change parallèle entre la naira et le franc CFA qui est à prendre en considération.

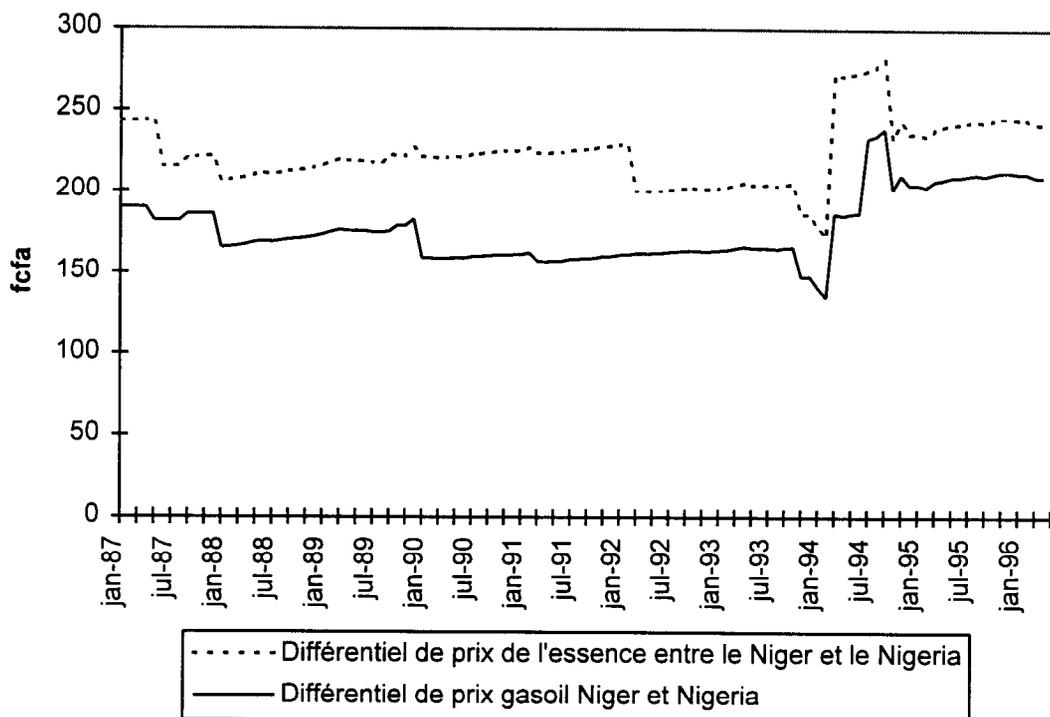
Notons d le différentiel entre les prix pratiqués dans les stations-service des deux pays. d représente en fait la « rente frontalière ». Plus d est élevé, plus le développement des activités illégales d'importation est encouragé.

$$d = Pngr - e.Pnga \quad (3)$$

où $Pngr$ est le prix à la pompe au Niger exprimé en FCFA
 $Pnga$ est le prix à la pompe au Nigeria exprimé en naira
 e est le taux de change parallèle naira/fcfa côté à l'incertain

$Pngr$ et $Pnga$ sont fixés arbitrairement par les Etats concernés tandis que le taux de change parallèle évolue au jour le jour. Une augmentation du prix à la pompe au Niger ou une baisse de ce prix au Nigeria accroît la rente frontalière, tandis qu'une diminution de $Pngr$ ou une hausse de $Pnga$ a l'effet inverse. Une dépréciation de la naira (c'est-à-dire que e diminue, puisque l'on raisonne en cotation à l'incertain) se traduit par une augmentation de la rente frontalière. Or, depuis 1985, le Nigeria connaît une forte inflation et une demande de devises élevée qui se traduisent par une forte dépréciation de la naira sur le marché parallèle. Dans ce contexte, l'incitation à se livrer à des activités illicites peut s'accroître sans qu'aucun gouvernement ne change sa politique de prix.

**Evolution de la rente frontalière pour le gasoil et l'essence
(en francs CFA courants)**



L'observation de ce graphique permet de dégager différents éléments intéressants :

- depuis janvier 87, le différentiel de prix a toujours été supérieur à 125 FCFA pour le gasoil et à 175 FCFA pour l'essence. La rente frontalière a donc toujours été significative.

- les courbes sont assez similaires pour le gasoil et l'essence. Notons cependant au Niger une baisse unilatérale du prix du gasoil en janvier 90 et du prix de l'essence en février 1992.

- les hausses des prix officiels opérées en 1988, 1990 et 1991 au Nigeria n'ont pas eu d'effet significatif sur la rente frontalière. Elles n'ont fait que réajuster la situation à la suite de la dépréciation de la naira.

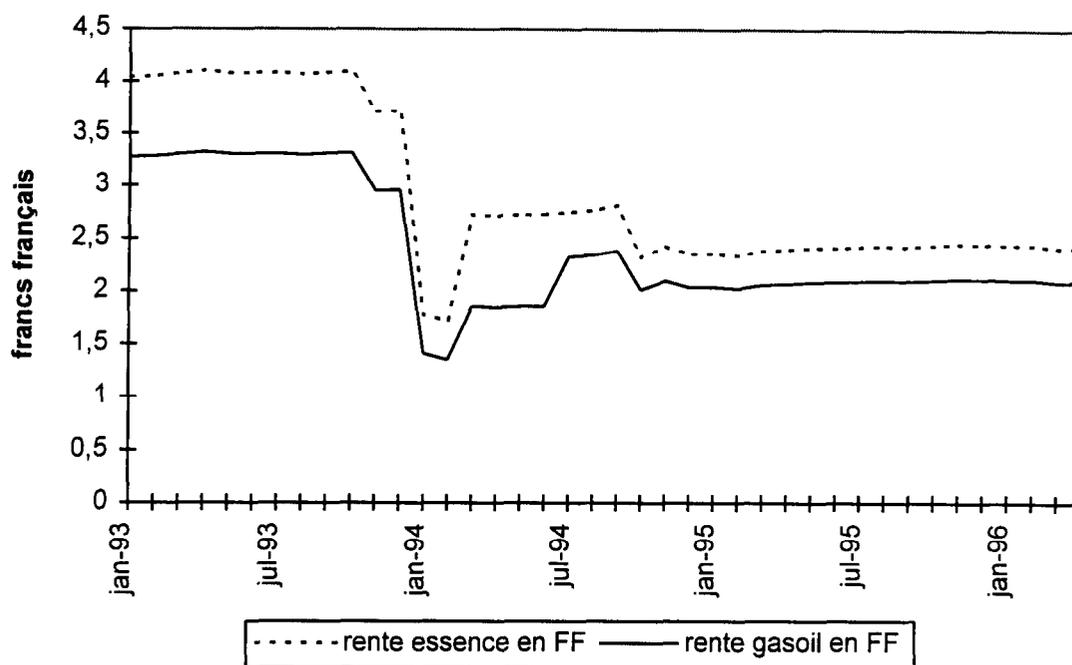
- l'évolution assez accidentée entre novembre 1993 et la fin de l'année 94 mérite quelques explications. En novembre 1993, le Nigeria a décidé de procéder à une hausse significative des prix à la pompe³⁸ qui a conduit à une diminution de la rente frontalière. Deux mois plus tard a eu lieu la dévaluation du franc CFA qui, dans un premier temps, a de nouveau réduit la rente frontalière compte tenu de l'appréciation de la naira qu'elle a entraîné sur le marché parallèle. Le différentiel de prix a alors atteint son niveau le plus bas (en valeur nominale) de l'ensemble de la période 1987-96. Mais, comme le Niger est dépendant à 100% de l'extérieur pour son approvisionnement en produits raffinés, le gouvernement a été contraint très rapidement de revoir à la hausse les prix à la pompe : + 47% pour l'essence et + 30% pour le gasoil en mars 94 et de nouveau + 20% en juillet 94 pour le gasoil (soit une hausse totale de 56% en trois mois pour le gasoil). Malgré la hausse des prix officiels des hydrocarbures au Nigeria en octobre 94³⁹, la prime en francs courants a donc augmenté par rapport à la période pré-dévaluation. Elle est ensuite restée relativement stable en 1995 et 1996 compte tenu de la stabilité du cours du change franc CFA / naira et des prix à la pompe de part et d'autre des frontières.

Compte tenu de la forte inflation qu'a connu le Niger en 1994 à la suite de la dévaluation, il semble approprié d'étudier, en complément de l'analyse précédente, l'évolution de la rente frontalière exprimée en francs français.

³⁸ Multiplication par 4,6 des prix en nairas de l'essence (de 70 kobos à 3,25 nairas) et par 5,4 des prix du gasoil (de 55 kobos à 3 nairas).

³⁹ Le litre d'essence est passé de 3,25 nairas à 11 nairas et celui du gasoil de 3 à 9 nairas

Evolution de la rente frontalière exprimée en francs français



La dévaluation du franc CFA tout d'abord, puis la hausse des prix officiels du carburant au Niger, apparaissent explicitement sur ce graphique. On constate qu'à la fin de l'année 94, la rente frontalière, exprimée en francs français, se stabilise à une valeur inférieure à la période pré-dévaluation. Cette évolution s'explique essentiellement par le fait que la hausse des prix à la pompe au Niger n'a été que de l'ordre de 50% alors que la conséquence mécanique de la dévaluation aurait dû conduire à une hausse de 100% du prix de ce bien échangeable importé. En fait, comme il a été mis en évidence dans la deuxième partie, ce n'est pas uniquement le prix d'achat sur le marché international qui détermine le coût de revient des hydrocarbures importés légalement au Niger, mais également le coût des transports, les salaires de la filière et surtout les taxes de l'Etat. Or, les salaires ont très faiblement augmenté au Niger et la hausse des coûts des transports a été de l'ordre de 50% à la suite de la dévaluation. Le gouvernement nigérien, enfin, a préféré réduire le taux de ses taxes sur le secteur afin de limiter la hausse des prix à la pompe.

b - les difficultés d'approvisionnement au Nigeria

Les problèmes de production des raffineries nigérianes, entraînent, à échéance périodique, des pénuries de carburants au Nigeria. Pendant ces périodes, les fraudeurs et les contrebandiers nigériens connaissent de grandes difficultés pour s'approvisionner en carburant nigérian subventionné. La quantité de carburant disponible sur le marché parallèle nigérian diminue très rapidement et les prix s'envolent. Une partie des consommateurs nigériens se reportent alors sur le système de distribution officiel, lequel voit ses ventes s'accroître fortement, d'autant que certains nigériens viennent jusqu'au Niger pour s'approvisionner en carburant. En pleine période de grèves dans le secteur pétrolier au Nigeria (juillet-août 94), le dépôt de la Sonidep de Zinder a ainsi vendu 26 fois plus de gasoil qu'à la même période l'année précédente. L'ensemble de l'année 1994 a été marquée par des difficultés

d'approvisionnement au Nigeria ce qui explique le fait que les importations illégales aient été moins importantes cette année là.

Les pénuries au Nigeria ne sont que transitoires. Leur influence sur la consommation de carburant importé illégalement au Niger est donc essentiellement de court terme. Il existe toutefois des effets indirects sur la consommation à long terme. En effet, la multiplication, au Nigeria, de situations de pénuries conduit le gouvernement fédéral à s'interroger sur l'opportunité de maintenir les subventions en vigueur. C'est ainsi que la hausse du prix des carburants en octobre 1994 a suivi de près la grève de juillet-août. Au Niger, la succession des pénuries pousse les consommateurs à s'interroger sur la fiabilité d'un système d'approvisionnement qui entraîne si souvent des ruptures de stocks et à se reporter partiellement sur le secteur officiel de la distribution.

c - les coûts de transaction

Les coûts de transaction comprennent à la fois les coûts de transport et les taxes informelles (essentiellement des bakchichs à verser aux autorités administratives des deux pays). Les coûts de transport dépendent essentiellement des prix du carburant au Nigeria. Les études de terrain (cf. partie III) ont montré que les taxes informelles représentent une charge beaucoup plus importante pour les fraudeurs et les contrebandiers que les coûts de transport.

Les taxes informelles prélevées par les représentants de l'administration des deux pays, pour fermer les yeux sur une activité illicite, atteignent parfois des niveaux très élevés. Elles peuvent même mettre en jeu la rentabilité d'une activité illégale. Dans le cas du commerce d'hydrocarbures, fortement réprimé et particulièrement rémunérateur pour les commerçants qui s'y livrent, les fonctionnaires sont en effet assez gourmands.

Dans le cas où les taxes informelles deviennent trop élevées⁴⁰, la contrebande peut tout simplement cesser quelques temps puisque les fraudeurs ou les contrebandiers n'y trouvent plus leur bénéfice. Mais c'est un phénomène qui a été très rarement observé pour les hydrocarbures, la rente frontalière étant particulièrement conséquente. Il semble plutôt qu'un accroissement de la répression conduise à une augmentation des taxes informelles d'une part et des marges des contrebandiers d'autre part. En fin de compte, ce sont donc les consommateurs qui subissent cette répression.

Dans le cadre d'un travail ultérieur, nous aurons recours aux méthodes économétriques afin d'examiner si elles n'infirment pas les hypothèses émises ici quant aux déterminants des importations illégales.

En somme, les importations illégales de carburant nigérian sont très variables suivant les années. Il a néanmoins été possible de distinguer des tendances de long terme : les importations illicites ont été croissantes entre 1982 et 1991. Elles ont ensuite déclinées

⁴⁰ Par exemple si le gouvernement nigérian renforce sa lutte contre la fuite de carburants à l'étranger, fermer les yeux devient plus risqué pour les douaniers. Ils deviennent par conséquent plus gourmands.

jusqu'en 1994, tout en restant importante à l'échelle de la consommation du Niger. Les déterminants principaux des quantités importées illégalement apparaissent être l'ampleur de la rente frontalière, le nombre de licences vente-libre distribué, la plus ou moins grande disponibilité de carburant au Nigeria et, dans une moindre mesure, le montant des taxes informelles prélevées par les autorités répressives.

V - Impact des importations de carburant nigérian sur l'économie nigérienne.

L'objectif est à présent de savoir quel gain (ou quelle économie) le Niger, dans son ensemble, réalise en s'approvisionnant de façon illicite au Nigeria en hydrocarbures subventionnés plutôt que de s'adresser au marché international. On ne s'intéresse donc pas, ici, aux transferts entre les différents agents de l'économie nationale nigérienne, qui ne modifient pas le gain total du pays. Ainsi, les droits de douanes perçus par l'Etat nigérien ne correspondent qu'à un transfert de richesse de l'importateur vers l'Etat. Si l'importateur importe son produit illégalement et ne paie pas les droits de douanes, il pourra d'une part accroître sa marge et d'autre part diminuer le prix au consommateur, mais le gain pour l'économie nigérienne sera le même que si l'importation avait été réalisée avec une licence Sonidep et paiement des droits de douanes.

1 - Le gain total

S'il était impossible de s'approvisionner au Nigeria, le Niger devrait se contenter de le faire sur le marché international via le Bénin et le Togo. Le prix de référence pour estimer le gain réalisé grâce à une importation par la voie nigérienne est donc le prix que coûterait l'importation de la même quantité d'hydrocarbures, rendu à la frontière du Niger, par la voie béninoise (plus économique que la voie togolaise). Le gain réalisé en important du Nigeria correspond donc à la différence entre ce coût d'opportunité et le coût réel de l'approvisionnement au Nigeria rendu à la frontière du Niger.

Dans un premier temps, on ne distingue pas les importations illégales (i.e. celles effectuées par les licences vente-libre ou par les populations frontalières) des importations légales (faites par l'intermédiaire des licences Sonidep).

Cette démarche suppose deux hypothèses, dont il faut justifier la pertinence :

- on suppose que les marges réalisées par les contrebandiers et les commerçants nigériens impliqués dans ces activités ainsi que les bakchich versés aux douaniers nigériens sont réinjectés dans l'économie nationale et ne sont pas réinvestis au Nigeria. Cette hypothèse semble tout à fait justifiée pour les contrebandiers et les douaniers. Elle ne l'est que partiellement pour les commerçants nigériens qui choisissent généralement d'investir une partie de leurs revenus au Nigeria.

- on considère que les consommations intermédiaires faites sur le territoire nigérien (essentiellement le carburant pour relier le lieu d'entrée sur le territoire nigérien au lieu de consommation final) sont identiques que les importations se fassent par la voie du Bénin ou la voie du Nigeria. Cette hypothèse est une simplification de la réalité étant donné que les consommations intermédiaires pour approvisionner Niamey sont plus faibles depuis la frontière avec le Bénin (300 km) que depuis la frontière avec le Nigeria (les citernes entrent en général au Niger par Dan Issa, distant de 750 km de Niamey) et que c'est l'inverse pour l'approvisionnement de Maradi et de Zinder.

Soit G le gain réalisé par le Niger grâce aux importations de carburant subventionné du Nigeria, on obtient :

$$G = \sum_i [V1(b - nl) + V2(b - nl) + V3(b - nc)] \quad (4)$$

- où i représente les différentes formes de carburant importé du Nigeria (essentiellement gasoil et essence)
- $V1$: quantités importées grâce à des licences vente-libre
 $V2$: quantités importées grâce à des licences Sonidep
 $V3$: quantités importées en contrebande
 b : coût d'approvisionnement d'un m³ rendu à la frontière du Niger par la voie Bénin
 nl : coût d'approvisionnement d'un m³ rendu frontière Niger par le système de licences
 nc : coût d'approvisionnement d'un m³ rendu frontière Niger pour les contrebandiers

b est déterminé par la structure de prix fournie mensuellement par la Sonidep. $V2$ est fourni par la Sonidep. $V1$ et $V3$ sont estimées selon les méthodes présentées précédemment. nl et nc sont estimés grâce à des enquêtes de terrain de l'auteur et comprennent à la fois le coût d'achat au Nigeria, les frais de transport et les bakchich versés aux fonctionnaires nigériens⁴¹.

Le calcul a été effectué pour l'année 94. Faute de données de la Sonidep encore disponible pour l'année 95, nous ne pouvons pas estimer la fraude pour cette année. Pour les années antérieures à 1994, nous ne disposons pas de données fiables sur les coûts d'approvisionnements au Nigeria.

$G_{94} \cong 3,75$ milliards de francs CFA

(pour le détail des calculs, se reporter à l'annexe)

L'économie réalisée par le Niger est donc assez conséquente, d'autant que l'année 1994, compte tenu des problèmes d'approvisionnement au Nigeria, a été l'année où, depuis 1990, le commerce de carburant avec le Nigeria a été le plus faible. Par exemple, seulement

⁴¹ Les bakchich versés aux douaniers nigériens par les contrebandiers ou les commerçants ne sont pas ici pris en compte comme des coûts. Ils correspondent en effet à des transferts au sein de l'économie nationale et non à une perte sèche.

19 263 m³ ont été délivrées par le Nigeria à la Sonidep contre près de 43 000 m³ l'année précédente. Ce gain de 4 milliards de francs CFA représente de l'ordre de 0,5% du PIB du Niger en 1994.

2 - Remarques complémentaires

Seuls les bénéficiaires directs de la rente frontalière ont été pris en compte. Or, l'exploitation de la rente frontalière génère de multiples effets indirects. Ainsi, les importations illégales d'hydrocarbures permettent à certains consommateurs de s'approvisionner à moindre coût. Ceci permet une baisse des prix des transports en commun et des transports de marchandises d'une part, une amélioration de la compétitivité des entreprises productrices s'approvisionnant sur le marché parallèle d'autre part. Certaines exportations du Niger doivent d'ailleurs une part de leur compétitivité dans les pays voisins aux faibles coûts des transports pour les acheminer dans les pays importateurs⁴².

Une analyse distinguant la part des différentes voies d'approvisionnement dans le gain total apporte des éclaircissements intéressants sur le rôle et la place des importations illégales. Les calculs effectués dans l'annexe 1 montrent que pour l'année 1994 le gain réalisé par l'intermédiaire des licences Sonidep n'est que de l'ordre de 1 milliard de francs CFA. Les importations illicites contribuent donc pour environ 75% au gain du Niger (44% pour les licences vente-libre et 30% pour la contrebande frontalière).

La Sonidep ne peut complètement profiter de la rente frontalière compte tenu de son impératif de sécurité des approvisionnements. Les importations illégales joueraient en fait un rôle complémentaire des importations officielles. Les acteurs privés s'approprient la partie de la rente délaissée par la Société publique et permettent ainsi au Niger d'étendre l'exploitation de la rente frontalière. Les importations illégales présentent néanmoins l'inconvénient de réduire les recettes fiscales de l'Etat.

VI - Importations en provenance du Nigeria dans le contexte de la restructuration du secteur pétrolier.

La restructuration du secteur pétrolier, qui supprimerait le monopole de fait de la Sonidep en matière d'importation, entraînerait de profondes modifications dans les flux d'hydrocarbures entre le Niger et le Nigeria. Elle permettrait à la fois de clarifier l'organisation du secteur et de légaliser certaines pratiques tout en posant de nouveaux problèmes.

⁴² L'exemple typique est le cas des exportations d'oignons vers la Côte d'Ivoire. Les camions chargés du transport font le plein de gasoil au marché noir à Birni N'Konni pour avoir suffisamment de carburant pour faire l'aller et le retour jusqu'à Abidjan.

La libéralisation des importations entraînerait la suppression des licences et son remplacement par un système d'agrément. A l'heure actuelle, les conditions à remplir pour obtenir cet agrément ne sont pas encore fixées. Suivant les exigences plus ou moins importantes demandées aux futurs importateurs, les conséquences seront différentes. Si l'agrément n'est accordé qu'aux filiales nigériennes des grands groupes pétroliers, le système évoluerait vers une organisation assez proche de celle ayant eu cours avant la création de la Sonidep : les importateurs seraient en position d'oligopole et s'approvisionneraient plutôt sur le marché international puisqu'ils ne disposent pas des relations nécessaires pour se fournir en hydrocarbures au Nigeria. Si, au contraire, l'agrément est accordé selon des critères plus souples permettant aux grands commerçants de se livrer à ces importations, ces derniers devraient intensifier les importations en provenance du Nigeria. S'ils obtiennent parallèlement l'agrément pour se livrer aux activités de distribution, la restructuration du secteur conduirait, en quelque sorte, à une légalisation du système des licences vente-libre.

Il est probable que les autorités nigériennes optent pour des conditions d'agrément assez souples permettant aux grands commerçants de se livrer aux activités d'importations (les conditions d'agrément devraient par contre être plus strictes pour les activités de distribution). Ce choix conduirait à une augmentation de la part du Nigeria dans les importations totales d'hydrocarbures du Niger. Il contribuerait également à accroître le gain total pour le Niger puisque les coûts d'approvisionnement, à l'heure actuelle, sont moindres par la voie nigérienne que par le recours au marché international⁴³. Ce système permettrait, en fait, de rationaliser le profit que le Niger peut tirer des subventions à la consommation au Nigeria en laissant jouer la concurrence et en limitant les entraves étatiques.

Il soulève néanmoins deux problèmes de taille :

- la sécurité de l'approvisionnement du pays. La part prépondérante que prendrait le Nigeria dans l'approvisionnement du Niger risque de conduire à des pénuries occasionnelles de carburant. En effet, comme il a été souligné, à certaines périodes l'approvisionnement au Nigeria n'est plus possible, soit parce qu'il y a pénurie dans ce pays, soit parce que les frontières deviennent moins poreuses pour ces activités considérées comme illégales côté nigérian. Le stock de sécurité risquerait alors d'être épuisé avant que les voies alternatives d'approvisionnement aient pu s'adapter à cette situation conjoncturelle.

- le problème du recouvrement des taxes par l'Etat. L'Etat nigérian éprouve de grandes difficultés à fiscaliser l'informel. Or, si l'activité d'importation d'hydrocarbures est essentiellement entre les mains des grands commerçants, le recouvrement des taxes imposées sur ces produits devrait rencontrer les mêmes difficultés que pour les autres produits.

Rappelons, enfin, que le maintien de cette rente frontalière est subordonnée à la poursuite de la politique de prix à la pompe actuellement pratiquée au Nigeria.

Il est également question, dans le cadre de la restructuration du secteur pétrolier au Niger, d'augmenter les prélèvements publics sur les hydrocarbures afin d'accroître les recettes

⁴³ Sauf si la libéralisation des importations s'accompagnait d'une baisse très sensible des frais de transport et d'intermédiaire pour les approvisionnements par les voies béninoises et togolaises.

internes de l'Etat. Les partisans de cette hausse des taxes s'appuient sur une comparaison sous-régionale qui laisse apparaître le Niger comme un des pays de l'UEMOA ayant les prix à la pompe les plus faibles. Cependant, il convient de rappeler que tous les pays de l'UEMOA ne partagent pas une frontière commune avec le Nigeria et ne sont donc pas susceptibles de devoir faire face à des importations illégales⁴⁴. Cette étude a clairement fait apparaître que le différentiel de prix à la pompe entre les deux pays est le principal moteur des activités de fraude et de contrebande. Toute augmentation des taxes au Niger entraînera une hausse de la rente frontalière. Les acteurs de la filière, prenant acte de la restructuration de la filière, mettront alors en place de nouvelles stratégies pour s'accaparer cette rente. Il y aura alors intensification des activités illégales.

Quant à la contrebande frontalière, il paraît complètement illusoire de vouloir la supprimer tant que persistera une rente frontalière. Une telle décision serait impossible à faire respecter par les services douaniers qui ne peuvent surveiller 1500 km de frontière commune. Par ailleurs, elle joue un rôle économique et social primordial pour les régions frontalières.

⁴⁴ Il n'est pas anodin de constater que le Bénin, qui partage également une frontière particulièrement poreuse avec le Nigeria a les prix à la pompe les plus faibles de l'UEMOA (175 francs CFA le litre d'essence par exemple).

CONCLUSION

A l'issue de cette étude sur le commerce d'hydrocarbures entre le Niger et le Nigeria, plusieurs constats se dégagent :

- la pérennité de la politique de subventions des prix des carburants au Nigeria n'est pas assurée car elle coûte excessivement chère au gouvernement fédéral et parce qu'elle provoque des distorsions importantes dans le fonctionnement de l'économie nigérienne,

- le Niger profite de cette politique du gouvernement nigérien. Bien que ce comportement de « cavalier-libre » ne contribue pas à renforcer la coopération régionale, il existe peu de raisons objectives pour reprocher au Niger de profiter ainsi de la politique économique menées au Nigeria.

- trois stratégies destinées à s'accaparer la rente frontalière créée par les différentiels de prix officiels des produits raffinés entre le Niger et le Nigeria ont été mis en évidence : celle mise en place par la structure institutionnelle, les licences d'importation Sonidep, celle favorisée par l'Etat en violation des règles qu'il a édicté et mise en pratique par les grands commerçants, les licences vente-libre, et celle développée par les populations frontalières qualifiée de contrebande. Les coûts d'approvisionnement au Nigeria pour les différents acteurs sont assez similaires (idem pour les licences vente-libre et Sonidep, un peu plus cher pour la contrebande compte tenu des économies d'échelles). Les économies réalisées par le Niger qu'un litre soit importé par l'un ou l'autre des acteurs sont donc peu différentes. Par contre, la répartition de la rente frontalière au sein de l'économie nationale est fort différente suivant l'importateur. Schématiquement, on peut considérer que :

- les licences d'importations Sonidep favorisent essentiellement l'entreprise publique (et donc, par son intermédiaire, l'Etat) et les commerçants bénéficiaires des licences,
- les licences vente-libre profitent aux grands commerçants et aux consommateurs,
- la contrebande frontalière bénéficie aux consommateurs et aux petits commerçants,
- les licences vente-libre et la contrebande frontalière sont fortement préjudiciables pour la Sonidep, l'Etat et les compagnies privées de distribution⁴⁵.

- les acteurs de la filière ne manquant ni d'imagination ni de capacité d'adaptation d'autres stratégies peuvent être mises en oeuvre si l'évolution de l'environnement tend à rendre caduques ou moins rémunératrices les précédentes.

- les importations illégales contribuent dans une large mesure au profit que le Niger tire des subventions nigériennes. En somme, ces activités illicites semblent être profitables pour le Niger. Elles présentent néanmoins l'inconvénient de réduire les recettes fiscales de l'Etat. La suppression des activités de contrebande frontalière est apparue illusoire, du moins tant que la rente frontalière restera élevée. L'attitude des autorités nigériennes consistant à la tolérer dans les régions frontalières et à éviter son extension dans les autres parties du pays semble appropriée. Concernant les licences vente-libre, l'attitude à adopter pour l'Etat est plus

⁴⁵ L'étude de la répartition de la rente frontalière entre les différents acteurs de l'économie nigérienne mérite des approfondissements. D'autant que cette répartition n'est pas neutre pour l'économie nigérienne. Une analyse ultérieure sera menée sur cette question.

difficile à définir. Il semble que les licences Sonidep ne peuvent entièrement se substituer aux licences vente-libre. L'abandon de l'octroi de licences vente-libre conduit alors à ne pas exploiter entièrement la rente frontalière. La meilleure politique pourrait alors être de légaliser l'octroi de licences vente-libre mais de veiller à ce que les bénéficiaires s'acquittent régulièrement de leurs droits de douanes.

- le schéma de restructuration du secteur pétrolier est en cours d'élaboration. Il se doit de bien intégrer les logiques qui sous-tendent les importations en provenance du Nigeria. La libéralisation des activités d'importations d'hydrocarbures, si elle touche les grands commerçants, devrait permettre d'accroître le profit que le Niger tire de la politique de prix à la consommation au Nigeria. Elle pose néanmoins des défis en terme de sécurité d'approvisionnement et de recouvrement des taxes publiques.

- une hausse trop importante des prix à la pompe au Niger causée par une augmentation des taxes de l'Etat, en accroissant la rente frontalière, entraînerait une intensification des importations illégales. L'assiette sur laquelle l'Etat pourrait prélever ses taxes serait alors réduite.

Annexe : calcul du gain du Niger

Soit l'équation :

$$G = \sum_i [V1(b - nl) + V2(b - nl) + V3(b - nc)] \quad (4)$$

où i représente les différentes formes de carburant importé du Nigeria (essentiellement gasoil et essence)

V1 : quantités importées grâce à des licences vente-libre

V2 : quantités importées grâce à des licences Sonidep

V3 : quantités importées en contrebande

b : coût d'approvisionnement rendu à la frontière du Niger par la voie Bénin

nl : coût d'approvisionnement rendu frontière Niger par le système de licences

nc : coût d'approvisionnement rendu frontière Niger pour les contrebandiers

Compte tenu du fait que les coûts d'approvisionnement sont différents qu'il s'agisse de l'essence ou du gasoil, il est nécessaire de distinguer les deux produits.

Les quantités importées par la Sonidep grâce aux licences d'importation sont connues, car figurant dans le rapport annuel de la société. Les quantités importées ont été estimées par l'auteur à partir de la liste confidentielle des licences vente-libre octroyées par le Ministère du Commerce qu'il a été possible de consulter. Les quantités importées par contrebande ont été déduites à partir de l'estimation des importations illégales desquelles ont été soustraites celles effectuées par l'intermédiaire des licences vente-libre.

Pour l'année 1994, on obtient les résultats suivants :

1994	gasoil	essence
V1	15 000	15 000
V2	18 836	96
V3	12 500	12 500

Le coût moyen de l'approvisionnement rendu à la frontière du Niger par la voie béninoise, b , a été calculé à partir de la moyenne des coûts inclus dans les structures de coûts disponibles publiés par la Sonidep. Il est de 127 046 francs CFA/m³ pour l'essence et de 114 237 francs CFA/m³ pour le gasoil. Il comprend le prix d'achat sur le marché international et les coûts de transport jusqu'à la frontière nigérienne.

Le coût d'approvisionnement par le système des licences au Nigeria, nl , a été établi grâce à des entretiens avec les acteurs de ces échanges. Il comprend le coût d'achat des hydrocarbures ainsi que l'ensemble des taxes informelles qu'il est nécessaire de verser pour sortir la marchandise du Nigeria. Le taux de change utilisé est bien entendu le taux de change du marché parallèle car l'ensemble des intervenants de ce commerce intervient sur ce marché. Il représente une moyenne annuelle et tient donc compte des évolutions du taux de change au cours de l'année 94 ainsi que de la modification du prix à la pompe. Il est d'environ 63 fcfa pour le gasoil et de 69 fcfa pour l'essence.

Le coût d'approvisionnement pour les contrebandiers, **nc**, a été calculé de même que pour les licences, à l'aide d'informations collectées dans des entretiens. Il est d'environ 70 fcfa pour le gasoil et de 80 fcfa pour l'essence.

$$G = 3\,750\,955\,048 \text{ fcfa}$$

Compte tenu des approximations inhérentes à ce type d'estimations, on peut considérer que le Niger a réalisé autour de 4 milliards d'économie pour l'année 1994.

On peut à présent dissocier les gains de la fraude, de la contrebande et des importations grâce aux licences Sonidep :

$$G1 = 1\,639\,245\,000 \text{ fcfa}$$

$$G2 = 970\,672\,548 \text{ fcfa}$$

$$G3 = 1\,141\,037\,500 \text{ fcfa}$$

Les licences vente-libre contribuent donc pour environ 44% du gain, les licences Sonidep pour près de 26% et la contrebande frontalière pour 30%.

BIBLIOGRAPHIE

- AZAM J.P., « Cross-Border Trade between Niger and Nigeria, 1980-87 : The Parallel Market for the Naira », in M. Roemer, C. Jones, *Markets in Developing countries : Parallel, Fragmented or Black*, San Francisco, ICS Press, 1991a
- AZAM J.P., « Niger and the Naira : Some Monetary Consequences of Cross-Border Trade with Nigeria », in A. Chhibber, S. Fisher, *The Analytics of Economic Reform in Sub-Saharan Africa*, Washington : The World Bank, 1991b
- AZAM J.P., « Le rôle de la naira dans les difficultés d'ajustement au Niger » in P. et S. Guillaumont, *Ajustement Structurel, ajustement informel : le cas du Niger*, Paris : L'Harmattan, 1991c
- BALKISSA RABIOU B., *Etude sur la structure des prix des produits pétroliers*, document interne de l'administration nigérienne, Niamey, décembre 1995
- BAYART J.F., *L'Etat en Afrique*, Paris, Fayard, 1989
- BEICIP/BUNETI, *Etude d'approvisionnement et de distribution des produits pétroliers*, Niamey, août 89.
- DAUBREE C., « Marchés parallèles et équilibres économiques », Thèse de doctorat, CERDI, Université d'Auvergne, 1993
- DAUBREE C., « Dévaluation et marchés parallèles : effectivité et redistribution au Niger », *12ème journées de Microéconomie appliquée*, Clermont-Ferrand, 1995
- EGG J., *L'économie agricole et alimentaire du Niger : vers une intégration au marché du Nigeria*, Paris : Club du Sahel, CILSS et Ministère de la Coopération, 1993
- ERNST&YOUNG, *Rapport sur l'audit opérationnel et financier de la Sonidep*, Abidjan, mars 95
- GREGOIRE E., *Les Alhazai de Maradi (Niger)*, Paris : Editions de l'Orstom, 1986
- GREGOIRE E., « Les chemins de la contrebande, étude des réseaux commerciaux en pays haoussa », *Cahiers d'Etudes Africaines*, 124, XXXI-4, 1991
- GREGOIRE E., « La trilogie des réseaux marchands haoussas, un clientélisme social, religieux et étatique », in E. Grégoire et P. Labazee, *Grands commerçants d'Afrique de l'Ouest, logiques et pratiques d'un groupe d'hommes d'affaires contemporains*, Paris : Karthala-Orstom, 1993
- GREGOIRE E. et LABAZEE P., *Le fonctionnement du marché des changes parallèles et ses incidences sur les échanges céréaliers entre le Niger et le Nigeria*, Niamey : Mission Française de Coopération et d'Action Culturelle, 1994a
- GREGOIRE E. et LABAZEE P., *Les incidences de la dévaluation du FCFA sur l'industrie et le commerce de textile au Niger*, note AUPELF-UREF, 1994b
- GUILLAUMONT P. et S., *Ajustement structurel ajustement informel, le cas du Niger*, Paris : L'Harmattan, 1991
- HERRERA J., « Estimation des flux frauduleux d'essence nigérienne et de leur impact au Cameroun et au Nigeria », in *Les échanges transfrontaliers entre le Cameroun et le Nigeria depuis la dévaluation*, GIS DIAL et Direction de la Statistique et de la Comptabilité Nationale du Cameroun, 1997.
- HIBOU B., *L'Afrique est-elle protectionniste ?*, Karthala, Paris, 1996.
- HUGON P., « Les programmes d'ajustement structurels du Niger et l'impact de l'économie nigérienne », *Afrique Contemporaine*, N°155, 1990
- IGUE J.O., « Le Nigeria et ses périphéries frontalières » in Bach D., EGG J., Philippe J., *Nigeria, un pouvoir en puissance*, Paris : Karthala, 1989
- IGUE J.O., SOULE BIO G., *L'Etat entrepôt au Bénin : commerce informel ou solution à la crise*, Paris : Karthala, 1992
- INRA-IRAM-UNB, *L'intégration par les marchés dans le sous-espace est : l'impact du Nigeria sur ses voisins immédiats*, Paris : Club du Sahel, CILSS, 1993
- ISSA ADAMO D., *Réexportations du Niger vers le Nigeria : déterminants, formes et impact sur l'économie nigérienne*, rapport de stage effectué à l'ORSTOM-Niamey, DESS d'Analyse de Projet, Université d'Auvergne, 1996.
- LABAZEE P., « Du système étatique au rôle politiques des hommes d'affaires africains » in Mappa S., *Développer par la démocratie ?*, Paris, Karthala, 1995
- LABAZEE P., « Les échanges entre le Mali, Le Burkina Faso et le Nord de la Côte d'Ivoire », in E. Grégoire et P. Labazee, *Grands commerçants d'Afrique de l'Ouest, logiques et pratiques d'un groupe d'hommes d'affaires contemporains*, Paris : Karthala-Orstom, 1993
- OCISCA, *Les échanges transfrontaliers entre le Cameroun et le Nigeria*, document de travail, Paris : Orstom, 1995

- OKOGU B. E., « Issues in Petroleum Product Pricing in Nigeria », *Journal of African Economies*, vol. 4 n°3, 1996
- PASPE, *Estimation des échanges entre le Niger et le Nigeria*, Niamey, 1995
- WANG J.Y, *Macroeconomic Policies and Smuggling : An Analysis of Illegal Oil Trade in Nigeria*, International Monetary Fund Working Paper/94/115, septembre 1994.

TABLE DES MATIERES

Introduction	page 3
I - Le secteur des hydrocarbures au Nigeria	page 5
1 - Exportateur de pétrole brut mais importateur de produits manufacturés	page 5
2 - Les subventions fédérales sur le carburant	page 6
3 - Les fuites de carburant vers les pays frontaliers	page 8
4 - Impact macro-économique des exportations illégales	page 9
II - Organisation institutionnelle du secteur des hydrocarbures au Niger	page 10
1 - La Sonidep, une entreprise à vocation rentière	page 10
2 - Ventes officielles d'hydrocarbures et voies d'approvisionnement	page 12
3 - Une source de revenu essentielle pour l'Etat	page 17
4 - Schéma de restructuration du secteur	page 18
III - Les différents modes d'importations illégales d'hydrocarbures	page 20
1 - Les licences vente-libre : collusion gouvernants - grands commerçants	page 20
2 - La contrebande frontalière	page 23
IV - Ampleur et déterminants des importations illégales	page 28
1 - Estimation des importations illégales	page 28
2 - Déterminants des importations illégales	page 31
V - Impact des importations de carburant nigérian sur l'économie nigérienne	page 36
1 - Estimation du gain total pour le Niger	page 36
2 - Remarques complémentaires	page 38
VI - Importations en provenance du Nigeria dans le contexte de la restructuration du secteur pétrolier	page 38
Conclusion	page 41