

---

**Fraude du carburant à la filière de distribution dans la ville  
d'Abidjan en République de Côte d'Ivoire**

Jean Claude Danhoue

&

Seydou Bamba\*

**Résumé**

L'objectif de cette étude est d'expliquer la fraude sur le carburant dans la ville d'Abidjan. L'étude essentiellement qualitative, s'est appuyée sur une recherche documentaire couplée d'enquêtes de terrain à partir des entretiens individuels. La filière de distribution du carburant est depuis des décennies en proie à un courant de pratiques frauduleuses importantes. Les résultats soulignent qu'un réseau de trafiquants, à travers des mécanismes, détourne d'importantes quantités de carburant et par de multiples vecteurs de transports, pénètrent le marché. Cette fraude qui atteint un essor remarquable entraîne des conséquences tant pour l'économie nationale, celle des industries pétrolières, sans ignorer les effets néfastes sur la santé des usagers.

**Mots-clés** : Fraude, carburant, taxes, réseau, contrebande, trafiquant.

**Abstract**

The objective of this study is to explain fuel fraud in the city of Abidjan. The essentially qualitative study was based on documentary research coupled with field surveys based on individual interviews. The fuel distribution industry has been plagued by a wave of major fraudulent practices for decades. The results highlight that a network of traffickers, through mechanisms, diverts large quantities of fuel and through multiple transport vectors, penetrates the market. This fraud, which has reached remarkable growth, has consequences for both the national economy and that of the oil industries, without ignoring the harmful effects on the health of users.

**Keywords**: Fraud, fuel, taxes, network, smuggling, trafficker.

---

\* Côte d'Ivoire, [danhoujeanclaude@gmail.com](mailto:danhoujeanclaude@gmail.com)

## Introduction

La fraude est définie comme toute forme de supercherie malveillante ou criminelle commise par une ou plusieurs personnes, dans le but d'obtenir des gains ou à éluder les taxes et droits douaniers (Gallet 6). Celle portant sur le carburant est un phénomène très ancien, mais qui se pose de manière récurrente depuis de longues années et tend à s'adapter à l'évolution des sociétés (Pesqueux 17).

La fraude du carburant est très complexe par sa nature, parce qu'elle est fréquemment combinée avec des activités licites de production, de distribution et de commercialisation, donc difficile à repérer et à évaluer. Les pays l'enregistrent de manière séparée dans leurs statistiques officielles et ne représentent qu'une estimation partielle de l'importance réelle de cette activité souterraine (Pluchart 83). Selon l'Organisation Mondiale du Commerce, (OMC, 2019), la fraude du carburant dans le monde a augmenté à un rythme inédit depuis plus de dix ans, pour atteindre 150 milliards de mètres cubes. Face à la morosité socioéconomique que connaissent les Etats faibles, les activités informelles ont constitué des sources de revenus substantiels pour une large frange de la population et de milliers de ménages (Eyebiyi 77).

Dans de nombreux pays en Afrique, la fraude du carburant en est une qui est appréhendée par un grand nombre de personnes comme créatrice d'emplois et réductrice de la pauvreté (Diakité 10). Amnesty International estimait, entre 2011 et 2017, les fuites de carburant de manière frauduleuse d'une valeur de 21,7 millions de litres (chiffres soutenus par Shell et Eni). Ainsi, au Nigeria, c'est environ 14 milliards \$ qui sont soustraits des caisses des industries pétrolières au profit des trafiquants (Perouse de Montclos 5). Au Bénin, la contrebande du carburant qui part du Nigeria empruntant des routes clandestines pour être déversé sur les marchés illicites au Bénin couvre 80 % de la demande nationale (Montcho 349). Selon (Hadibi et al. 110), la frontière Est de l'Algérie avec la Tunisie, est en proie à une dynamique de circulation illicite de grandes quantités de carburant, de fraude et frelaté dans les deux sens. Ce trafic illicite se chiffre à plus de 3 millions de litres par jour, représentant le tiers de la consommation nationale de la Tunisie. Dans le nord du Mali, c'est le même constat. Des flux de transactions informelles de carburant issus de la contrebande s'estimaient en chiffre d'affaires hebdomadaires en 2014 à environ 1,36 million USD (Serigne 9).

Des organisations criminelles disposant de ressources financières considérables ont colonisé le marché du carburant au noir. De leur position, elles infiltrent les cercles de décisions politiques et économiques, accèdent à l'information et recrutent des ressources humaines de différents profils (Hatem 163). Fonctionnant pour l'essentiel selon le principe des réseaux, le trafic illicite de carburant est bien structuré, ce qui lui permet de proliférer au-delà des frontières et de s'installer durablement (Grégoire et Pellerin 153).

Le phénomène prend de l'ampleur et la lutte contre les distributions parallèles de carburant reste mitigée dans les pays du continent, car beaucoup d'obstacles viennent limiter l'intervention de l'Etat. Les déterminants qui favorisent la pratique de la fraude, se structurent autour de la grande tolérance à l'égard de cette pratique informelle, de la forte rentabilité financière, de la présence des réseaux ethniques et d'alliances qui prennent la forme d'institutions parallèles souvent plus efficaces et puissantes que les institutions officielles. Aussi, il faut souligner l'attachement des consommateurs au carburant parallèle pour des raisons de prix abordables (Atta et al. 18).

L'opération de la fraude du carburant conduit à de nombreuses conséquences, qui vont de la perte significative de revenus pour les économies des Etats et des entreprises pétrolières, ainsi que la dégradation de la qualité de l'air et celle des moteurs de véhicules suite à l'utilisation des produits frelatés sans toutefois ignorer les répercussions sanitaires pour les usagers (Mousli et Oukaci 110).

En Côte d'Ivoire, la fraude du carburant occupe une place importante dans l'économie souterraine du pays. Des individus peu scrupuleux mus par des désirs de s'enrichir très vite et à tout prix ont pris le contrôle de la distribution frauduleuse du carburant sur le territoire national (Yao 25). Ils ont essaimé leur business dans tous les circuits au niveau local, mais aussi tout au long des différentes frontières nationales (Ani et al. 29). Avec plus d'ingéniosité et d'imagination, ils déjouent les contrôles douaniers et échappent au paiement des droits et taxes douaniers (Atta et al. 15).

La question de recherche est de savoir comment s'organise la pratique de la fraude du carburant dans la ville d'Abidjan ?

L'objectif de cette étude est d'expliquer la fraude sur le carburant dans la ville d'Abidjan.

L'article s'articule autour d'un cadre théorique et méthodologique, d'une présentation des résultats et d'une discussion des résultats obtenus.

## **1. Cadre théorique et démarche méthodologique**

### **1.1. Cadre théorique**

Des travaux scientifiques ont exposé d'importantes conclusions au sujet de la fraude sur le carburant. Des auteurs ont cherché à montrer que la fraude est une réalité et d'ampleur importante. Ils notent aussi qu'un certain nombre de déterminants traduit la nette proportion de la pratique de la fraude. Des actions de lutte sont menées au plan local, mais aussi régional pour freiner le phénomène. Ces opérations illégales peuvent avoir des conséquences énormes au niveau économique et sanitaire.

Deux théories ont été dégagées pour conduire l'étude. La théorie de l'acteur-réseau de (Callon et Ferrary 37-44) qui indique que, pour qu'une criminalité se structure, il faut qu'elle s'intègre à un réseau. Les réseaux criminels exercent le plus d'influence sur les autres acteurs. Les auteurs partent du principe que, plus un individu n'a de liens avec des groupements, plus sa probabilité individuelle de devenir lui-même délinquant ne devient forte. Cette théorie est pertinente dans le cas de notre étude. Les trafiquants s'organisent au sein d'un réseau criminel pour mener à bien leurs activités illicites telles que la fraude sur le carburant à Abidjan. Quant à la théorie économique du crime de Becker, reprise par (Bonnet, 137-159), note que le criminel est un acteur rationnel et le crime est avant tout conçu comme un moyen de gagner sa vie. Les agents ne s'engagent dans le crime que si celui-ci paie, c'est-à-dire que les bénéfices nets (les gains moins les coûts) qu'ils dégagent sont supérieurs aux bénéfices nets du travail légitime. Les trafiquants du carburant font une analyse entre les activités légales et les activités illégales afin de saisir l'importance du gain espéré au moyen des activités criminelles et celle du coût du crime et la probabilité d'être arrêté et condamné.

### **1.2. Démarche Méthodologique**

#### **1.2.1. Site et participants à l'enquête**

La ville d'Abidjan, capitale économique du pays, a été le site de recherche de cette étude en raison de l'importance des activités de distribution du carburant de fraude, de l'implication d'un nombre

croissant d'acteurs et un marché potentiel de consommateurs de carburant de fraude.

La population d'enquête prend en compte des agents des douanes pour leur rôle d'agents de recouvrement des droits et taxes et donc chargés de l'applicabilité des règles en matière de distribution de carburant. Des agents de police, de gendarmerie et de sécurité font partie de la population de l'enquête en raison de leur mission de contrôle et de répression des formes de transactions illicites. Par ailleurs, ces agents des services publics ont été retenus pour leur participation remarquable à la pratique de la fraude. Nous avons aussi des opérateurs économiques nationaux et étrangers regroupant des grossistes, des demi-grossistes, des détaillants, qui sont les acteurs directs de l'opérationnalisation de la fraude. À côté de ces participants à l'enquête, nous avons des intermédiaires qui servent de négociateurs ou de conciliateurs entre les fraudeurs et les agents des services publics. D'autres acteurs parallèles considérés comme des aides aux trafiquants ont participé à l'enquête compte tenu de leur apport dans la pratique de la fraude.

L'échantillon de la population d'enquête a porté sur 50 participants tirés sur la base d'un échantillonnage à choix raisonné. Ce sont 15 agents des services publics, dont 05 à Abidjan et 05 agents burkinabés et 05 ivoiriens au corridor douanier à la frontière entre le Burkina Faso et la Côte d'Ivoire ; 20 opérateurs économiques dont 10 locaux et 10 étrangers installés à Abidjan ; 05 négociateurs ou intermédiaires et 10 aides aux fraudeurs, tous à Abidjan.

### **1.2.2. Instruments de recueil de données**

#### **Recherche documentaire**

Le présent article s'appuie sur l'analyse d'une documentation assez variée composée de publications scientifiques, de mémoires de fin de cycle traitant de la question de la fraude sur le carburant, des documentations provenant d'institution (OMC, Direction des Douanes ivoiriennes, Direction des hydrocarbures, SIR, (Société Ivoirienne de Raffinage, GESTOCI (Société de Gestion de Stocks Pétroliers en Côte d'Ivoire), toujours relatives à la problématique d'opérations frauduleuses dans la distribution du carburant. Dans cette perspective, nous nous sommes rendus dans les différentes bibliothèques de la capitale économique et aux centres de documentation des différentes institutions au niveau local.

### **Observation directe**

L'observation directe a été donc l'une des techniques utilisées pour prendre connaissance de faits et de situations en rapport avec les différentes étapes de la pratique de la fraude en termes de contrebande et de ravitaillement à travers des circuits lacustres au niveau local. Pendant l'enquête, nous avons pu aussi observer les lieux de transactions entre les acteurs, grossistes, détaillants et les acheteurs. Par ailleurs, nous avons pu constater des entrepôts clandestins de stockage de carburant de fraude et la consolidation des réseaux d'acteurs, ainsi que les ramifications parallèles et complicités entre les agents de contrôle et des acteurs de la fraude.

### **Entretiens**

Les entretiens individuels sont menés à l'endroit des agents de contrôle et de répression contre la fraude (la douane, la gendarmerie et la police) à l'intérieur de la ville d'Abidjan ainsi qu'au niveau des postes situés aux frontières (Burkina Faso). Nous nous sommes aussi entretenus avec les importateurs, exportateurs et les revendeurs, détaillants, grossistes, semi-grossistes, transporteurs, ainsi que les acheteurs. Les acteurs intermédiaires et autres acteurs de l'opérationnalisation de la fraude, ainsi que des usagers de carburant fraudé ont été interrogés. Retenons que pour l'entretien individuel, le mode semi-directif a été privilégié. Les thématiques abordées ont porté sur les motivations des acteurs à frauder, les mécanismes de fraude, les mesures en vigueur qui encadrent la distribution du carburant et les actions de lutte.

#### **1.2.3. Analyse des données**

Les données obtenues ont fait l'objet d'une analyse qualitative. Cette démarche a permis de décrire et expliquer le phénomène de manière détaillée afin de mieux comprendre les motivations des acteurs, les expériences vécues par les enquêtés et leurs opinions sur le phénomène.

## **2. Résultats**

### **2.1. Contexte de la libéralisation de la filière de distribution du carburant et opérationnalisation de la fraude**

La Côte d'Ivoire, bien qu'elle soit un modeste producteur d'hydrocarbure, dispose d'un marché de distribution très florissant avec un chiffre d'affaires de 1600 milliards de FCFA. La filière était gérée par la SODEP-CI (Société de Distribution de Produits Pétroliers en Côte

d'Ivoire) et depuis le secteur a connu une libéralisation, avec plus de 200 acteurs installés sur cette niche, dont des filiales internationales et nationales au nombre d'une dizaine. Les licences vente-libre seront donc octroyées par les autorités de tutelle, poussant, ainsi, de grands commerçants et des hommes d'affaires à s'y investir. L'activité devenue ainsi libérale s'est très vite soldée par des arrangements entre certains agents des services publics et des opérateurs économiques en vue de contourner la voie légale d'importation, d'exportation, de distribution et de vente, bien qu'illégal au regard du code douanier ivoirien. L'article 5, stipule que « les marchandises qui entrent sur le territoire, ou qui sortent, sont passibles, selon le cas, des droits d'importation ou des droits d'exportation inscrits au tarif des douanes ». En pratique, la réglementation douanière relative à l'activité n'est plus observée, et la fraude du carburant a gagné en intensité. Cette fraude s'opère sous deux grandes formes : la contrebande et le détournement du carburant au plan local.

## **2.2. L'approvisionnement du marché d'Abidjan en carburant de contrebande**

La forte porosité des frontières terrestres entre la Côte d'Ivoire et ses voisins, constitue une opportunité pour les trafiquants à s'engager dans la transaction informelle transfrontalière de carburant de contrebande. Constitués en réseaux de passeurs et de marchands, et par de multitude passages routiers peu surveillés et certains clandestins, et par différents vecteurs de transport, les trafiquants acheminent d'importantes quantités de carburant de contrebande à destination de la ville d'Abidjan pour être commercialisées sur les marchés. En plus de ces itinéraires, ils recourent plutôt aux villes frontalières, qui servent de lieux de stockage du carburant de fraude où viennent se ravitailler les acteurs du réseau. Ce sont plus de 180 à 200 fûts de 200 litres, soit près de 40 m<sup>3</sup> par transport, l'équivalent d'un camion-citerne, de carburant de contrebande qui se retrouvent dans le circuit de distribution. Une enquête et des entretiens menés de part et d'autre des frontières nous ont permis de constater que la réussite de ces activités, repose en grande partie sur la corruption, qui loin d'être l'exception est devenue la règle pour la réussite des opérations de fraude. Les contrebandiers de carburant illicite offrent des pots-de-vin aux agents des services publics pour s'assurer un passage libre. Un agent de douane



témoigne « À côté des implications de certains agents, très souvent l'ordre de laissez-passer vient d'en haut, alors on ne peut qu'obéir, sachant que cela est contraire à la loi ». Un fraudeur grossiste dit ceci : « Nous sommes en parfaite entente avec ces agents, lorsqu'il y a une présence inopinée de gradés, ils nous informent de leurs mouvements, à la veille, pour nous avertir de leur arrivée et là, nous prenons des dispositions ». Un trafiquant s'exprime en ces termes « Il existe suffisamment de points de passage informels pour poursuivre le business ». Les pratiques, les mécanismes et les logiques de la fraude sur le carburant semblent s'étendre à une si grande échelle qu'il devient difficile d'éliminer des points de passage et de vente du carburant issu de la contrebande.

### **2.3. Les circuits au niveau local de distribution frauduleuse du carburant**

Les accords commerciaux entre les Etats de la sous-région notifient que les produits achetés sont exemptés de droits et taxes douaniers. Des acteurs véreux se saisissent de cette opportunité pour réintroduire sur le marché local du carburant obtenu à des tarifs préférentiels, prétextant destiné à l'exportation, en vue de maximiser des gains. Ainsi donc, du carburant défiscalisé qui est concédé entre 250 et 350 Francs CFA au litre, est vendu à 695 Francs CFA le super sans plomb et à 615 Francs CFA pour le gasoil. « La marge bénéficiaire est tellement énorme que ces acteurs fraudeurs n'envisagent pas mettre fin à leur business » propos d'un agent de contrôle. Un autre mécanisme de fraude sur le carburant consiste en la participation de certains agents des structures pétrolières. En effet, des quantités importantes de carburant sortent du circuit officiel, soit à la SIR, (Société ivoirienne de raffinage) GESTOCI (Société de gestion des stocks pétroliers de Côte d'Ivoire), PETROCI (Société nationale d'opérations pétrolières de Côte d'Ivoire), mais en fraude. Ce produit est ensuite acheminé vers des points de distribution clandestins dans les quartiers, sur la baie lagunaire, pour ensuite la revente à des stations-services, des entreprises ou à des particuliers. « Des agents d'entreprises pétrolières, complices d'acteurs extérieurs, soustraient du carburant dans les bacs de stockage pour ravitailler le marché noir et ce sont d'énormes quantités qui en ressortent » propos d'un agent d'une structure pétrolière. Selon Mr M. agent au service de pompage à la GESTOCI. « Le circuit est huileux et l'argent circule à flot, le respect de la chose publique n'est pas beaucoup



enraciné dans les consciences collectives et juste pour une raison d'argent, ces hommes responsables sont prêts à renier toute éthique et honorabilité pour se ranger du côté des acteurs de la fraude ». En plus de ces actions peu scrupuleuses, ces individus fraudeurs vont souvent à apposer leurs signatures sur des bons de sortie et d'entrée falsifiés de produits en vue d'une rentabilité financière. Au total, près de 150 entreprises et opérateurs économiques sont pointés dans cette vaste fraude évaluée à plus de 10 milliards de francs CFA (Direction Générale des Hydrocarbures, 2019). Outre ce mode opératoire, les revendeurs s'approvisionnent auprès des transporteurs de camions citernes, qui, avec une technique bien maîtrisée, ouvrent les scellés des plombs de sécurité et siphonnent le carburant de la citerne qu'ils revendent soit à d'autres stations-services ou des particuliers. Une activité qui procure de l'argent selon un vendeur « vite fait, bien fait ». Il précise que « la vente du carburant, bien que hors circuit légal, nous permet d'arrondir les fins du mois pour prendre en charge nos familles. Beaucoup d'automobilistes sont nos clients et donc Je suis satisfait de cette activité et j'ai pu réaliser mes projets ». Il faut noter aussi que dans le circuit illicite de distribution, on y trouve, aux abords de toutes les grandes artères, les rues de quartier, à proximité des domiciles, du carburant frelaté vendu, c'est-à-dire mélangé avec d'autres produits ou mal conservé (le cheval blanc ou carburant Koutcha) comme le surnomment les acteurs du milieu. En plus de ces mécanismes, certains responsables du ministère de tutelle profitent du cadre qu'offrent les subventions sur l'importation des produits pétroliers, pour octroyer des faveurs à certains proches commerçants. Des licences vente-libre ainsi délivrées hors cadre légal à ces derniers, leur permettant de non seulement importer du carburant, mais aussi de vendre ces produits librement dans la capitale sans avoir à passer par le système officiel de distribution. Le marché informel du carburant est prospère à Abidjan à cause des circuits lacustres entretenus par un certain nombre d'acteurs (Rapports de la direction des hydrocarbures, 2015).

#### 2.4. Acteurs de la fraude

Le marché parallèle du carburant est fortement segmenté. Sa structuration met en évidence deux sous-groupes à côté des agents de services publics. Les acteurs qui animent ce commerce se retrouvent dans toutes les couches socioprofessionnelles. Les estimations établissent leur

nombre à 21.949 en 2019. En 2020, l'on observe une augmentation de plus de 60 % selon les rapports du groupement des professionnels des produits pétroliers et de la Direction Générale des Hydrocarbures, (2020).

#### □ **Agents des services publics**

L'implication de ces agents de services publics consiste soit à orienter les trafiquants pour éviter des postes de contrôle ou à organiser les chargements des cargaisons de carburant et le convoyage vers des zones de destination. Ces gardiens de la loi déploient toute une logistique aux trafiquants, qui à leur tour introduisent dans les circuits légaux et officieux de grosses quantités de carburant. On remarque alors que les pratiques de la fraude sur le carburant à Abidjan sont construites et organisées. « Cette criminalité est dénommée, criminalité à col blanc, à juste titre parce que des responsables et agents, par leur position, usent de leur pouvoir et autorité pour organiser ou influencer la réussite de toute une fraude sur la vente du carburant » (propos d'un Agent de douane). Ces mêmes agents des services publics, en plus d'alimenter la filière de la fraude sur le carburant à l'intérieur comme à l'extérieur des frontières, vendent le carburant de la fraude et se ravitaillent au marché noir.

#### □ **Opérateurs économiques nationaux et étrangers**

La recherche sur le terrain a mis en exergue l'implication de certains opérateurs économiques qui ont mis sur pied un vaste empire aux réseaux solides pour échapper, disent-ils aux poids des taxes et augmenter la marge bénéficiaire. Pour la plupart des non-nationaux dont l'Etat ivoirien a favorisé l'implantation de leurs entreprises, ils s'investissent activement dans le commerce frauduleux du carburant. « Ces acteurs étrangers trafiquants se posent comme des agents de développement et contributeurs au budget de leurs pays respectifs et pourtant ils se sont inscrits dans une carrière de fraudeurs de carburant au détriment de l'économie ivoirienne » selon les propos d'un agent de la direction des hydrocarbures. Au côté de ceux-ci, on retrouve des opérateurs économiques locaux qui à souhait, pratiquent la fraude pour rentabiliser leur revenu. Une situation connue de tous mais qui perdure. « Il existe toute une association d'opérateurs économiques, qui se sont fait d'immense fortune en se détournant de toutes les réglementations en droit douanier en matière du commerce de carburant » propos d'un agent de

répression. Le fonctionnement de l'organisation met en évidence un groupe composé d'importateurs grossistes (8 %), de demi-grossistes (24 %), qu'on qualifie d'entrepreneurs dynamiques et une masse de détaillants (68 %), qui constituent de réservoir d'agents précaires.

#### □ Intermédiaires

L'on note aussi la présence d'individus de tout âge, de différents sexes, niveau d'instruction et classe sociale et professionnelle qui servent de négociateurs ou de conciliateurs entre les fraudeurs et les agents des services publics. Au niveau des frontières, ils négocient les transactions financières entre les trafiquants et les agents présents au corridor frontalier. Ils organisent aussi les convois de produits de fraude et se rassurent de l'arrivée des produits à destination. En outre, ils servent souvent de couverture des agents scrupuleux pour éviter d'être appréhendés dans un quelconque arrangement ou de remise de pots-de-vin. En clair, ils sont les hommes à tout faire. En entreprise, on les nomme des transitaires. Ils sont plus actifs dans la fraude documentaire. Ils falsifient les documents afférents à l'enlèvement et au transport de carburant. Maîtrisant le système, ces acteurs griment des signatures, font des doubles, des cachets, truquent les factures, les bordereaux de dépôts et de sortie en sous-évaluant la valeur ou la quantité, aussi, ils font de fausses déclarations sur la destination du carburant, ce qui permet d'échapper à la taxation et au contrôle douanier. « La présence de tous ces acteurs dans le circuit offre des opportunités à la réalisation des opérations de fraude. La machine est ainsi lancée et le carburant sort sans véritable inquiétude pour gagner le marché noir » propos d'un agent de douane.

#### □ Autres acteurs du système de la fraude

Concernant les autres acteurs impliqués dans cette pratique frauduleuse, pour la plupart, ce sont des chômeurs, des retraités, des étudiants, des chauffeurs de transport en commun, des travailleurs dans l'informel et des transporteurs de camions citernes. Les uns alimentent le marché noir dans la capitale avec du carburant soustrait des citernes où même avec du carburant détaxé prêt à être livré aux plus offrants. Toute une correspondance est établie entre acteurs visibles de la fraude et des acheteurs de ces produits illégalement obtenus. « C'est ce qu'on fait pour vivre, il n'y a pas d'emplois sûrs. La précarité explique tout et comme la

pression de la répression est moindre, on est dedans pour aider nos familles » propos d'un jeune chômeur trafiquant. Quant aux autres, leur activité consiste à faire remonter des fûts de carburant au large de la lagune et à rentrer en contact avec les distributeurs et revendeurs. Ils se chargent aussi du convoi du carburant dans des embarcations de fortune, des pirogues motorisées via la lagune vers les sites de commercialisation au noir. Parmi eux, on retrouve des revendeurs à la sauvette dans la ville d'Abidjan. Ils dirigent seuls ou en entreprises familiales. L'enquête conclue que dans cette catégorie d'acteurs, les hommes sont plus nombreux que les femmes.

### **2.5. Conséquences sanitaires sur les usagers**

Il faut noter qu'en marge des conséquences économiques pour l'Etat et les entreprises qui se chiffrent à 20 milliards de francs CFA (Direction Générale des Douanes, 2015), la vente illicite du carburant peut produire des effets négatifs sur la santé des usagers et cela est perçu sous plusieurs angles. Le carburant a une toxicité généralement élevée. Leur inhalation répétée ou prolongée conduit à des manifestations néfastes pour la santé, tels que des troubles du système nerveux et du système digestif. Les vapeurs du carburant entraînent aussi l'irritation des yeux et de la gorge, des organes respiratoires, des troubles cardiaques, des maux de tête et vertiges. Au cours de l'enlèvement, il peut avoir des explosions à cause des mauvaises conditions sécuritaires de transport et cela peut conduire à des pertes en vies humaines.

### **3. Discussion et conclusion**

La fraude du carburant est un crime contre la société et les industries pétrolières en termes de problèmes sanitaires et de rabais des chiffres d'affaires des entreprises, mais aussi du pays. Une telle remarque est confirmée dans les travaux de (Bonnet 137) qui mentionnent que la fraude de carburant entraîne de nombreux dégâts à plusieurs niveaux et difficiles à chiffrer. La fraude semble se poser comme une activité normale puisqu'elle a bénéficié de la caution sociale. (Eybivi 77), aborde dans le même sens en notant dans ses travaux que la fraude est pour un bon nombre d'acteurs sociaux une opportunité d'arrondir les fins du mois pour les uns, pour certains, consolider leur fortune issue de la fraude et pour d'autres en particulier les plus jeunes contrevenants à s'insérer dans le tissu

socioéconomique. (Pérouse de Montclos 5) prennent le contre-pied de cette analyse et soutiennent dans leurs écrits que la fraude du carburant est une activité illicite au sens de la loi, bien qu'elle revête une ambivalence entre le développement personnel de l'économie des ménages et les grosses pertes que celle-ci engendre pour le pays. Cette évolution de l'illégalité se pose comme une préoccupation pour les autorités et les intellectuels, notamment les chercheurs, quant aux implications des agents de contrôle et de répression dans toute la chaîne des opérations de fraude. (Hatem 163), renchérit dans son étude quand il souligne que la fraude est rendue comme un crime organisé parfait du fait de certaines attitudes des contrôleurs à l'égard des opérations de fraude et des trafiquants. L'expression d'économie informelle pour désigner la pratique de la fraude du carburant est devenue sujette à débats. Et pourtant, les activités de fraude sur le carburant n'ont rien de résiduel, de caché ou de parallèle : ils sont au cœur du marché des carburants à Abidjan. Et cette analyse est soutenue par (Pesqueux 17), lorsqu'il souligne dans ses travaux que les opérations de fraude ne devraient plus être envisagées comme des formes d'opposition à l'État, mais plutôt comme les activités économiques non mesurées, non enregistrées et, à des divers degrés, illégales. La fraude sur le carburant dans la ville d'Abidjan est devenue une activité illicite aux mains des trafiquants qui agissent en réseau en déployant toute une ingéniosité et imagination. Cette réalité (Yao 25) en a souligné dans son étude. La vente parallèle de carburant qui était alors considérée comme éphémère s'est installée dans la ville comme l'une des activités les plus prisées. Les mécanismes de ravitaillement, de stockage, de distribution et de revente de carburant parallèle sont bien structurés, offrant beaucoup de choix aux trafiquants. (Grégoire et Péllerin 153) en font cas dans leurs écrits. La capitale se présente aujourd'hui comme un espace où s'organise une pratique commerciale frauduleuse du carburant à ciel ouvert. Une entreprise aussi complexe et efficace qui repose bien évidemment sur un minimum d'organisation tant au niveau de la contrebande transfrontalière ainsi que des opérations de contournement au plan local. Et cela est bien mis en exergue dans les travaux de (Sérigne 9) sur les trafics illicites de carburant au nord du Mali et de (Hadibi et al. 110), en Tunisie, en termes d'organisation et de recrutement. La pratique du terrain confirme les résultats des travaux de (Callon et Ferrary 37-44). En effet la réussite de tout trafic illicite est nettement liée à une organisation structurelle. Les

trafiquants s'organisent au sein d'un réseau criminel qui leur permet de recruter des acteurs potentiels, mais aussi d'avoir des correspondances tant à l'intérieur tout comme à l'extérieur du pays. Les trafiquants du carburant ne dérogent pas à la règle. Pour mener à bien leur activité illicite, ils s'accotent sur une chaîne d'acteurs impliqués allant de l'agent de contrôle en passant par des gros importateurs et exportateurs jusqu'aux petits revendeurs est active et bien huilée. Et de manière rationnelle, ces agents fraudeurs choisissent de contourner les normes légales et s'investir dans la pratique illégale. Comme le mentionnent (Bonnet, 137-159), le fait de voler du carburant prend forme après une analyse bien menée du gain obtenu en s'accommodant aux règlements prescrits et les gains espérés au moyen des activités criminelles et la probabilité d'être arrêtés et condamnés. Dès lors que la pratique de la fraude est plus porteuse de revenus financiers nettement conséquents, ces acteurs s'inscrivent dans les opérations de fraude. Au regard des résultats obtenus, l'objectif de l'étude est atteint et le cadre théorique validé. Face à cette problématique de fraude du carburant, la résolution d'utiliser les technologies de marquage des hydrocarbures constitue une solution solide pour identifier rapidement les hydrocarbures qui ont été altérés ou qui proviennent de sources non légitimes. Par ailleurs, le caractère organisé et transnational de la pratique illicite, il n'est plus possible de faire cavalier seul, c'est pourquoi il est urgent d'élaborer une méthode fiable et uniforme au niveau de la collecte des données et de plus en plus de nos systèmes judiciaires et répressifs, ce qui permettra d'agir au-delà des frontières pour plus d'efficacité dans la lutte contre le phénomène. Au plan national, l'Etat doit inscrire dans son programme social de gouvernement la création d'emplois pour ces jeunes désœuvrés qui sont la cible des trafiquants et contraint de s'installer dans la pratique frauduleuse. Aussi, les autorités de tutelle doivent s'atteler à revoir la politique d'octroi des agréments aux opérateurs économiques, ce qui éviterait à plus d'un de s'inscrire dans la pratique de la fraude. En outre, un renforcement du cadre juridique et institutionnel pour dissuader et réprimer tous ces contrevenants La fermeture systématique de toutes ces stations-services qui reçoivent du carburant de fraude et la mise aux arrêts des propriétaires qui prennent une part active à cette pratique illicite. Une autre politique de radiation des rangs des agents de régulations, toutes personnes corrompues et complices de ces trafiquants. Enfin, renforcer les contrôles avec des moyens conséquents

et adaptés à la nature de la fraude en termes de personnel qualifié et mobilité. L'étude a connu des limites en raison de la petite taille de l'échantillon et des difficultés à faire ressortir avec exactitude le taux de la fraude, les pertes, le chiffre des fraudeurs et des arrestations. Au niveau de l'observation, des difficultés se sont dressées quant à la réalité complexe à déceler l'informel du formel parce que tous deux liés. Les entretiens ont connu des limites compte tenu de la réticence des enquêtés à se prêter au jeu de peur d'être appréhendés, aussi le refus des responsables d'entreprises pétrolières de production, de stockage et de distribution à répondre à notre requête. C'est en cela que l'intérêt d'une démarche future serait de traiter avec une taille importante au niveau de l'échantillon et d'autres méthodes de recherche.

### Conclusion

La distribution du carburant à travers des circuits illicites semble s'installer durablement dans le système économique du pays. L'étude présentée confirme des résultats bien établis sur les mécanismes d'approvisionnement des marchés en carburant de fraude, les acteurs qui animent les circuits frauduleux et les différentes conséquences économiques pour l'Etat et les entreprises et sanitaires sur les usagers. Les modes opératoires mis en avant par les trafiquants pour alimenter le marché noir du carburant s'observent d'une part par le canal de la contrebande de carburant en provenance des pays voisins et d'autre part un système de détournement du carburant des circuits légaux dans des entreprises pétrolières installées à Abidjan et aussi la desserte en produits frelatés. L'article a aussi présenté les différents acteurs qui animent cette pratique frauduleuse. Ce sont entre autres des agents publics ainsi que des réseaux de trafiquants. Enfin, l'étude a aussi révélé que la fraude du carburant cadre avec le transport mal assuré, la mauvaise manipulation, la mauvaise conservation et le frelatage de produits, qui peuvent entraîner des conséquences sanitaires sur la santé des populations. En dépit d'une débauche de moyens financiers, humains, matériels, technologiques, et malgré des taux d'interception parfois élevés, le trafic frauduleux du carburant n'a jamais été véritablement et fermement traité. Cet article estime qu'une politique criminelle de lutte adaptée contre les trafics illicites ne devrait accompagner les actions de terrain.



### Travaux cités

- Atta, Koffi. Gogbé, Téré. Kouadio, Dallé. « L'organisation de la contrebande dans la ville frontalière de Niablé. » *European Scientific Journal*, ISSN 1857, 2018.
- Atta, Koffi. Gogbé, Téré. Kouassi, Tanguy. « L'influence de la contrebande sur le développement de la ville frontalière de Niablé au Centre-Est de la Côte d'Ivoire », *European Scientific Journal*, vol.12, n°5, 2016, p.16.
- Ani, Yao. Kablan, N'guessan. Koffié-Bikpo, Céline. « La porosité des frontières maritimes de la Côte d'Ivoire. » (EDUCI) *Revue de Géographie Tropicale et d'Environnement*, n°1, 2016, p. 29-36.
- Bonnet, François. « De l'analyse économique du crime aux nouvelles criminologies anglo-saxonnes ? Les origines théoriques des politiques pénales contemporaines. » Dans *Déviante et Société*, vol. 30, 2006, p. 137- 154.
- Callon, Michel. Ferrary, Michel. « Les réseaux sociaux à l'aune de la théorie de l'acteur-réseau. » Dans *Sociologies pratiques*, 2006, vol.4, n° 13, p. 37- 44.
- Diakité, Aboubacar. *Commerce informel des hydrocarbures au Bénin*. Thèse de doctorat en Sociologie à Strasbourg. Dynamiques européennes (Strasbourg) (laboratoire), 2016, p. 10-237.
- Eyebiyi, Elieth. « Étudier l'État à partir de l'informalité. Répression et résistances autour du commerce informel de carburant. L'État en processus d'informalisation. » *Le journal social et Politiques*, <https://doi.org/10.7202/1037066>, n°76, 2016, p. 77-95.
- Grégoire, Emmanuel. Pellerin, Mathieu. « Les échanges transsahariens au fil du temps et des aléas politiques. » Dans *Hérodote*, vol.1, n°172, 2019, p. 153-169.
- Hadidi, Zahiri. Musette, Mohamed. Garcia, Juan. « Analyse sociologique de l'informalité transfrontalière depuis et vers l'Algérie. » *Revue Interdisciplinaire*, vol.2, n°1.2017, p. 110-124.
- Hatem, Benazouz. "Organized crime in Algeria, Typologies and Characteristics." *Management Intercultural*, 2017, vol.19, n°39, 2017, p.163-169.
- Montchio, Bruno. Amouzouvi Dodji, Aguié, Daho. « Commercialisation de l'essence "kpayo" à Cotonou : une solution à la disqualification sociale. » *Les cahiers du CELHTO*, 2015, n° 01, 271.

- Mousli, Abdenadir. Oukaci, Kamal. Les effets pervers du subventionnement des prix des produits pétroliers : cas des carburants terre en Algérie. Université de Bejaia, Algérie. OEBUniv. 2018, p. 110-124.
- Perouse de Montclos, Marc-Antoine. « Nigeria : la fin de l'eldorado », 2021, Dans *Futuribles*, vol.2, n°.441, 2021, p.5-19.
- Pesqueux, Yvon. Perseil, Sonny. « De l'économie informelle. L'organisation de la transgression. Formaliser l'informel. » Collection : Perspectives organisationnelles, 2014, p. 17-40.
- Pluchart, Jean-Jacques. « Le triangle de la fraude. » Dans *Vie & sciences de l'entreprise*, n° 207, 2019, p. 83-97.
- Serigne, Bamba. « Connexions entre groupes djihadistes et réseaux de contrebande et de trafics illicites au Sahel. »  *Nouvelles Approches de Sécurité Collective*, 2017, p. 9-32.
- Yao, Adoman. Kouadio, Francis. « Ressources sociales et jeu des normes dans le secteur du gaz butane dans le département de Korhogo (Côte d'Ivoire). » Dans *Annales des Mines*, vol.1, n° 143, 2 Mars 2021, p. 25-35.

**Comment citer cet article :**

MLA : Danhoue, Jean Claude et Bamba Seydou. « Fraude du carburant à la filière de distribution dans la ville d'Abidjan en République de Côte d'Ivoire ». *Uirtus* 3.1 (avril 2023) : 18-34.