

**LA VENTE À LA SAUVETTE DU CARBURANT "BOUDÈ": « PAR QUI » ET
« POURQUOI » CETTE ACTIVITÉ PROSPÈRE-T-ELLE DANS LA VILLE DE
KARA AU NORD TOGO ?**

**THE STREET SALE OF "BOUDÈ" FUEL: "BY WHOM" AND "WHY" THIS
ACTIVITY PROSPERING IN THE TOWN OF KARA IN NORTHERN TOGO?**

Adam Alassane MEATCHI

Université de Kara, Togo

Résumé : La commercialisation informelle du carburant est une activité à risque. Le transport, l'entreposage et la vente au litre du liquide inflammable à la sauvette font peser le risque d'incendie. Une moindre erreur peut être fatale aussi bien pour le trafiquant que pour son voisinage. Malgré cela, elle est devenue une activité tenue par nombre de personnes dans la ville de Kara. Notre étude s'est inscrite dans une logique fonctionnelle se donnant pour objectif d'analyser la contribution de cette vente illicite du carburant au renforcement du pouvoir d'achat des trafiquants. Les données qui y sont exploitées sont collectées auprès de 72 personnes ressources réparties en quatre groupes cibles : les importateurs, les semi-grossistes, les détaillants et les consommateurs. Ces informateurs sont identifiés et approchés grâce à des techniques d'échantillonnage empiriques (la boule de neige et l'échantillonnage de volontaires), puis interrogés au moyen du questionnaire et d'un guide d'entretien individuel semi-dirigé. Les résultats obtenus montrent que, bien qu'étant prohibée, la vente du "boudè" permet aux personnes en situation économique inconfortable (chômeurs, petits salariés, élèves et étudiants) de s'occuper et d'accroître leur pouvoir d'achat.

Mots clés : carburant, trafiquants, pouvoir d'achat, Kara.

Abstract : Informal fuel marketing is a risky business. The transport, storage and sale by the liter of flammable liquid on the sly pose the risk of fire. The slightest error can be fatal both for the trafficker and for his neighbours. Despite this, it has become an activity held by many people in the city of Kara. Our study is part of a functional logic with the objective of analyzing the contribution of this illicit sale of fuel to the strengthening of the purchasing power of traffickers. The data used therein is collected from 72 resource persons divided into four target groups: importers, semi-wholesalers, retailers and consumers. These informants are identified and approached using empirical sampling techniques (snowball and volunteer sampling), then interviewed using the questionnaire and a semi-directed individual interview guide. The results obtained show that, although prohibited, the sale of "boudè" allows people in an uncomfortable economic situation (unemployed, low-wage earners, pupils and students) to occupy themselves and increase their purchasing power.

Keywords: fuel, traffickers, purchasing power, Kara.

Introduction

En 2012, l'Organisation Internationale du Travail (OIT, 2012) a alerté que le monde est confronté à un défi, majeur : celui de créer des emplois décents pour quelques 900 millions de personnes vivant avec leurs familles en-dessous du seuil de pauvreté¹. Six ans après, le Groupe de la Banque Mondiale (2018) mentionne que non seulement l'Afrique subsaharienne abrite la majorité des pauvres de la planète, mais aussi et surtout que, contrairement à la plupart des autres régions du monde, le nombre de personnes vivant dans la pauvreté dans cette région est en pleine augmentation, passant d'environ 278 millions en 1990 à 413 millions en 2015.

En effet, les effectifs de diplômés sans emploi, la détérioration des termes de l'échange, l'appauvrissement des sols, etc., ont plongé des couches entières dans la paupérisation. Pour faire face à cette vulnérabilité, des hommes se sont montrés à la fois résilients et créatifs, en s'installant à leur propre compte, et embrassant pour la plupart, des activités qui échappent à la comptabilité nationale. C'est le début de l'émergence du concept d'économie informelle (K. Hart, 1973). Ainsi, selon Akim (2008), le « secteur informel » regroupe les petites activités et entreprises rémunératrices souvent individuelles ou familiales, caractérisées par la désobéissance au cadre fiscal et juridique étatique, par l'absence d'une comptabilité légale tenue et par les salaires non déclarés.

Il s'agit, pour la plupart, des activités dont la tenue nécessite peu de qualification et pouvant s'exercer de jour comme de nuit, de façon saisonnière ou ambulatoire. Jadis considéré comme pourvoyeur d'emplois précaires, le secteur informel occupe désormais une place cruciale en matière de création d'emplois et de contribution à la formation du revenu (O. Thiam, 2018).

Au Togo, son rôle dans le processus de croissance et de développement économique n'est pas négligé. Depuis quelques années, l'Etat a mis sur pied des microcrédits à travers le Fonds National pour la Finance Inclusive (FNFI) pour accompagner des initiatives privées. Cependant, toutes les activités du secteur informel ne font pas bonne presse. C'est le cas de la commercialisation des produits pétroliers, hors des canaux officiels, qui est tenue pour être illicite et illégale. Avant toute analyse, il est admis que, tous ceux qui s'adonnent à ce « marché parallèle » sont des « importateurs frauduleux », des « trafiquants », des « contrebandiers », (M. Oumarou et F. Aminou, 2020 ; V. Caupin, 1997), et le produit qu'ils proposent est du *boudè*², soit une essence dont la qualité est sujette à caution. C'est ainsi qu'on a assisté, en 2009, aux débuts de « l'opération entonnoir », à travers laquelle la police fait des descentes inopinées sur le terrain, à des saisies de stocks de carburant et la mise aux arrêts des vendeurs au litre. Malgré ces mesures quelques fois musclées, les pouvoirs publics ne sont pas parvenus à éradiquer les coins de vente illégale du carburant dans les villes et villages du Togo.

Dans la ville de Kara, la vente du carburant, en dehors du circuit autorisé, prend des proportions exponentielles. Chaque jour, un nombre impressionnant de bidons d'une contenance de 25 litres, en provenance du Bénin (voisin immédiat du Nigéria), alimentent ce secteur. Une fois à destination, les stocks sont entreposés à l'abri afin

¹ Moins d'un dollar par jour.

² Mot en mina qui veut dire moins cher.

d'échapper au contrôle des policiers, avant d'être étalés aux abords des rues, dans des bouteilles pour la vente en détail au bénéfice des motocyclistes et autres automobilistes. L'exposition se fait par fois au travers des signes presque anodins : une bouteille vide renversée sur un bâton planté ou vraisemblablement abandonnée sur une brique, un « bidon jaune³ » négligemment laissé au bord de la route et portant une inscription (le prix du litre de carburant).

Sans faire l'apologie d'une activité dont chaque segment (le transport, l'entreposage et la vente au détail) est susceptible d'avoir de conséquences dramatiques, le présent article fait le choix d'explorer les raisons de la floraison de la commercialisation illicite du carburant en dépit des mesures de répression instaurées depuis plus d'une décennie. L'étude part du fait que la satisfaction des besoins fondamentaux est l'une des motivations principales des activités humaines et vise à analyser la contribution de la vente illicite du carburant au renforcement du pouvoir d'achat des trafiquants.

Pour réaliser cet objectif, nous faisons appel au structuro-fonctionnalisme de T. Parsons (1937 et 1951) comme grille de lecture des résultats de l'étude. Variante du fonctionnalisme, cette théorie présente les actions humaines sous la forme d'un système. Chaque action est comprise par rapport à sa fonction dans la structure sociale. Ce qu'il entend par action, c'est toute conduite humaine motivée et guidée par les significations et impliquant l'intervention de quatre sous-systèmes : l'adaptation, le *Goal attainment* ou la poursuite des buts, l'intégration nécessaire pour la coordination et la stabilité du système et le *Latent patterns maintenance* qui sert à assurer chez les acteurs la motivation nécessaire. La notion de fonction n'est pas corrélée à celle de structure, mais plutôt à celle de système. Car, la structure fait référence à l'aspect statique et stabilisé de la fonction, alors que le système renvoie au processus, donc à ce qui a un aspect dynamique. Bref, le structuro-fonctionnalisme s'intéresse à un niveau de description d'une organisation où les éléments de celles-ci peuvent être caractérisés en termes de leur rôle fonctionnel et où cette caractérisation permet une explication du comportement global de cette organisation (E. Pacherie, 1995, p. 9). Cette théorie permet de saisir les significations des comportements des trafiquants, ainsi que les fonctions de leur activité.

1. Méthodologie de la recherche

1.1. Cadre physique

Le cadre physique de la présente étude est la ville de Kara. Chef-lieu de sa préfecture et de sa région, Kara est la deuxième plus importante ville du Togo sur le plan politique et administratif. Elle est située dans la partie nord du pays, à 420 km de Lomé la capitale, entre 9°30 de latitude Nord et 1°11 de Longitude Est. Située au carrefour des axes Lomé-Ouagadougou et Bénin-Ghana, la ville de Kara s'y prête bien aux activités génératrices de revenus (légales et illégales).

³ Il s'agit des bidons d'huile végétale, de couleur jaune, qu'on récupère une fois le contenu vidé, pour prochainement y mettre du carburant.

1.2. *Participants*

Les groupes cibles concernés par cette étude sont tous les acteurs situés sur la chaîne de commercialisation illégale du carburant. Il s'agit des importateurs, des semi-grossistes, des détaillants (vendeurs) et des consommateurs. Le rôle de chaque groupe est déterminant pour la survie de l'activité :

- ✓ les importateurs : ils constituent le maillon le plus important de la vente du carburant frelaté. Chaque importateur a autour de lui un réseau solide, qui lui facilite l'acquisition du carburant depuis la frontière Togo-Bénin, ainsi que son transport et sa livraison aux semi-grossistes ;
- ✓ les semi-grossistes : avec un capital (fonds de roulement) non négligeable, ils sont les clients des livreurs. Ils disposent de lieux tenus secrets pour l'entreposage des stocks ;
- ✓ les vendeurs au litre : contrairement aux deux premiers groupes, les vendeurs sont les plus exposés. Ils se ravitaillent auprès des semi-grossistes et s'installent aux abords des rues pour la vente en détail ;
- ✓ les consommateurs : ce groupe est constitué d'automobilistes et de motocyclistes qui alimentent leurs engins grâce au carburant de la rue. Quelques fois familiers aux vendeurs et semi-grossistes, ils peuvent renseigner sur l'ensemble des changements constatés autour de ces trafiquants, traduisant une amélioration de leur pouvoir d'achat.

A l'exception des vendeurs (qui s'exposent lorsque la menace policière est absente) et des consommateurs, les autres acteurs situés en amont animent l'activité en catimini. Ceci étant, il est très difficile de disposer d'une liste exhaustive des groupes cibles afin de constituer l'échantillon des enquêtés. C'est pourquoi, les techniques probabilistes d'échantillonnage ont été écartées au profit des techniques empiriques que sont la boule de neige et la technique du consentement volontaire.

Vu la sensibilité du sujet, la boule de neige s'est avérée fructueuse. Elle a été employée pour approcher les deux premiers groupes cibles. Comme point de départ, nous avons approché un livreur et un semi-grossiste à qui nous avons garanti l'anonymat et la confidentialité. Une fois la confiance établie, ces premiers informateurs nous ont mis en contact avec certains de leurs collègues, qui, à leur tour en ont fait autant. Avec eux, nous avons recueilli des données grâce uniquement au guide d'entretien semi-structuré.

La technique du consentement volontaire a été appliquée aux vendeurs et consommateurs. Nous avons souhaité que, parmi ce public à la fois nombreux et facile d'accès, les personnes à enquêter soient celles qui sont consentantes et volontaires pour donner leur opinion.

Au total, sur la base des techniques d'échantillonnage décrites plus haut, 72 individus dont 54 détaillants, 03 importateurs, 03 semi-grossistes et 12 consommateurs ont été concernés par l'étude.

1.3. *Techniques de collecte et d'analyse des données*

La collecte des données s'est faite grâce à la recherche documentaire, l'enquête par questionnaire, l'entretien individuel semi-structuré et l'observation directe. Tout est parti d'une observation : la multiplication des points de vente de carburant en bordure des rues à travers la ville de Kara. Ensuite, la recherche documentaire,

essentiellement effectuée sur internet, a permis de circonscrire le sujet, puis d'identifier l'angle pertinent d'analyse. Enfin, l'enquête par questionnaire (pour les détaillants) et l'entretien individuel (pour les semi-grossistes, les consommateurs et les importateurs) ont servi à reconstruire le profil des personnes impliquées dans la vente du *boudè* ; puis de comprendre pourquoi elles résistent aux mesures de répression. Les données collectées ont été traitées à l'aide du logiciel SPSS dans sa version 21.

2. Résultats

Les résultats sont présentés en trois sections qui correspondent aux items autour desquels le questionnaire, le guide d'entretien et la grille d'observation ont été conçus. Elles renferment chacune une variable indépendante. La première est une construction du profil des acteurs concernés par la vente du carburant de rue. En quelque sorte, elle a pour but de projeter la situation économique dans laquelle ces personnes ont évolué avant leur entrée dans le trafic du carburant. La seconde section porte sur la contribution de cette activité à l'amélioration de leur pouvoir d'achat. La dernière section est un mini sondage cherchant à savoir si ces importateurs (trafiquants), semi-grossistes et vendeurs seraient favorables à une éventuelle reconversion professionnelle.

2.1. Profil socio-économique des personnes impliquées dans le trafic du carburant

Partout où il existe des normes, il existe une transgression de la norme (J. Etienne, F. Bloess, J-P. Noreck et J-P. Roux, 2004). En d'autres termes, il y a toujours une catégorie d'acteurs qui, soit par passion, soit par contrainte, posent des actions contraires à ce qui est institué. A l'étape actuelle, avant de vérifier la contribution de la vente illicite du carburant au renforcement du pouvoir d'achat des trafiquants, il nous est apparu pertinent de partir du profil des acteurs impliqués dans ce commerce non autorisé. Le but est de fournir un aperçu de la situation économique des trafiquants avant leur entrée dans ce commerce. Cette première variable est saisie à travers un ensemble de caractéristiques que sont : le sexe, l'âge, le niveau d'études et la profession.

Tableau 1: Répartition des enquêtés (détaillants) selon le sexe

Sexe	Effectifs	Pourcentages (%)
Féminin	04	7,4
Masculin	50	92,6
Total	54	100

Source : Enquête de terrain (2021)

D'après le tableau 1, la quasi-totalité des personnes impliquées dans la vente illicite du carburant sont des hommes. Leur effectif représente 92,6% contre seulement 7,4% de femmes. En effet, la commercialisation du carburant est culturellement admise comme une activité masculine. L'acquisition, l'acheminement et la vente de la marchandise nécessitent un effort physique continu et un important volume horaire

hors du ménage. Il faut parcourir des kilomètres de sentiers tordus, esquiver la police et/ou la douane.

Tableau 2 : Répartition des enquêtés (détaillants) selon l'âge

Age	Effectifs	Pourcentages (%)
[10-19]	03	5,56
[20-29]	13	24,07
[30-39]	25	46,30
[40-49]	11	20,37
[50 et plus]	2	3,70
Total	54	100

Source : Enquête de terrain (2021)

Il ressort de ce tableau que les personnes dont l'âge est inférieur ou égal à 19 ans et celles âgées de 50 ans et plus sont les moins impliquées dans le trafic et la commercialisation du carburant dans la ville de Kara. Leurs parts représentent respectivement 5,56% et 3,70%. La tranche 30-39 ans est la plus représentée, avec un effectif légèrement en-dessous de la moyenne (46,30%) ; elle est suivie des tranches 20-29 ans (24,07%) et 40-49 ans (20,30%).

Ce n'est pas un hasard si les enquêtés ont un âge proche de 30 ans. Cet âge coïncide avec le moment où l'homme cherche à s'accomplir, développant parfois le goût du risque. A cet âge, lorsque les opportunités légales se font rares, l'illégalité peut s'avérer une opportunité pour s'essayer. C'est à cela que fait allusion un enquêté en ces termes : « A 30 ans, l'homme doit savoir qu'il est en train de passer la moitié de sa vie active sur terre. Et si jamais à 40 ans, l'emploi n'est pas au rendez-vous, qu'est-ce qu'il lui reste à faire ? Il faut tout essayer ; c'est l'arrivée qui compte » (T. P., 35 ans, semi-grossiste).

Tableau 3 : Répartition des enquêtés (détaillants) selon le niveau d'instruction

Niveau d'étude	Effectifs	Pourcentages (%)
Non scolarisé	06	11,11
Primaire	13	24,08
Secondaire	23	42,59
Etudes universitaires	12	22,22
Total	54	100

Source : Enquête de terrain (2021)

Le tableau 3 révèle que les enquêtés ayant étudié jusqu'au secondaire représentent la part la plus importante de l'échantillon. Ils sont 23 sur 54 enquêtés, ce qui représente un taux de 42,59%. La proportion de ceux qui se sont limités au primaire n'est pas non plus négligeable. Elle est légèrement en bas du quart (soit 24,08%), suivie de ceux qui ont un niveau d'études universitaires (22,22%) et de ceux qui n'ont jamais été scolarisés (11,11%). La faible proportion des analphabètes est une statistique trompeuse, car leur proportion dans la population citadine active est elle-même en nette régression.

Un importateur a même affirmé que « pour vendre "boudè", on n'a pas besoin de beaucoup de connaissances scolaires. Il faut simplement savoir s'adapter aux circonstances » (K. E., 38 ans, importateur). Les réflexes dont il est question dans ce verbatim diffèrent

d'une catégorie d'acteurs à une autre. En effet, l'importateur doit contourner au moins la douane (en faisant passer sa marchandise par des sentiers) et savoir interagir avec elle au besoin, puis construire son réseau de preneurs. A son tour, le semi-grossiste doit savoir mettre son stock à l'abri des regards indiscrets et négocier avec la police en cas de saisie du stock. Le détaillant doit aussi faire preuve d'une vigilance accrue en s'informant sur les sorties de la police dans la ville afin de prendre ses dispositions. La commercialisation du carburant en dehors des stations-services est une activité exigeante.

Tableau 4 : Répartition des enquêtés selon la profession occupée avant l'entrée dans le trafic du carburant

Profession	Effectifs	Pourcentage (%)
Agriculteurs	02	3,70
Mécaniciens (deux roues)	12	22,22
Petits commerçants	04	7,41
Petits salariés	05	9,26
Diplômés sans emploi (minimum BEPC)	23	42,60
Elèves et étudiants	08	14,81
Total	54	100

Source : Enquête de terrain (2021)

S'agissant des professions, le tableau 4 indique que ceux qui, avant d'embrasser la vente du carburant étaient des « sans emploi », occupent la tête du classement. Ils sont 23 sur 54 individus (soit 42,60%) ; ensuite, viennent les mécaniciens (22,22%), les élèves et étudiants (14,81%) et les petits salariés (9,26%). Les deux dernières marches du classement sont occupées par les petits commerçants (7,41%) et les agriculteurs (3,70%).

Ce qui frappe à l'œil dans ces données, c'est bien les effectifs des chômeurs et des mécaniciens. La raréfaction des offres d'emploi (comparativement à la demande) étant une évidence, cette activité est pour plusieurs chômeurs une solution provisoire à la précarité. En attendant un emploi formel et stable, elle leur permet de répondre à leurs besoins.

Un enquêté, décrivant sa vie d'avant, affirme : « je connais les risques liés à ce métier. Mais, il fallait que je m'accroche à quelque chose, car ma situation économique n'était pas bonne. Même au foyer, je n'avais plus de valeur devant ma femme » (A. T., 46 ans, semi-grossiste). Un conducteur de taxi-moto abonde dans le même sens et dit : « c'est le chômage et la pauvreté qui ont poussé plusieurs à vendre le carburant. Si quelqu'un gagne bien sa vie, il ne va pas s'intéresser à ça » (G. L., 27 ans, conducteur de taxi-moto).

Parlant des mécaniciens, c'est plutôt la proximité qu'ils ont avec les consommateurs de carburant qui semble justifier leur implication dans le trafic. C'est ce que tente d'expliquer un des leurs qui déclare ce qui suit :

chez nous, certains dépannages nécessitent que le moteur reste en marche. Il faut du carburant à côté pour se faciliter la tâche en cas de besoin. Au début, je prenais un bidon de 25 litres chez un vendeur, pour ne plus avoir à me rendre chez lui à chaque fois qu'un client en a besoin. Avec le temps, j'ai constaté que je prenais deux à trois bidons par semaine. C'était comme si je vendais son carburant pour son compte.

C'est là que j'ai eu l'idée de chercher quelqu'un chez qui je prends au prix d'en gros. Aujourd'hui, j'ai installé trois points de vente. C'est devenu ma seconde activité (K. K., 45 ans, mécanicien de deux roues).

En considérant les quatre premiers tableaux, il ressort que les personnes qui jouent des rôles dans le trafic du carburant sont des hommes (92,6%) actifs (20-49 ans), dont la majeure partie (42,60%) vit au chômage. A eux s'ajoutent, par nécessité, des mécaniciens d'automobiles à deux roues (22,22%) et des élèves/étudiants (14,81%). Déjà, ce résultat permet d'isoler le chômage comme un premier déterminant de la vente illicite du carburant dans la ville de Kara.

2.2. La vente illicite du carburant comme une activité prospère

Pour analyser l'incidence de la vente illicite du carburant sur le pouvoir d'achat, chaque personne enquêtée a été invitée à renseigner son chiffre d'affaires mensuel. Nous rappelons que les statistiques concernent uniquement les vendeurs au litre.

Tableau 5 : Répartition des enquêtés selon le revenu mensuel

Revenu mensuel (en FCFA)	Effectifs	Pourcentages (%)
Moins de 10.000	01	1,85
10.000-20.000	04	7,41
20.000-30.000	06	11,11
30.000-40.000	11	20,37
40.000-50.000	14	25,93
50.000-60.000	10	18,52
60.000 et plus	08	14,81
Total	54	100

Source : Enquête de terrain (2021)

Plus du quart (25,93%) des vendeurs informels de carburant fait un gain mensuel compris entre 40.000 et 50.000 fcfa. A côté, 18,52% de leurs homologues ont déclaré que leur gain se situe entre 50.000 et 60.000 fcfa ; et 14,81% font un bénéfice mensuel supérieur à 60.000 fcfa. De façon groupée, ceux qui gagnent moins de 20.000 fcfa par mois sont seulement 5 vendeurs (soit 9,26%) de l'effectif total.

En clair, le commerce informel du carburant procure des gains non négligeables. Les plus ambitieux parmi ces commerçants installés le long des rues sont affiliés à des microfinances chez qui ils font journalièrement des épargnes pour la réalisation de leurs projets. Le gain est encore plus consistant chez les grossistes et semi-grossistes qui préfèrent carrément avoir un compte bancaire en bonne et due forme sur lequel ils placent leur gain. L'un d'eux déclare ce qui suit : « A notre niveau, le bénéfice dépend du nombre de voyages effectués par semaine ou par mois. Mais, j'ai au moins 225.000 fcfa comme bénéfice à la fin de chaque mois » (K. E., 38 ans, importateur).

Tableau 6 : Répartition des enquêtés selon le plus grand projet/investissement réalisé

Projets réalisés	Effectifs	Pourcentages (%)
Je suis d'abord à l'étape de l'épargne	13	24,07
J'ai acheté un moyen de déplacement	14	25,93
J'ai payé un terrain	07	12,96
J'ai construit une maison	05	9,26
J'ai continué mes études	04	7,41
J'ai payé mes dettes	11	20,37
Total	54	100

Source : Enquête de terrain (2021)

Selon le tableau 6 ci-dessus, 25,93% des enquêtés ont pu se procurer un moyen de déplacement avec le profit réalisé sur la vente informelle du carburant. A côté, 12,96% ont acquis un terrain avec leurs gains, et 9,26% ont déclaré avoir construit des maisons. Vingt virgule trente-sept pourcent (20,37%) ont réglé leurs créances et 24,07% affirment qu'ils sont encore à l'étape de l'épargne. Dans l'ensemble, chaque répondant dispose d'une marge de bénéfice.

2.3. Pour ou contre une reconversion professionnelle ?

Peu importe à combien s'élèvent les gains, le trafic du carburant est une activité dangereuse. Elle fait peser le risque d'incendie à tous les niveaux, allant du transport du liquide inflammable à sa mise dans les réservoirs des engins, en passant par son stockage. Une moindre erreur peut être fatale aussi bien pour le trafiquant que pour son voisinage. A l'unanimité, les personnes enquêtées l'ont reconnu. C'est alors que nous avons trouvé qu'il était opportun de chercher à savoir si, connaissant les risques de métier, ils envisageraient une reconversion professionnelle.

Tableau 7 : Répartition des enquêtés selon qu'ils sont pour ou contre la conversion professionnelle

Possibilité d'une reconversion professionnelle	Réponses	Effectifs	Pourcentages (%)
	Oui	13	24,07
	Non	31	57,41
	Indécis	10	18,52
	Total	54	100

Source : Enquête de terrain (2021)

Les données du tableau 7 montrent que chez 57,41% des personnes interrogées, l'éventualité d'une reconversion professionnelle n'est pas à l'ordre du jour. Ceux qui ont donné un avis favorable sont seulement au nombre de 10 personnes, soit 18,52% de l'échantillon. Il semble que certaines parmi elles ont carrément peur de se retrouver dans leur précarité d'antan en changeant de secteur d'activité. Cette peur n'est pas que le propre des vendeurs ; elle envahit aussi les importateurs et semi-grossistes. L'un d'eux a exprimé son inquiétude en ces termes :

Je suis dans ce métier il y a 11 ans. J'ai eu la confiance de plusieurs personnes à qui je livre la marchandise. Si j'abandonne ce business, il me faudra combien de temps pour m'adapter à la nouvelle activité ? Et si je ne réussis pas, ma famille vivra de quoi ? C'est compliqué ! Malgré les risques, je tiens à la vente du carburant. Dieu saura me protéger aussi longtemps que possible (T. P., 35 ans, semi-grossiste).

La peur de réaliser un saut dans l'inconnu fait que les commerçants informels du carburant n'envisagent plus d'autres alternatives. Mais, elle semble ne pas être le seul handicap important. Certains parmi les trafiquants pensent rendre un service utile à la population. Cette conviction se retrouve dans le verbatim suivant :

Vous êtes sûr que si nous cessons nos activités, les quelques stations-services de la ville pourront gérer la demande ? Des gens vont perdre beaucoup de temps avant d'acheter le carburant à la pompe. Ça va créer des retards dans les services ; le prix du zém va s'augmenter, etc. C'est grâce à nous qu'il n'y a pas ces difficultés. C'est de cette façon qu'il faut voir la chose (A. T., 34 ans, semi-grossiste).

Le commerce illicite du carburant dans la ville de Kara est une activité aux contours complexes. La connaissance du profil des acteurs qui l'animent et leurs motivations est importante pour le circonscrire.

3. Discussion

La grille d'interprétation qui est proposée pour conduire l'analyse des résultats obtenus dans le cadre de cet article est le structuro-fonctionnalisme de T. Parsons (1937 et 1951). Pour rendre claire l'analyse, il est utile de rappeler les trois axes de résultats présentés dans cette recherche et relever concomitamment leur dimension fonctionnelle.

En effet, le premier axe s'est rétrospectivement intéressé au profil que présentaient les personnes concernées par le trafic du carburant, avant leur entrée dans ce business. Il en ressort qu'il s'agit principalement des hommes ayant connu un passé économique précaire marquée par le chômage ou par les petites rémunérations. D'évidence, embrasser une activité ordinaire génératrice de revenus n'a jamais été une décision fortuite, à plus forte raison, le trafic du carburant. Alors, le commerce informel du carburant s'est présenté au trafiquant comme une opportunité de mobilisation des ressources pour une *adaptation* à son environnement caractérisé par la raréfaction des offres d'emploi.

Le second axe a montré que grâce à ce commerce, plusieurs importateurs, semi-grossistes et détaillants sont parvenus à réaliser des projets et investissements. D'une part, ces réalisations sont la preuve que l'action en soi renfermait depuis le départ un *goal attainment* (but) que seule la mobilisation méthodique des ressources et énergies a rendu possible. D'autre part, l'atteinte des objectifs convainc davantage les trafiquants à s'enliser dans leur métier. C'est ce que Parsons appelle *latent patterns maintenance ou la fonction de latence* nécessaire au maintien du système.

La troisième et dernière ligne droite des résultats est une conséquence des deux premières. Elle a indiqué que plusieurs trafiquants redoutent la reconversion professionnelle de peur de tomber dans leur situation économique de départ. Cette peur ressentie par les enquêtés exprime le rejet des changements brusques et des

perturbations majeures. Elle est le désir de maintenir *l'intégration* retrouvée après des années d'errances et de précarité.

Quoi qu'illicite et illégale, la vente illégale du carburant remplit des fonctions nécessaires à la stabilité de la société en contexte chômage.

En effet, le trafic du carburant n'est pas un phénomène propre à la ville de Kara uniquement. Il est une réalité que vivent plusieurs pays d'Afrique. C'est le cas notamment au Bénin où M. Kiki, A. Medenon et R.S.C. Dossou-Cadja (2016) ont relevé la coexistence d'un marché officiel incarné par les stations-services et d'un marché parallèle caractérisé par les étalages d'essence aux abords des rues. Ailleurs, Oumarou et F. Aminou (2020) mentionnent que le « zoua zoua⁴ » représente environ 75% du carburant consommé dans la partie septentrionale du Cameroun. Bref, la visibilité de la vente à la sauvette du carburant dans les villes africaines est telle que plusieurs travaux s'en sont intéressés, et ont porté sur les axes de recherches que ceux abordés dans cet article.

3.1. L'axe 1 : Profil des personnes impliquées dans le trafic du carburant

Le tout premier résultat obtenu dans ce travail a été le profil des personnes impliquées dans le trafic du carburant, apostrophant leur situation économique précaire de départ comme un élément ayant favorisé leur entrée dans ce trafic. Le Rapport Afrique de Crisis Group (2012) est allé dans ce sens, affirmant que les activités illicites et parallèles aux circuits officiels sont développées par les exclus du système de redistribution de la rente pétrolière pour en accéder à une fraction de celle-ci. La même conviction est à retrouver chez E. Eyebiyi (2016), selon qui, la vente informelle du carburant est une activité pourvoyeuse d'emplois et intégratrice de milliers d'exclus, de sans-emplois et de chômeurs au Bénin. V. Caupin (1997), dont la recherche porte sur le flux des hydrocarbures entre le Niger et le Nigéria, avait déjà montré que 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.

Par contre, d'autres recherches antérieures ont identifié un second profil de contrebandiers. Il s'agit de hauts responsables de l'appareil politico-administratif, jouissant de bonnes relations dans la douane et les forces de l'ordre, qui assurent l'importation de la marchandise (M. Oumarou & F. Aminou, 2020 et V. Caupin, 1997). Dans la sous-région, ces profils de contrebandiers profitent de la proximité et la porosité des frontières (M. Oumarou & F. Aminou, 2020), des accointances qu'ils ont avec les douaniers (E. Eyebiyi, 2016) et du différentiel de prix à la consommation entre le Nigéria et ses voisins (V. Caupin, 1997, J. Herrera, 1998 et MDAEP, 2014). « Un carburant moins cher au Nigéria qu'ailleurs dans la région représente une incitation majeure pour les contrebandiers, qui achètent à des prix subventionnés dans le pays pour ensuite revendre au Bénin, au Togo, au Cameroun, en République centrafricaine, au Tchad et au Niger » (Rapport Afrique de Crisis Group, 2012, p. 8).

⁴ Zoua zoua désigne le carburant frelaté, dans une langue locale du Cameroun.

Nous avons montré que les effectifs de trafiquants continuent de croître en raison justement de la persistance du chômage et la pauvreté. Mais, il y a lieu d'apprécier à leur juste valeur les autres paramètres pris en compte dans d'autres études.

3.2. L'axe 2 : La vente illicite du carburant comme une activité prospère

En ce qui concerne le résultat de l'axe 2, nous avons relevé que les activités de la contrebande participent à l'augmentation du pouvoir d'achat des trafiquants. Dans plusieurs pays où s'observe le trafic des produits pétroliers, le constat est le même. En effet, G. Courade (1994) affirme qu'au Cameroun, cette activité frauduleuse a permis aux jeunes, d'accéder à une source de revenu dans un contexte de raréfaction d'emplois au sein du secteur moderne de l'économie. V. Caupin (1997) estime à 5% l'effectif des populations de Maradi et de Zinder (au Niger) vivant directement ou indirectement de cette activité.

Au Bénin, le MDAEP (2014) soutient que le marché informel assure 87,7% de la consommation nationale des produits pétroliers (soit 58 milliards de revenu en 2007), et procure à ceux qui s'y adonnent une marge brute mensuelle comprise entre 70 et 170.000FCFA. Ces retombées du trafic profitent parfois à un ensemble social élargi. C'est ce que Eyebiyi (2016) désigne par « intégration du social dans l'économie », marquée par des stratégies redistributives des fruits de la contrebande, à savoir le financement des sociabilités et des infrastructures sociocommunitaires de base, la prise en charge des marginalisés ou encore l'assistance à la scolarisation des enfants. Le poids économique de ces trafiquants béninois est tel qu'ils ont fini par se retrouver en Association des Importateurs, Transporteurs et Revendeurs des Produits Pétroliers (AITRPP).

Parlant toujours de la contribution du commerce informel du carburant, M. Oumarou et F. Aminou (2020) ont admis que le coût relativement bas des produits de 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.

On retient de ces auteurs que ce n'est pas aux seuls acteurs de premier plan et leur entourage immédiat que profitent les retombées économiques du trafic de carburant.

3.3. L'axe 3 : la peur ou le refus d'une conversion professionnelle

Nous avons apprécié le refus ou l'abstention à la conversion exprimé par les trafiquants comme l'expression de la peur de faire un saut dans l'inconnu ou de se retrouver avec une activité moins rentable. Ceci semble fidèle au ressenti de leurs homologues du Bénin. En effet, selon le MDAEP (2014), l'éradication du commerce informel de l'essence fait partie des préoccupations de l'État béninois. Pour atteindre cet objectif, le gouvernement a parié sur la conversion professionnelle des trafiquants. Ainsi, il a proposé l'agriculture et l'élevage comme métiers de conversion à ces trafiquants. En retour, ces derniers ont jugé ces activités peu rentables à court terme et trop contraignantes. Ils sont même proposés de verser des taxes à l'État afin d'avoir les coudées franches (MDAEP, 2014). Les ultimatums et l'usage de la « violence légitime » au sens marxien, mis en œuvre plus tard par l'État, n'ont pas permis d'asphyxier le commerce informel et transfrontalier de carburant. Ces nouvelles stratégies ont plutôt

simplement catalysé la consolidation de la filière à travers la mise en place d'associations de plus en plus fortes et suscité l'avènement d'un cartel du *kpayo* d'envergure nationale qui permet aux trafiquants de contrôler au quotidien les prix auprès de tous les détaillants (E. Eyebiyi, 2016, p. 88). Le constat est le même au Cameroun où les forces de l'ordre ont eu du mal à maîtriser les vendeurs à la sauvette du « fédéral⁵ » (J. Herrera, 1998).

L'autre fibre d'explication de ce refus de reconversion tient au fait que les trafiquants sont dans une posture d'affirmation et même de défense d'un droit à l'informalité. Ils considéreraient le commerce de carburant frelaté non comme une transgression de la loi, mais comme un moyen de renforcer leurs capacités à s'émanciper et à accroître leur pouvoir de changer leur destin (K. M. Nassi, A. C. Mawussi & Z. Y. Magnon, 2019). C'est dans la limite de cette acceptation que B. Montcho (2015, p. 2015) considère la vente du *kpayo* comme une débrouille visant à combler le vide laissé par l'Etat dans une société béninoise où le taux de chômage est élevé et où les services publics de fourniture en carburant sont limités et défaillants.

Conclusion

Ce travail se préoccupait d'aller à la recherche de ce qui motive la commercialisation prohibée du carburant dans la ville de Kara. Pour résoudre la préoccupation, le travail de terrain est parti de la connaissance du profil des acteurs situés en amont et en aval de ce commerce (importateurs, semi-grossistes et détaillants), aux projets et investissements qu'ils ont pu réaliser grâce à ce trafic. Il ressort que la vente du *boudè* permet à beaucoup de personnes en situation économique inconfortable de s'occuper et d'accroître leur pouvoir d'achat. Mais, ce rôle ne saurait faire perdre de vue les pertes de recettes fiscales qu'entraîne la vente informelle du carburant ainsi que les dangers liés au transport, à l'entreposage et à la vente au litre du liquide inflammable. Il serait alors intéressant de pencher sur cette face cachée du commerce illicite du carburant à travers d'autres recherches scientifiques.

⁵ Carburant frelaté importé de l'Etat fédéral du Nigéria dans le langage des « koweïtiens ».

Références bibliographiques

- CAUPIN Vincent, 1997, *Les Flux d'Hydrocarbures entre le Niger et le Nigéria : Formes, Estimation, Déterminants, et Impact sur l'Economie du Niger*, Niamey, ORSTOM.
- EYEBIYI Elieth, 2016 « Étudier l'État à partir de l'informalité. Répression et résistances autour du commerce informel de carburant », in *Lien social et Politiques*, n° 76, pp. 77-95.
- Groupe de la Banque Mondiale, 2018, *Rapport 2018 sur la pauvreté et la prospérité partagée : Compléter le puzzle de la pauvreté*, <https://openknowledge.worldbank.org/>, consulté le 29 novembre 2021.
- HERRERA Javier, 1998, « Du « fédéral » et des « Koweïtiens » : la fraude de l'essence nigérienne au Cameroun », in *Autrepart*, n° 6, pp. 181-202.
- KIKI Vincent J.M., MEDENON Aristide et DOSSOU-CADJA Rodrigue Sèdjro C., 2016, « Modélisation du comportement du consommateur d'essence au Bénin », in *Revue d'Analyse des Politiques Economiques et Financières*, n° 2, pp. 1-19.
- Ministère du Développement, de l'Analyse Economique et de la Prospective du Bénin (MDAEP), 2014, *Rapport sur le profil social national : Commercialisation de l'essence dans le secteur informel au Bénin : analyse et enjeux*.
- MONTCHO Bruno, 2015, *Commercialisation de l'essence "Kpayo" à Cotonou : entre déviance et débrouille ?*, Thèse de doctorat, Université d'Abomey-Calavi.
- NASSI Karl Martial, MAWUSSI Ayité Claude et MAGNON Zountchégbé Yves, 2019, « Espace frontalier Sanvee-Kondji-Hillacondji (Togo-Bénin) : entre entrave à la libre circulation et contrebande », in *Revue Ivoirienne de Géographie des Savanes*, n° 6, pp. 269-282.
- OIT, 2012, *Tendances mondiales de l'emploi*, http://www.ilo.org/global/-the-ilo/news100m/news/WCMS_171703/Lang--Fr/index.htm, consulté le 12 décembre 2021.
- OUMAROU Mohamadou et AMINOUC Faycal, 2020, « Analyse du Comportement du Consommateur du Carburant-Essence au Cameroun : Examen du Cas de la Ville de Maroua », in *Global Journal of Human-Social Science : Economics*, https://globaljournals.org/GJHSS_Volume20/2-Analyse-du-Comportement.pdf, consulté le 20 décembre 2021.
- PACHERIE Elisabeth, 1995, « Le fonctionnalisme : état des lieux », In *Intellectica, Revue de l'Association pour la Recherche Cognitive*, n° 21, pp. 9-37.
- PARSONS Talcott, 1937, *The structure of social action*, New York, McGraw-Hill.
- PARSONS Talcott, 1951, *The social system*, New York, The Free Press.
- Rapport Afrique de Crisis Group, 2012, « Le golfe de Guinée : la nouvelle zone à haut risque », in *Internationa Crisis Group, Working to prevent conflict worldwide*, n° 195.
- THIAM Omar, 2018, « Le secteur informel en Afrique de l'Ouest : enjeux et perspectives », in *Management & Sciences Sociales, Kedge Business School*, n° 25, La responsabilité sociétale des écoles de management en France, pp.118-129.