

L'ESSOR ALARMANT DE LA VENTE DU CARBURANT DE CONTREBANDE A DOUALA, CAMEROUN

Priscille Clautilde FOKAM

Dominique MEVA'A ABOMO (HDR)

Société Savante Cheikh Anta Diop (SS-CAD)

Université de Douala -Cameroun

priscillefokam@yahoo.ca

Résumé

Encore appelé «zoua-zoua», le carburant de contrebande à Douala se vend à tous les prix. La vente de ce liquide de coloration jaunâtre et hautement inflammable exerce une concurrence sévère aux produits des hydrocarbures homologués pourtant, c'est un commerce illicite. L'étude a pour objectif de mettre en évidence les risques liés à l'essor alarmant de la vente du carburant de contrebande à Douala. L'étude s'appuie sur des enquêtes par questionnaires auprès des commerçants de carburant frelaté, des entretiens avec les administrateurs locaux, des observations, et la recherche documentaire. Il en ressort de nos investigations que de provenance douteuse, la vente de carburant de contrebande à Douala est informelle et illicite pourtant, ce liquide est apprécié des consommateurs du fait de son cout très abordable. Cependant, la commercialisation du carburant de contrebande s'accompagne de nombreuses répercussions sur la santé et sur l'environnement qui est ainsi pollué. Entre les maladies respiratoires et les maladies de la peau, les automobilistes s'en sortent avec des moteurs endommagés et cela a une incidence financière pour l'Etat. la demande croissante en carburant bon marché de la part des consommateurs et la faible réglementation étant les principales causes de développement de ce commerce illicite, il est urgent de sensibiliser les consommateurs, renforcer la réglementation et le contrôle de qualité dans le secteur pétrolier. Toutefois, le renforcement d'une coopération internationale s'impose aussi, car ce phénomène tend à être un fléau transnational.

Mots clés : *carburant de contrebande, vente, Douala, hydrocarbures*

Abstract

Still called "zoua-zoua", contraband fuel in Douala is sold at all prices. The sale of this highly flammable, yellowish liquid competes severely with approved hydrocarbon products, yet it is an illicit trade. The objective of the study is to highlight the risks associated with the proliferation of the sale of contraband fuel in Douala. The study is based on questionnaire surveys of dealers in adulterated fuel, interviews with local administrators, observations, and documentary research. Our investigations revealed that the sale of contraband fuel in Douala is informal and illicit, although consumers appreciate this liquid because of its very affordable cost. However, the marketing of contraband fuel is accompanied by numerous repercussions on health and the environment, which is thus polluted. Between respiratory diseases and skin diseases, motorists get away with damaged engines and this has a financial impact on the state. The increasing demand for cheap fuel from consumers and the weak regulation being the main causes of development of this illegal trade, there is an urgent need to raise consumer

awareness, strengthen regulation and quality control in the oil sector. However, the strengthening of international cooperation is also necessary, as this phenomenon tends to be a transnational scourge.

Keywords: *contraband fuel, sale, Douala, hydrocarbons*

Introduction

« La forte attractivité sociodémographique des villes fait de l'urbanisation un pertinent facteur de reconfiguration de la distribution géographique de la population mondiale » (Meva'a, 2022 :35). C'est le cas de la ville de Douala qui est en perpétuelle sur-densification. Il s'en suit une série de crises comme c'est le cas dans le secteur des hydrocarbures, sujet à des activités illégales à grandes envergures. De ce fait, l'étude des risques de l'essor alarmant de la vente de carburant de contrebande à Douala nous incombe. Il va sans dire que cette activité a des répercussions et risques imparables sur l'environnement, l'économie et la santé. L'objectif de cette étude est de mettre en évidence ces risques qui contribuent à compromettre l'émergence de la ville. Après avoir questionné les facteurs dont est tributaire la prolifération de la vente de carburant de contrebande, nous analyserons les risques inhérents à cette vente, et enfin nous proposerons quelques solutions pour limiter cette pratique dégradante.

1. Méthodologie

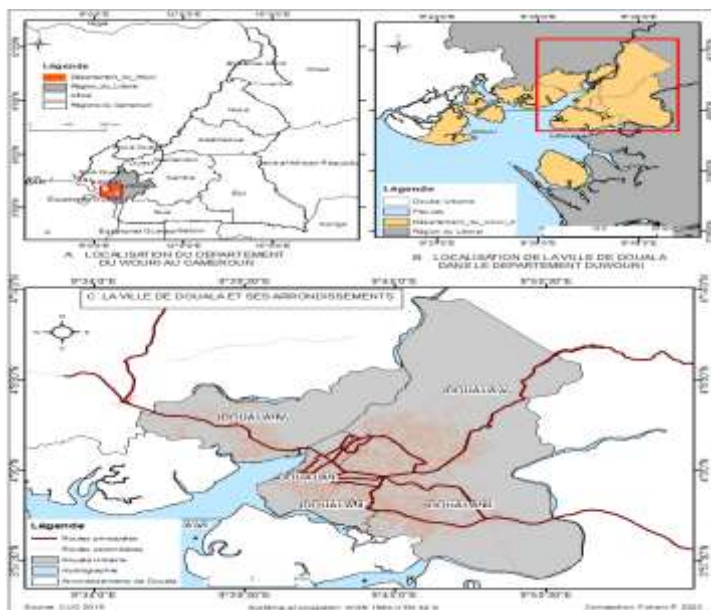
1.1 Présentation de la zone d'étude

Cette étude est menée dans la ville de Douala, située à 4°03'et 4°08' latitude Nord et 9°39' et 9°47' longitude Est, chef-lieu du département du Wouri situé dans la région du Littoral. Douala a une population d'environ 3500000 habitants répartis sur 6 communes d'arrondissements dont une rurale et cinq urbaines. Elle a une population de 3 976 440 habitants pour une densité de 4 308 hab./km².« Il s'agit d'une ville dont le développement urbain est de loin le plus important du Cameroun, avec des surfaces urbanisées estimées en 1983 à 6.500 ha contre 25. 700 ha en 2021 » (A. de P. Nsegbe, 2021 :226). Il en résulte un développement de la ville informelle.

Sur le plan économique, étant d'ailleurs la capitale économique du Cameroun et le principal centre d'affaires du Cameroun, en Afrique

centrale, la ville de Douala draine plusieurs petites et moyennes entreprises du fait de son urbanisation accélérée. Sur le plan social, ses habitants sont issus de plus de 240 ethnies du Cameroun et des citoyens étrangers. Les populations locales de Douala sont constituées des grands regroupements tribaux et ethniques issues des 10 régions du Cameroun et parlant plus de 200 dialectes.

Figure 1 : localisation de la zone d'étude



Source : Open Street Map, 2023

1.2 Méthode de collecte des données

Pour mener à bien notre étude, un questionnaire a été administré auprès de 100 vendeurs de carburant répartis en 20 vendeurs par arrondissements (5) afin d'identifier les caractéristiques des vendeurs et les contours de cette activité. Par la suite, des observations se sont focalisées sur la description du paysage et l'analyse des comportements de vendeurs ont été effectuées.

Par ailleurs, Des entretiens avec des autorités intervenant dans la régulation et le contrôle de la qualité de carburant ont permis de compléter les observations et de mieux questionner le risque lié à la vente de carburant frelaté. Le délégué régional du ministère de l'eau et de l'énergie (MINEE) nous a instruits sur la réglementation en vigueur, les sanctions encourus et les actions jusqu'ici menées dans la lutte contre cette vente illicite. Le responsable du marquage chimique des produits pétroliers de l'HYDRAC (hydrocarbures, Analyse, Contrôle) nous a éclairés sur les sources qui alimentent ce réseau de vente et les opérations mises sur pied pour combattre ce phénomène. Le technicien au service contrôle qualité de la SONARA (Société Nationale de Raffinerie) nous a éclairés sur la qualité réelle de ce carburant. La recherche bibliographique a permis d'améliorer notre connaissance sur le carburant frelaté, de confirmer la pertinence de cette étude et de faire le tour des problématiques liées au carburant. L'analyse et le traitement des données a été faite avec Word, Excel et le logiciel statistique SPSS.

2. Carburant de contrebande ou carburant frelaté

Le carburant frelaté et le carburant de contrebande sont souvent confondus, pourtant ce sont 2 types de carburants différents. Le carburant de contrebande est du carburant importé illégalement, sans payer les taxes et les droits d'importation requis par les autorités gouvernementales. Autrement, il s'agit d'un produit qui est entré sur le marché en contournant les lois et les réglementations. Le carburant de contrebande est souvent de qualité similaire à celle du carburant vendu légalement à la pompe auprès des distributeurs agréés, mais il est moins cher car il ne subit pas les mêmes coûts et taxes. Il est illégal en raison de l'évasion fiscale.

Le carburant frelaté quant à lui est un carburant illégal qui a été modifié de manière illégale pour augmenter sa quantité ou ses propriétés, souvent en ajoutant des produits chimiques dangereux. Par exemple, le carburant frelaté peut contenir des mélanges de kérosène, d'huiles usagées, d'eau, d'huile ou d'autres substances pour augmenter le volume ou réduire les coûts de production. Cependant, ces mélanges peuvent causer des dommages au moteur, des pannes et des risques pour la santé humaine et l'environnement. Le carburant de contrebande peut muter et devenir du carburant frelaté du fait des conditions de stockage

inappropriées (récipients contenant de l'huile, de l'eau, exposition au soleil,...) et lorsqu'on ajoute des substances illégales et souvent dangereuses à la composition originale du carburant. Dans le cadre de notre étude, il sera question de ces carburants présents en bordures de routes, pour la plupart des carburants de contrebande et pour une minorité des carburants frelatés.

3. Facteurs de la prolifération de vente de carburant de contrebande

3.1 Réglementation décadente

Selon le Décret n° 2000/935/PM du 13 novembre 2000 Fixant les conditions d'exercice des activités du secteur pétrolier aval, section III, article 18 , alinéa 1, il est stipulé que « *Les carburants automobiles ne se vendent qu'en stations-service.* ».Le même décret dans la section II, article 11 énonce que « Ne peuvent être autorisés à créer des dépôts de stockage de produits pétroliers au Cameroun que les détenteurs d'un agrément au raffinage, au stockage et à la distribution agissant à titre individuel ou dans le cadre d'un groupement ».L'article 32 du même décret stipule que « Est passible d'une amende dont le montant correspond à un pour cent (1%) du prix de détail des produits stockés en dépôt ou en cuve, quiconque ne justifie pas des dispositions prises pour assurer le contrôle de la qualité et de la provenance des produits pétroliers ». C'est donc une activité interdite, mais Bien qu'interdite, la commercialisation du carburant de contrebande réussi à passer entre les mailles du filet par des itinéraires méconnus. Le problème serait donc dans l'application de la réglementation et des sanctions encourues. Certains inspecteurs permettent aux vendeurs informels de continuer à opérer sans être inquiétés en échange de pots-de-vin, sans toutefois procéder à une vérification exacte.

A cet effet, la délégation régionale du ministère de l'eau et de l'énergie lance régulièrement l'opération coup de poing (OCP) accompagné des forces de maintien de l'ordre, la légion de la gendarmerie et la sureté nationale. « Lors de cette opération il est question pour notre équipe de se déployer sur le terrain deux fois par mois, à l'improviste, et d'embarquer le carburant de contrebande présent en bordure de route, lequel carburant sera par la suite vendu aux enchères aux marqueteurs agréés. Cependant, cette opération reste inefficace du fait du non

soutien de la part des forces de la police qui sont pourtant présent sur les lieux chaque jour mais restent indifférents et du fait aussi de la fuite d'information. . A plusieurs reprises, les vendeurs sont malheureusement informés de notre descente OCP, par conséquent ils ont le temps de fuir, ce qui est vraiment dommage car chaque opération nous coute énormément sur le plan financier » (propos de M. YOUSOUFA, délégué régional du MINEE pour le littoral, 2023).

3.2 Cout abordable et demande croissante

Le constat est évident à Douala. Le prix du *zoua-zoua* est beaucoup plus abordable que celui du carburant à la pompe. La demande est croissante. « Si les vendeurs parviennent à s'adapter et se résilier malgré les opérations OCP, c'est à cause de l'appât du gain, c'est une activité très économique et rentable » (propos de Mr YOUSOUFA, délégué régional du MINEE pour le littoral, 2023). Il coute environ 630 à 650 fcfa contre 730 fcfa pour celui de la pompe. la différence de prix est donc de 80 à 100 fcfa. En 2021, au Nigeria, le litre de super coutait 145 Naira, soit environ 200 fcfa. « Même en incluant les couts de transport, le vendeur trouve son compte le bénéfice est de plus de 200% » (Mr UM LIONEL, technicien au service contrôle qualité à la SONARA , 2023). Ainsi, dans un souci d'économiser de l'argent sur leur carburant, les automobilistes accourent vers les étals de vendeurs qui ne cessent de se multiplier. Si ce commerce prospère, c'est parce que le consommateur et le vendeur trouvent leur compte. Selon le tableau ci-après, 62% ont un revenu de 400000 à 500000 fcfa par mois et seulement 6% gagnent moins de 100000 par mois. C'est donc un commerce alléchant. « Même si la qualité n'est pas garantie, il y a un minimum d'assurance chez le consommateur, c'est pourquoi il en redemande ». » (Mr UM LIONEL, technicien au service contrôle qualité à la SONARA (société nationale de raffinerie), 2023).

Tableau 1: revenu mensuel des vendeurs

Revenu mensuel(en FCFA)	Fréquence	Pourcentage	Pourcentage cumulé
moins de 100000	6	6,0%	6,0
100000-200000	14	14,0%	20,0

200000-300000	8	8,0%	28,0
300000 -400000	10	10,0%	38,0
400000-500000	62	62,0%	100,0
400000-500000	100	100,0%	

Source : enquêtes terrain,2023

Ce carburant est généralement disposé de façon stratégique sur des étagères fait de matériau provisoire le long des rues, sous le soleil. Stocké dans des grands bidons, il est filtré avec un bout de tissu au moment du remplissage dans les engins à deux roues ou des véhicules.

Planche1 : carburant de contrebande en vente au quartier Yassa (A) et Nyalla (B)



Source : Fokam,2023

3.3. Provenance douteuse du carburant de contrebande

De sources douanières, ce liquide hautement inflammable communément appelé *zoua-zoua*, provient du Nigéria voisin. « Le carburant vendu en bordures de route résulte du vol, de la contrebande, des camions qui vidangent mal, des particuliers qui achètent le carburant ordinaire à la pompe et le mélange au pétrole et autres produits pour revendre à vil prix »(Mr EKOUELE, responsable du marquage chimique des produits pétroliers à l'HYDRAC, 2023)

Beaucoup de vendeurs ne se déplacent pas eux-mêmes. Des transporteurs qui se rendent régulièrement dans ce pays leur servent de facilitateurs. Ces derniers agrandissent généralement leurs bidons qui serviront pour le transport du carburant puis emmagasinent les grandes quantités de ce carburant. « *Au Nigeria, la plupart achète le carburant directement à la pompe* » (Mr YOUSOUFA, 2023). Ils reviennent dans la capitale Régionale avec des bidons pleins de liquide inflammable pour être livré aux détaillants. D'autres petits vendeurs préfèrent aller dans les quartiers reculés de la ville pour s'en procurer. Ceux qui se rendent à la source doivent réussir à contourner toutes barrières douanières. « Pour cela, ils ont réussi à tracer des voies qui passent dans les brousses » (Eloundou Messi, P. B., 2016 :48) . La plupart des personnes qui font la ligne pour s'approvisionner en carburant voyagent toujours en groupe en voitures ou camionnettes.

Une autre source de ce carburant c'est le Nigeria où il est vendu à faible cout, et pénètre le Cameroun généralement la nuit, par des voies insoupçonnées tout en échappant au contrôle douanier.

Par ailleurs, certains vendeurs de ce produit à Douala s'approvisionnent auprès de fournisseurs nationaux. En particulier auprès des camions-citerne transportant de l'essence destinée aux stations-service légaux. Ils font des arrêts sur leur chemin pour qu'une partie du carburant soit siphonnée. « L'opération se fait pendant la nuit. Quand le camion arrive, il nous rejoint à notre base, qui est très loin de la route. Là, nous recueillons la quantité de carburant prévue et le camion continue son voyage »(propos de Mr MAXIM SIMO, grossiste, 2023).

Un autre circuit est celui des transportent le carburant de contrebande par l'eau au moyen des petites pirogues. Au départ le carburant est stocké dans des futs. Mais pour traverser l'eau, il est soit mis dans la pirogue avec le fut(planche 2,A et B) soit il est déversé dans ces pirogues de fortune pour avoir plus d'espace et remis dans le fut après la traversée (planche 2,C).Ce processus de déversement est à l'origine de l'altération du carburant qui finalement peut être en contact des particules étrangères.

Ceux-ci roulent la nuit pour éviter de tomber sur les douaniers. Les points de débarquement vers le Cameroun sont également connus des services des douanes camerounaises, ainsi que de ceux du Ministère de l'eau et de l'énergie. Ainsi, Bwadibo, Bekoko, ou Bojongo dans l'Arrondissement de Douala 4ème, le lieu-dit « Port de Marseille » Akwa

Nord, Youpwe, Essengue dans l'Arrondissement de Douala 1er figurent parmi les nombreuses zones de pénétration du carburant de contrebande dans la ville de Douala.

Planche2 : carburant transporté clandestinement dans des pirogues dans une crique sur les berges du Wouri, non loin de Essengue . A et B : futs de carburants transportés dans des pirogues C : carburant déversé dans une pirogue pour le transport



Source : MINEE-Littoral,2023

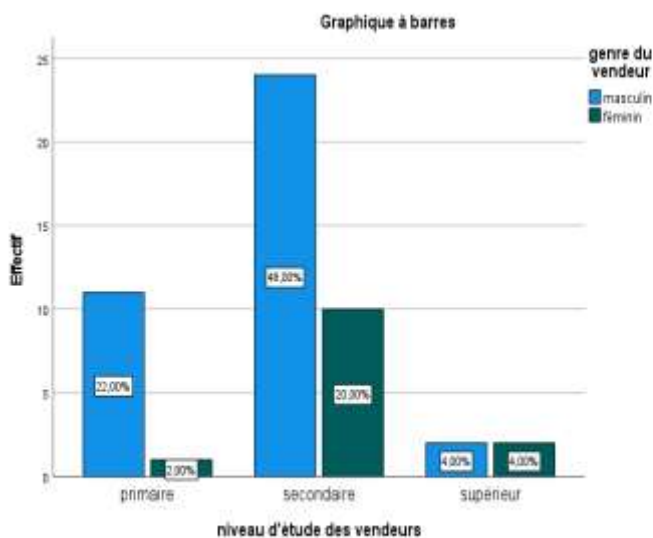
3.4 Informalité du système de vente

L'informel constitue, de par son caractère insaisissable, une défiance aux normes et aux règles établies par le pouvoir politique et économique. C'est une déviance sociale par les agents étatiques. « Son expansion affaiblit les marges financières de l'État et restreint sa capacité de contrôle » (Eyebiyi, E.2016 :36). Au Cameroun, il occupe la plupart des secteurs de production de biens et de services. Etant dans l'informel, les vendeurs préfèrent passer outre les lois en vigueur. Les rues de la ville sont bondées des étalages de vente de carburant de contrebande. Ces produits bon marché exercent une farouche concurrence aux produits des hydrocarbures homologués. Alors que le prix du Gasoil à la pompe est pratiqué à 730 FCFA le litre, d'après la Caisse de stabilisation des prix des hydrocarbures (CSPH), le même produit s'offre à 630 fcfa, parfois 600 fcfa en contrebande. « Quant au Super, Au lieu du prix homologué de 730 FCFA, il s'écoule au marché noir à environ 80 à 100FCFA de moins que le prix légal établi par la Caisse de stabilisation des prix des hydrocarbures » (Georges,S. 2021).

100% des vendeurs enquêtés affirment reconnaître que ce qu'ils font est informel, mais sont contraint d'y rester à cause du chômage. Malgré leur diplôme secondaire pour la plupart, ils n'arrivent pas à trouver de l'emploi. Selon le graphique 2, 48% des vendeurs masculins ont un niveau secondaire, 22% ont un niveau primaire et 4% un niveau supérieur. C'est un secteur dominé par les hommes.

Les quartiers Bessengue, Ndokoti, Logbaba, Bonaberi, Ndogpassi, yassa ou New-Bell abritent de plus en plus de points de vente de ce carburant de mauvaise qualité.

Figure 2 : niveau d'étude et genre des vendeurs



3. Risques de la vente du carburant de contrebande à Douala

3.1 Impact environnemental indéniable

Lorsque le carburant de contrebande devient frelaté du fait de la mauvaise conservation et de l'ajout des substances nocives, « il devient de mauvaise qualité et a un impact direct sur les concentrations des particules fines dans l'air, notamment les composés soufrés, azotés et les composés organiques volatiles en général » (Mamadou, T. *et Al*,

2019 :280). En effet, les mauvaises conditions de stockage (dans des récipients ayant des résidus d'autres produits comme de l'eau, de l'huile, ou du gasoil) et les manipulations diverses (mélanges avec d'autres produits comme du pétrole lampant pour en augmenter la quantité) en altèrent la qualité.

La manipulation des produits pétroliers dans le secteur informel engendre une pollution atmosphérique à travers les vapeurs d'hydrocarbure dispersées dans l'air, versées dans la nature ou balayées par les eaux de ruissellement pendant la saison de pluie (Eloundou Messi, P., B.,2016). La vente illicite des produits pétroliers entraîne une dégradation de l'environnement et la destruction de la nature dans son ensemble. Cette pratique contribue à la destruction de l'environnement, car ces opérations de frelatage sont pratiquées dans des espaces non appropriés

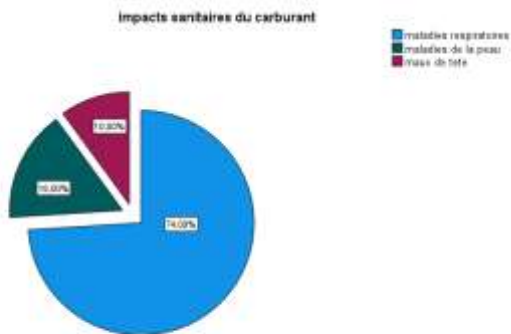
En outre, pendant la combustion du carburant de mauvaise qualité, le soufre est transformé en dioxyde de soufre (SO₂), en plus du gaz carbonique ou dioxyde de carbone (CO₂), entre autres. « Contrairement au SO₂, le CO₂ peut être éliminé dans l'environnement par photosynthèse, tandis que le SO₂ va engendrer des pluies acides qui peuvent contribuer à la déforestation » (Didier,D., 2019 :56). Durant la saison des pluies, le ruissellement des eaux transporte les hydrocarbures déversés au sol vers les bassins d'écoulement. Ces produits pétroliers peuvent asphyxier les animaux aquatiques. « Les terres où sont déversés les hydrocarbures régulièrement deviennent incultes » (Eloundou Messi, P., B.,2016). Du fait de la production abondante de la fumée par les moteurs de voitures utilisant le « zoua-zoua », il y a augmentation du risque de réchauffement climatique.

3.2 Risques sanitaires élevés

Pendant la combustion du carburant de mauvaise qualité, le soufre est transformé en dioxyde de soufre (SO₂), en plus du gaz carbonique ou dioxyde de carbone (CO₂), entre autres (Mamadou,T. et Al, 2019). Le SO₂ est très nocif pour la santé, car il affecte le système respiratoire, le fonctionnement des poumons et provoque des irritations oculaires. Le carburant étant un produit volatil, il agresse la muqueuse bronchique et les poumons, entraînant une inflammation. Ceux qui manipulent ces produits sans précautions risquent donc de souffrir souvent de l'asthme et de diverses formes d'allergie, sans compter la possibilité de

développer un cancer. « La qualité de l'air dans la ville de Douala est ainsi préoccupante, avec une teneur en polluants particulaires largement supérieure aux normes nationales et à celles de l'Organisation mondiale de la santé » (OMS)(Ngweth,S.2022 :266). D'après les enquêtes menées dans la ville auprès des vendeurs et transporteurs du carburant frelaté en provenance du Nigéria voisin, il ressort que les populations qui sont en contact avec les essences frelatées connaissent un certain nombre de problèmes de santé dus à l'exercice de leur métier. Le graphique1 présente les difficultés de santé rencontrées par les personnes manipulant ces hydrocarbures illégaux.

Figure 3: *impact sanitaire du carburant frelaté*



3.3. Endommagement des moteurs de véhicule

Le carburant frelaté a un impact très négatif sur le moteur des voitures. En effet, puisque le carburant contient des impuretés et des contaminants, il provoque des dommages importants au moteur. il obstrue les filtres à carburant, endommage les injecteurs de carburant et provoque des pannes de moteur.il encrasse les injecteurs de carburant, entraînant une perte de puissance et une augmentation de la consommation de carburant. Les dépôts d'impuretés dans le moteur également entraînent une augmentation de l'usure des pièces, comme les soupapes, les pistons et les segments de piston. De ce fait, le nombre de voitures qui accourent dans les garages pour besoin

d'entretien se multiplie. La raison est le constat des situations anormales par les propriétaires. Puisqu'il est parfois mélangé à de l'eau, cela provoque la rouille et la brûlure du systèmes d'alimentation en carburant. Aucune eau libre ne doit atteindre le moteur. L'eau endommage les réservoirs, provoque l'usure du moteur et porte atteinte à sa durée de vie. L'eau libre contenue dans le carburant peut geler, en créant des cristaux de glace qui se comportent comme n'importe quelle autre particule dure. Ils peuvent créer de l'usure dans les systèmes d'alimentation en carburant et boucher les filtres. « Le rôle d'un filtre à carburant est de protéger le moteur en barrant le passage des particules dures » (Anatra R.2022 :58). La durée de vie du moteur est ainsi réduite.

3.4. Incidence financière sur les recettes fiscales de l'Etat

Le flux d'importations clandestines d'essence constitue un manque à gagner pour l'État camerounais qui prélève une taxe sur chaque litre d'essence produite au Cameroun (taxe spéciale sur les produits pétroliers, TSPP). Ainsi, « une diminution du volume des ventes à la suite d'un accroissement des parts de marché de l'essence nigériane entraîne une diminution des recettes qui fragilise les équilibres budgétaires » (Javier Herrera, 1998 :300). Tous les impacts de vente informelle de carburant de contrebande se répercutent de ce fait sur l'économie de l'Etat. Au Nigeria d'où il provient il est subventionné et donc un manque à gagner lorsqu'il est acheminé de façon clandestine hors du pays. On note ainsi une perte de revenus fiscaux pour le Cameroun qui ne perçoit pas de taxes et impôts. Selon les experts du MINEE (ministère de l'eau et de l'énergie), la fraude et la pollution des produits pétroliers font perdre près de 50 milliards de FCFA par an à l'économie camerounaise. En effet, vendu à un prix inférieur à celui du carburant de la pompe, le carburant de contrebande attire les consommateurs, surtout que la qualité est parfois garantie, ce qui se traduit par une baisse des ventes de carburant dans les stations agréées. Cela réduit les revenus fiscaux de l'Etat qui perçoit des taxes sur les ventes de carburant. En outre, la vente de carburant frelaté peut endommager les moteurs des véhicules et des équipements, ce qui augmente les coûts d'entretien et de réparation. Ces coûts supplémentaires sont souvent à la charge des propriétaires de voitures et entreprises, réduisant ainsi leur capacité à investir dans d'autres domaines et à créer de nouveaux emplois. En entraînant des coûts

environnementaux importants et des impacts sanitaires, en étant supportés par l'Etat et la société dans son ensemble, il y a une augmentation en besoins de financement pour l'adaptation et la mitigation des impacts environnementaux. Une étude menée en 2012 par le ministère de l'eau et de l'énergie, avait démontré que le Cameroun perdait près de 39 milliards de Fcfa en raison de cette vente illicite de carburant sur le marché. Cette activité qui constitue un gagne-pain pour certains, est devenue une guerre ouverte entre le secteur formel et informel du pays.

4. Quelques solutions pour réduire les risques liés à la vente de carburant frelaté

4.1 Sensibilisation des consommateurs

La demande croissante étant l'un des principaux facteurs de prolifération de la vente du carburant de contrebande, la sensibilisation des consommateurs est un outil important dans la lutte contre la vente de ce carburant. La baisse de la demande entrainera la chute de cette activité. Il est important d'informer les consommateurs des risques encourus en achetant le carburant de contrebande, des avantages de l'utilisation de carburant de qualité supérieure auprès de fournisseurs fiables et réglementés et des alternatives légales, tout en les incitant à dénoncer les vendeurs illégaux.

Les campagnes de sensibilisation doivent être menées par les autorités, les organisations de la société civile et les médias. Qui plus est, La sensibilisation des consommateurs peut aider à lutter contre la corruption qui facilite la vente de carburant de contrebande. Il sera aussi question d'inciter la population à dénoncer les vendeurs de ce carburant. Enfin, les forces de maintien de l'ordre doivent aussi être impliquées dans cette lutte, de même que les communes d'arrondissements.

4.2 Renforcer la réglementation et le contrôle de qualité dans le secteur pétrolier

Il est essentiel de mettre en place des réglementations plus strictes et une surveillance accrue pour encadrer la production, la distribution et la vente de carburant dans la ville, tout en limitant la production et la vente de carburant frelaté. Il peut s'agir de la « mise en place d'une

brigade spéciale pétrolière pour la surveillance des frontières» (BESSAN,E. 2020 :60). Il est donc question de réduire le risque à la source, de fermer la vanne au niveau des frontières. Les autorités doivent mettre en place des normes de qualité et de sécurité pour le carburant, ainsi que des mécanismes de contrôle pour s'assurer que les normes soient respectées. Le défi ici est de veiller au respect de la réglementation adoptée.

4.3 Renforcement de la coopération internationale

L'un des principaux facteurs au développement du phénomène de carburant frelaté à Douala est la porosité des frontières Cameroun-nigérianes. Le renforcement de la coopération internationale avec le Nigéria peut contribuer à une action coordonnée et plus efficace contre la vente de carburant frelaté. Ceci passe par une harmonisation des normes et des réglementations pour la production, l'importation, l'exportation et la commercialisation du carburant, ce qui permettra d'éviter les écarts de réglementation entre les pays qui peuvent être exploités par les fraudeurs. Le simple partage des informations entre pays sur les réseaux de production et de vente de carburant frelaté, ainsi que sur les activités criminelles qui y sont associées aidera à identifier les acteurs clés et les circuits de distribution de ces produits illicites. Cela permettra aux pays de renforcer leur capacité à détecter et à prévenir la production et la vente de carburant frelaté, ainsi que des connaissances techniques sur la détection et l'analyse de carburants frelatés.

4.4 Accompagnement des populations dans des activités économiques alternatives et durables

Les populations qui se livrent à la vente de carburant frelaté peuvent être soutenues dans la transition vers des activités économiques alternatives et plus durables, pour leur permettre de gagner leur vie sans porter atteinte à leur santé et à l'environnement. Cela passe par le renforcement des capacités des populations à créer, gérer et développer des entreprises. La promotion de l'entrepreneuriat permettra de réduire leur vulnérabilité économique et sociale, leur donnant ainsi une alternative viable à la vente de carburant frelaté. En plus, la promotion de l'entrepreneuriat local leur aidera à identifier les opportunités de marché non satisfaites et créer des solutions économiques viables dans des secteurs clés comme la production d'énergie verte, les technologies

de l'environnement et l'agriculture. Il y aura de la sorte une réduction de la demande pour les carburants frelatés et par conséquent une limitation de leur production.

5. Discussion

Afin de satisfaire la demande en carburant à Douala et au Cameroun en général, deux sources concurrentes de carburants coexistent : le circuit informel relativement atomisé et le circuit formel représenté par le monopole d'État. Dans la mesure où la demande totale reste constante, les deux circuits opèrent selon le principe des vases communicants : « lorsque l'offre informelle s'accroît, les ventes officielles diminuent et vice versa » (Javier Herrera, Egg, 1998 ;78). Ainsi, l'interdiction et les risques liés à la vente de carburant de contrebande dans la ville de Douala ont toujours été une préoccupation inquiétante pour les autorités en charge du contrôle de la qualité des hydrocarbures.

Cependant, Nous sommes en présence d'une activité qui fait l'unanimité malgré ses risques puisque chacun y trouve son compte. C'est dans ce sens que Javier Herrera pense qu'il serait insuffisant de limiter l'impact de la contrebande au seul manque à gagner fiscal. L'État camerounais peut aussi dégager un impact positif du développement de la fraude. En effet, depuis 1994, il cède le brut à la Sonara à un prix inférieur au prix international (environ 13 dollars le baril à comparer avec le prix international d'environ 18-20 dollars le baril). Par ailleurs, Elle permet à l'Etat de régler quelque peu le problème de l'emploi. C'est un trafic qui amortit la crise en fonction du nombre d'emploi qu'il génère et des revenus qu'il procure aux différents acteurs.

La construction de l'État peut se lire à travers la transgression de l'ordre public dans un contexte d'inégalités et d'appauvrissement croissants en Afrique. Dans ce même ordre d'idée, les travaux de Eyebiyi (2016) soulignent la place et l'importance de l'informalité dans le fonctionnement des sociétés africaines, en prenant pour exemple le cas du trafic de l'essence de contrebande entre le Nigeria et le Bénin. Il montre comment la répression du commerce informel de carburant s'est structurée au Bénin et illustre les logiques étatiques instables de plus ou moins grande tolérance à l'égard des pratiques dites informelles de commerce de carburant. Si l'informalité est présentée comme une déviance sociale par les agents étatiques, elle est en réalité

un processus de long cours de négociations au quotidien mis en œuvre par plusieurs marginalisés pour survivre dans un contexte d'incertitudes.

Conclusion

Cette étude avait pour objectif d'examiner les risques liés à l'essor de la vente de carburant de contrebande à Douala. Il en ressort que les éléments détonateurs de cette activité sont la réglementation décadente, l'informalité de la vente, le coût abordable, la demande croissante. La vente de carburant de contrebande présente d'énormes risques environnementaux, sanitaires et financiers. Bien que le carburant de contrebande ne soit toujours pas de mauvaise qualité, Pour limiter cette activité illicite et par conséquent les risques encourus, les consommateurs devraient être informés et sensibilisés sur le manque à gagner que cela génère dans l'économie du pays. Les autorités locales doivent faire preuve de fermeté en prenant des mesures de répression contre les vendeurs entêtés. De ce fait, l'Etat peut procéder par des méthodes de surveillance électronique des camions-citerne. Toutefois, la coopération internationale doit être démultipliée d'où une mobilisation collective.

Bibliographie

Anatra R. (2022), *Carburant frelaté - Des dommages notoires pour les véhicules.* quotidien national d'informations et d'analyses

BESSAN E.H. (2020), *Transactions illégales dans le commerce transfrontalier : cas des échanges entre le Bénin et le Nigeria.*, thèse de doctorat, Université d'abomey-calavi, pp214

Bruno MONTCHO, (2009), *Problématique de l'interdiction de la vente de carburant dans le secteur informel à Cotonou au Bénin*,

Décret n° 2000/935/PM du 13 novembre 2000 Fixant les conditions d'exercice des activités du secteur pétrolier aval

Eloundou Messi Paul Basile (,2016), *La vente illégale des hydrocarbures: conservation et problèmes de santé publique dans la ville de Maroua*,
www.ijres.org Volume 4 Issue 10 || October. 2016 || PP. 60-66

Eyebiyi, E. (2016), *Étudier l'État à partir de l'informalité. Répression et résistances autour du commerce informel de carburant. Lien social et Politiques*, (76), 77–95. <https://doi.org/10.7202/1037066ar>

Georges Semey, ecomatin. (2021), *Contrebande : retour en force du carburant frelaté à Douala*, 2021

Herrera Javier, Egg J., (1998), *Echanges transfrontaliers et intégration régionale en Afrique subsaharienne*. Autrepart, 6, 210 p. ISSN 1278-3986.

Loi n° 99/013 du 22 décembre 1999 portant *code pétrolier*.

Mamadou Traoré, Julien Chongwang et Boureima Sanga. (2019) *Le carburant frelaté, une bombe à retardement*. Editions Afrique Sub-Saharienne

NGWETH, Aimée, Suzanne, (2022), *qualité de l'air intérieur et santé humaine dans la ville de Douala*. Thèse de doctorat, Université de Douala

NSEGBE Antoine de Padoue (2021), *Pressions urbaines et état de santé de l'environnement à Makepe-Missoke, un ancien front d'urbanisation dans l'arrondissement de Douala 5ème (Cameroun)*, *Revue Espace, Territoires, Sociétés et Santé* 4 , 11-26, [En ligne], URL: <https://retssa-ci.com/index.php?page=detail&k=187>