



Munich Personal RePEc Archive

Supply of petroleum products in enclaved urban areas : Case of Adamaoua Region

Ntyam Ngana, Fanny Sophie and Etoundi Atenga, Eric
Martial

National School of Administration and Magistracy, National School
of Administration and Magistracy

March 2015

Online at <https://mpra.ub.uni-muenchen.de/64808/>
MPRA Paper No. 64808, posted 20 Oct 2017 22:45 UTC

L'approvisionnement des zones urbaines enclavées au Cameroun en produits pétroliers : cas de la Région de l'Adamaoua

Fanny Sophie NTYAM NGANA

Elève Inspecteur des Prix, Poids et Mesures, Ecole Nationale d'Administration et de Magistrature, Cameroun
Telephone: (+237) 652 64 71 65 / 696 64 40 14
email: nganafan@yahoo.fr

Eric Martial ETOUNDI ATENGA

Elève Contrôleur des Prix, Poids et Mesures, Ecole Nationale d'Administration et de Magistrature
Consultant junior, Cabinet d'Etudes Economiques, Financières et Bancaires.
Doctorant, Université de Yaoundé II-Soa, Faculté des Sciences Economiques et de Gestion, Cameroun
Telephone: (+237) 676 61 41 58 / 690 78 63 04
email: ericlefort2008@yahoo.fr

Résumé

L'objectif de notre étude est d'examiner le circuit normatif d'approvisionnement des produits pétroliers dans la Région de l'Adamaoua au regard des fréquentes ruptures de stocks et de la prolifération des produits de contrebande dans ladite région. A ce titre, nous avons identifié les marchés et les acteurs de ce circuit en fonction de leurs activités : exploitation, raffinage et distribution. D'autre part, l'on procédé au diagnostic du système en vue d'en déceler les handicaps avant d'envisager quelques perspectives pour l'amélioration de son efficacité.

Abstract

The objective of our study is to examine the normative circuit of supply of petroleum products in the Region of Adamaoua with regard to frequent shortages of stocks and the proliferation of smuggling products in that Region. As such, we identified markets and actors of this circuit according to their activities: exploitation, refining and distribution. On the other hand, one proceeded to the diagnosis of the system to reveal the handicaps before envisaging some perspectives for improving its efficiency.

1. Introduction

Après l'indépendance, la gestion des approvisionnements et de la distribution des produits pétroliers au Cameroun a longtemps été assurée par AGIP, TOTAL, TEXACO, ELF ET MOBIL, des sociétés privées du secteur pétrolier. A un moment donné, la croissance de la consommation et l'irrationalité de la répartition des produits pétroliers dans le pays a donné de l'ampleur au problème de ravitaillement desdits produits, créant ainsi de longues pénuries.

Dans le but d'apporter des solutions rapides et efficaces à cette situation, le gouvernement Camerounais va mettre sur pied en février 1978, un bureau d'études dont la principale mission est d'examiner les problèmes de stockage et de distribution des produits pétroliers. Ce projet aboutit en Septembre 1978 à un protocole d'accord, signé entre le gouvernement Camerounais représenté par le Ministère des Mines, de l'Eau et de l'Energie (MINMEE)¹, le Ministère de l'Economie et des Finances (MINEFI)² et les sociétés pétrolières de dépôts en cours d'exploitation. Par la suite, est créée une société d'étude au capital de 100 millions de FCFA, dont l'objet est de procéder à des études financières, techniques et juridiques. Ainsi le 1er juillet 1979, naît la Société Camerounaise de Dépôts Pétroliers (SCDP) dont la mission principale est de satisfaire la clientèle camerounaise, en mettant à la disposition de celle-ci de façon rationnelle et sans ruptures, des produits pétroliers en quantité suffisante et de bonne qualité.

La mise en place de cette structure ne va pas entièrement résoudre le problème. Ceci a amené le législateur camerounais dans les années 1990 et 2000 à libéraliser le secteur pétrolier avec l'entrée en vigueur de la loi n°99/013 du 22 Décembre 1999 portant code pétrolier, accompagnée de son décret d'application, le décret n°2000/935 portant condition d'exercice des activités du secteur pétrolier aval et de la loi n° 2002/013 du 30 décembre 2002 portant code gazier. L'objectif étant d'étendre le réseau de distribution pour garantir la proximité des produits auprès des consommateurs dans le but d'assurer la satisfaction de ses besoins.

Malgré les mesures incitatives prises par l'Etat, l'Adamaoua, très enclavée, Région « carrefour » entre le Grand Sud et le Grand Nord, véritable courroie de transmission dans les échanges économiques entre le Cameroun et le Nigéria, fait face à des ruptures de stocks assez fréquentes, à l'indisponibilité des produits de bonne qualité dans certains départements et à l'étroitesse du réseau de distribution.

¹ Ce ministère a été fractionné en deux dont une partie de ses missions ont été rattachées à l'actuel Ministère des Mines, de l'Industrie et du Développement Technologique (MINMIDT).

² Ce ministère a donné naissance à l'actuel Ministère des Finances (MINFI) et au Ministère de l'Economie et de la Planification Territoriale (MINEPAT).

2. Acteurs et marchés des produits pétroliers dans la Région de l'Adamaoua

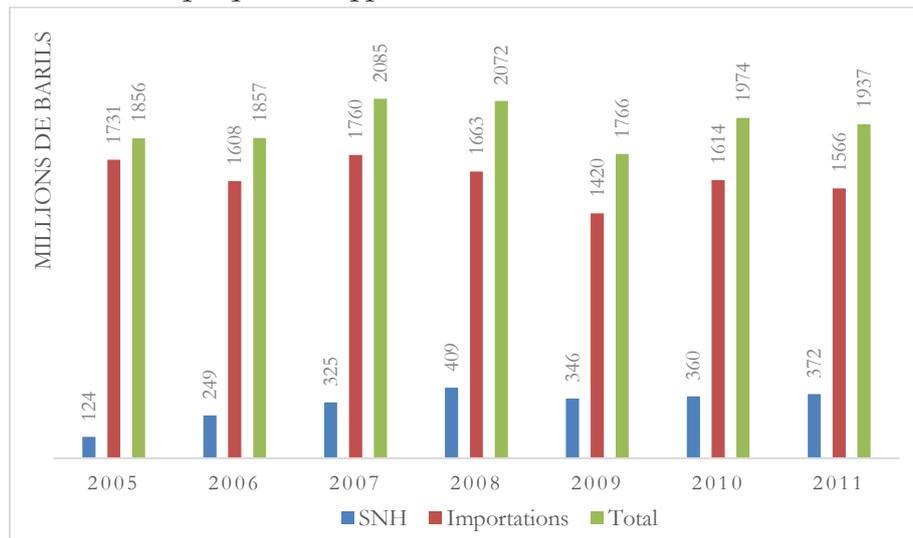
Les acteurs de ce circuit sont ceux qui assurent les fonctions d'exploitation, de raffinage, de stockage et de distribution.

2.1 La fonction d'exploitation, de raffinage et de stockage : l'infrastructure logistique de l'offre des produits pétroliers

Au Cameroun, le nombre d'entreprises exerçant dans le secteur de l'exploitation et le stockage des produits pétroliers est faible. La Société Nationale des Hydrocarbures (SNH) qui est une société d'Etat est spécialisée dans les projets d'exploration et de production des hydrocarbures. La SNH est considérée comme le fournisseur national du pétrole brut en offrant pour le compte de l'Etat : le Kolé, 32.06° API ; le Lokélé, 20.48° API ; l'Ebomè, 33.3° API ; et Moudi, 31.3° API. Elle est également détentrice des stocks de sécurité de l'Etat que les marqueteurs en temps de besoin prélèvent sous l'autorisation.

La Société Nationale de Raffinerie (SONARA) quant à elle est une Société Anonyme dotée par le gouvernement camerounais d'une convention d'établissement. C'est l'organe chargé de la production locale des produits pétroliers finis. Sa mission est d'exploiter une raffinerie de pétrole brut pour satisfaire les besoins du marché camerounais en produits finis. Elle acquiert la matière première auprès de la SNH et des importateurs étrangers. Le graphique 1 suivant illustre l'évolution de l'approvisionnement de la SONARA en pétrole brut de 2005 à 2011.

Graphique 1 : Approvisionnement de la SONARA



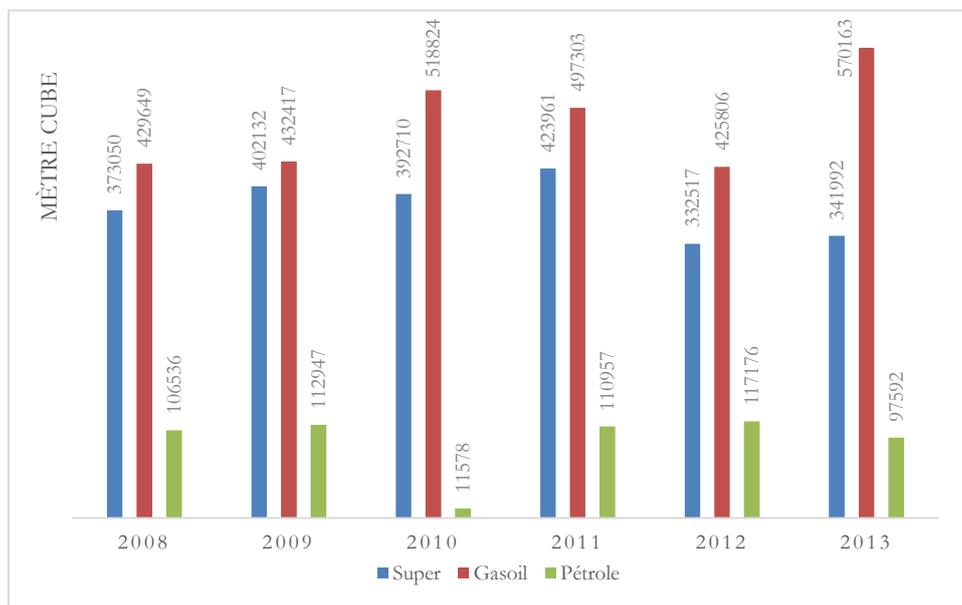
Source : SONARA

La consommation intermédiaire de la SONARA en produit brut oscille autour 2000 millions de Barils par an. L'approvisionnement local auprès de la SNH varie autour de 400 millions de Barils l'an, soit 20% de sa consommation annuelle. Cette extraversion est

due au fait que le pétrole brut de la SNH extrait au Cameroun est lourd et nécessiterait des dispositifs de traitement dont la SONARA n'en dispose pas pour l'heure.

Depuis 2008 (Graphique 2), la production de la SONARA tend à se stabiliser autour de 400 milles m³ par an, en ce qui concerne le Super, de 500 milles m³ par an pour le gasoil, de 100 milles m³ par an pour le pétrole et de 15000 TM par an pour le GPL. Face à la demande nationale évaluée à environ 500 milles m³ par an pour le super, 600 milles m³ par an pour le gasoil, 114 milles m³ par an pour le pétrole et 65 000 TM par an pour le GPL, la production de la SONARA paraît insuffisante. Cette situation a conduit l'Etat à travers la Caisse de Stabilisation des Prix des Hydrocarbures (CSPH) à effectuer les importations pour résorber le déficit de l'offre.

Graphique 2 : Production de la SONARA

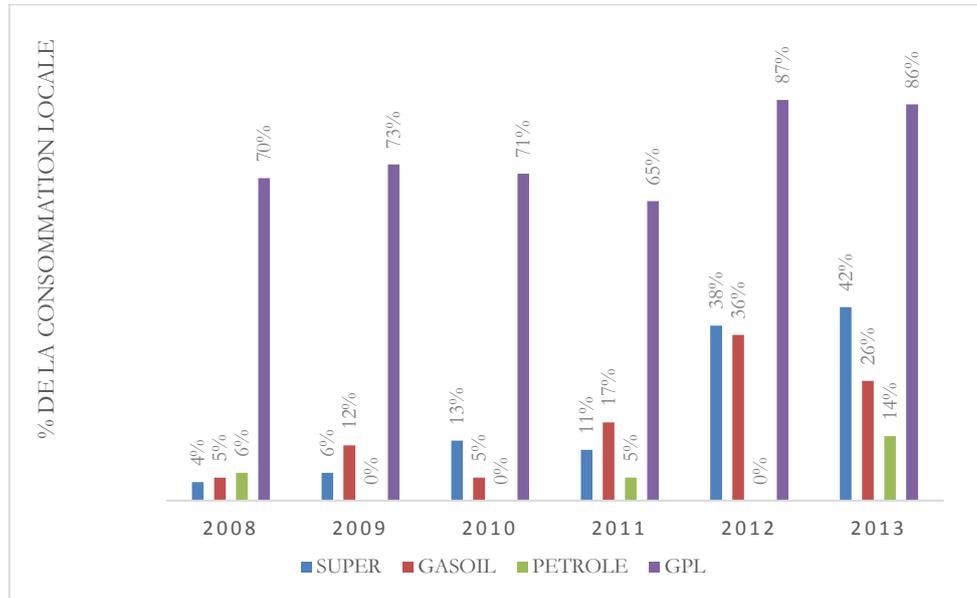


Source : SONARA

La CSPH est la structure qui s'occupe d'organiser les importations des produits pétroliers finis pour le compte de l'Etat du Cameroun par le biais d'appels d'offres à l'intention des sociétés pétrolières agréées à l'importation des produits pétroliers. Celle-ci importation est réalisée exclusivement par voie maritime.

Le commerce du GPL est très extraverti (Graphique 3). En effet, on peut remarquer que les importations satisfont en moyenne 74% de la consommation nationale. Le pétrole lampant est quant à lui le produit le moins importé soit en moyenne 4% de la consommation nationale. L'arrêt de la raffinerie nationale lié aux problèmes d'entretien entre 2012 et 2013 a contribué à un regain des importations de produits pétroliers dans la satisfaction de la demande locale.

Graphique 3 : contribution des importations à la Consommation locale



Source : SONARA

Enfin, La Société Camerounaise des Dépôts Pétroliers (SCDP) est une Société d'économie mixte placée sous la tutelle technique du ministère chargé de l'énergie³ majoritairement à capitaux publics (51%⁴). Sa mission principale est de satisfaire la clientèle camerounaise, en mettant à la disposition de celle-ci de façon rationnelle et sans ruptures, des produits pétroliers en quantité suffisante et de bonne qualité. Elle assure en conséquence le stockage des produits pétroliers raffinés, la sécurisation des approvisionnements, le contrôle des quantités et des qualités des produits et l'emplissage des bouteilles venues des distributeurs. Elle possède Sept (07) dépôts répartis sur l'ensemble du territoire national. Chacun d'entre eux répond à une délimitation géographique précise desservant les six cents (600) stations-services du Cameroun (voir caractéristiques en annexe).

L'expédition des produits pétroliers se fait par voie maritime, ferroviaire ou terrestre. La Région du Littoral et le dépôt mère de la SCDP est ravitaillé par un caboteur de 15 milles tonnes. La voie ferroviaire dessert des dépôts de Yaoundé, Belabo et Ngaoundéré via des wagons-citernes. Les camions citernes constituent le moyen de transport approprié pour assurer le ravitaillement des produits pétroliers. Hormis, les dépôts de Garoua et Maroua, le dépôt de Bafoussam a recours à ce mode de transport.

³ C'est le Ministère de l'Eau et de l'Energie(MINEE).

⁴ Caisse de Stabilisation des Prix des Hydrocarbures 15%, Société Nationale des Hydrocarbures 15%, Société Nationale d'Investissement 11% et Port Autonome de Douala 10%.

Afin de s'assurer de l'équitable répartition des produits pétroliers sur l'ensemble du territoire national, La SCDP Douala réceptionne le stock national acheté de chaque marqueteur excepté celui du dépôt de Bafoussam qui est directement ravitaillé par la SONARA. Toutefois, chaque marqueteur gère son stock selon les besoins de son réseau de distribution dans les régions. Le dépôt de Ngaoundéré est le garant de la distribution des produits pétroliers dans le Grand Nord. De par sa position géographique, Il dessert les Régions de l'Adamaoua, du Nord, de l'Extrême-Nord et exporte vers le Tchad. Il a la particularité d'être l'un des dépôts les plus complets au regard de son portefeuille de produits⁵. Pour des raisons de sécurité, ce dépôt est ravitaillé par wagon-citerne en provenance du dépôt de Douala. Le délai de livraison va de 3 à 5 jours. De ce fait, il a une fréquence de livraison journalière moyenne de 100 m³ pour le SUPER, 430 m³ pour le GASOIL, 40 m³ pour le pétrole lampant et 8 TM pour le Gaz Domestique.

Afin d'éviter d'éventuelles pénuries ou de remédier au problème de capacité de stockage⁶, le dépôt SCDP de Ngaoundéré a recours à l'appui du dépôt de Garoua qui dispose d'une capacité plus grande ou à une demande de dérogation spéciale des marqueteurs à la SNH pour un ravitaillement par route. Cependant, ces derniers assument le coût de transport⁷. Notons que dès l'arrivée de ce produit, il est stocké à la SCDP avant tout déstockage au profit des marqueteurs concernés.

2.2 Les intervenants dans la fonction de distribution des produits pétroliers

La commercialisation et la distribution des produits pétroliers dans l'Adamaoua se font par les marqueteurs opérant dans des marchés régionaux insuffisamment pénétrés.

Les ménages de l'Adamaoua disposent des produits pétroliers par le biais d'un circuit indirect. En effet, Le marqueteur traite généralement avec deux catégories de clients pour mettre son produit à la disposition du consommateur final. Les clients dépendants communément appelés « Réseaux » ou « stations-services » constituent le réseau de distribution de chaque marqueteur. Ils dépendent directement des stocks du marqueteur dans la mesure où ils sont souvent liés par des contrats de distribution exclusifs.

En ce qui concerne la fonction de distribution, sur l'ensemble du territoire national, on dénombre dix (10) marqueteurs. La plus importante est sans doute Total SA, entreprise pétrolière française privée, qui fait partie des « supersmajors ⁸ ». Elle est leader de la distribution et de la commercialisation des produits pétroliers au Cameroun avec en moyenne 170 stations-service implantées sur l'ensemble du territoire dont six (06) dans l'Adamaoua (Tableau 1). Par ailleurs, Corlay Cameroun SA est un acteur aval pleinement

⁵ On y retrouve du SUPER, du GASOIL, du PETROLE LAMPANT, du JET A1, du FUEL OIL et du GPL.

⁶ Au regard de l'importance de son activité, ce dépôt a une faible capacité de stockage due à des installations obsolètes et aux contraintes imposés par l'ancien circuit d'approvisionnement (Limbe- Garoua).

⁷ La société BOCOM a eu recours à ce procédé pendant le mois de Novembre 2014.

⁸ Les six grosses entreprises de ce secteur à l'échelle mondiale on cite : TOTAL, SHELL, EXXONMOBIL, BP, CHEVRON ET CONCOPHILLIPS (lien [https :www.google.com](https://www.google.com))

intégré et efficace dans l'industrie pétrolière au Cameroun après le rachat de l'ancienne Texaco.

Dans la Région de l'Adamaoua, il existe vingt-neuf (29) stations-service commercialisant les produits blancs dont dix-neuf (19) dans le département de la Vina, cinq (05) dans le département du Mbéré, les départements du Ndjérem et du Mayo-Banyo disposent chacun de deux (02) stations-service. Concernant le GPL, il en existe dix-huit (18) dépôts de vente dont quinze (15) dans la Vina, deux (02) dans le Mbéré et un (01) dans le Ndjérem. Nous constatons que le Mayo-Banyo n'a pas de dépôt de vente agréé de GPL et le Faro et Deo n'a ni station-service, ni dépôt de vente agréé de GPL.

Départements	Vina (Ngaoundéré)	Mbéré (Meiganga)	Faro et Déo (Tignère)	Ndjérem (Tibati)	Mayo-Banyo (Banyo)	Total par marqueteur
TOTAL*	04	01	00	01	00	06
MRS-CORLAY*	03	00	00	00	00	03
OILIBYA*	02	01	00	00	00	03
TRADEX*	02	00	00	00	00	02
BOCOM	05	01	00	01	00	07
CAMOCO	02	02	00	00	02	06
PETROLEX	01	00	00	00	00	01
SCTM**	02	00	00	00	00	02
CAMGAZ**	01	00	00	00	00	01
AZA-AFRIGAZ**	01	00	00	00	00	01
Département	23	05	00	02	02	33

Source : Investigations auteurs

Les clients indépendants encore appelés « Consommateurs » sont des clients industriels qui sont liés par un contrat qui peut être résilié à tout moment. Contrairement aux clients dépendants, le contrat n'est pas exclusif, car le client industriel est libre de s'approvisionner auprès d'autres marqueteurs. La plupart des marqueteurs diversifient leur portefeuille-clientèle à l'exemple de MRS-Corlay et OILYBIA qui ont chacun trois clients industriels dans leur portefeuille en plus de leur réseau de distribution.

3. Diagnostic du circuit d'approvisionnement des produits pétroliers dans l'Adamaoua

Les difficultés susceptibles de fragiliser l'efficacité du circuit normatif d'approvisionnement sont liées à son organisation et à son fonctionnement.

3.1. Les problèmes liés à l'organisation du circuit

Le circuit d'approvisionnement réglementé dans la Région de l'Adamaoua est confronté sur le plan organisationnel au problème d'existence d'un circuit parallèle et à la faible couverture géographique du réseau de distribution agréé dans la Région.

Le septentrion en général, et l'Adamaoua en particulier est confronté à l'existence d'un circuit d'approvisionnement parallèle en produits blancs frelatés dont l'origine est le Nigéria, avec qui la Région partage 70 kilomètres de frontière. Ces produits sont stockés dans les domiciles des vendeurs ou encore dans des hangars servant de lieu de dépôts à proximité des résidences des vendeurs. Ils sont conservés dans les bidons ou des fûts et conditionnés dans les bouteilles d'huile vides d'un litre. La commercialisation se fait à l'air libre ou sous des hangars à proximité des habitations. Le produit est disposé sur des étales. D'après les dispositions de la loi portant code pétrolier au Cameroun⁹ et son décret d'application¹⁰, les carburants automobiles ne peuvent pas se vendre en dehors des stations-services et autres soutes autorisées.

Ce circuit parallèle, en plus d'être pénalement répréhensible, entraîne une perte de bénéfices énorme de la part des distributeurs agréés qui sont des sociétés privées dont l'objectif principal est la rentabilité des coûts investis. Dans la pratique, les charges fixes à l'entrée de ce secteur sont très élevées. Cette contrainte a le double effet de décourager l'entrée des nouveaux marqueteurs et de favoriser la sortie certains acteurs. La fermeture des stations-services « Total » et « Camoco » à Banyo sont des illustrations des effets pervers induits par ce circuit informel. Les recettes de l'Etat émanant des taxes sur les bénéfices d'une part et les taxes douanières d'autre part ; ainsi que la maîtrise des stocks de ce secteur subissent également les répercussions de ces inefficacités.

Avant la décision régionale visant à assainir la commercialisation des produits pétroliers et de détruire tous les stocks des produits frelatés aux lendemains des incendies causés par la vente de ceux-ci, consommation du super et du gasoil camerounais dans la région de l'Adamaoua a connu une croissance morbide. Cependant, l'on constate que les ventes du pétrole ont plutôt diminué au cours de cette période bien qu'elles ont connu une hausse

⁹ *Loi n°99/013 du 22 Décembre 1999 portant code pétrolier.*

¹⁰ *Le décret n°2000/935 portant condition d'exercice des activités du secteur pétrolier aval.*

en 2014. Ceci peut s'expliquer par le fait que ce produit est très consommé dans les zones rurales et ces dernières sont dépourvues de station-service favorisant leur approvisionnement par le biais du réseau informel.

La région de l'Adamaoua comporte cinq départements et vingt-et-un arrondissements. Les points de vente agréés des produits blancs existent seulement dans quatre départements (Vina, Mbéré, Djerem et Mayo-Banyo) et ceux du GPL dans trois départements (Vina, Mbéré et Djerem). Cette situation conduit à des inégalités inter et intra-régionales du coût de la vie. Le GPL est vendu à 6500Fcfa/bouteille de 12,5Kg dans les dépôts agréés. Or les consommateurs de Tignère s'acquittent de ce même produit à 8000Fcfa-8500Fcfa et ceux de Banyo à 9500Fcfa-10500Fcfa.

DEPARTEMENTS	Nombre de stations-services /dépôts agréés	Nombre d'arrondissements	Nombre d'arrondissement ayant une station/dépôt	Taux de couverture*
VINA	23 (dont 15 points de vente du GPL)	08	03 (Ngaoundéré 1 ,2 et 3)	37,5%
MBERE	05(02 points de vente du GPL)	04	02 (Meiganga et Ngaoui)	50%
DJEREM	02 (01 point de vente du GPL)	02	02 (Tibati et Ngaoundal)	100%
FARO ET DEO	00 (absence de point de vente du GPL)	04	00	00%
MAYO-BANYO	02(absence de point de vente du GPL)	03	02 (Banyo et Bankim)	66,7%
TOTAL	32	21	09	42,9%

Source : Investigations Auteurs.

Lecture : *Taux de couverture =nombre d'arrondissements ayant une station-service / nombre d'arrondissements

Le taux de couverture moyen est de 42,9%. Le département de la Vina avec le grand nombre de stations-service/dépôts et d'arrondissements a le taux de couverture le plus bas soit 37,5% exception faite du Faro et Deo où le réseau n'a pas de ramification. A contrario, le taux de couverture du Djerem est le plus élevé soit 100%, avec le plus faible nombre d'arrondissements.

3.2. Les difficultés logistiques

Au regard de son activité et en tenant compte de l'évolution de la demande, la SCDP/Ngaoundéré est dotée d'une faible capacité de stockage soit 6000m³. Ceci s'explique par la présence des installations obsolètes qui n'ont pas su s'adapter à l'évolution de la demande et par l'ancien circuit d'approvisionnement ravitaillant le Grand Nord (Limbe – Garoua) dont le dépôt de stockage se trouve à Garoua. Les problèmes de gestion de stocks liés aux allongements des délais de livraison par une infrastructure

ferroviaire vieillissante apparaissent. Cette situation crée des engorgements au niveau des infrastructures de stockage comme se fût le cas au mois de Novembre 2014. BOCOM pour satisfaire sa clientèle a eu recours à la demande de dérogation spéciale à la SNH lui permettant de transporter son produit par route.

L'on relève également l'inadéquation entre l'usine de raffinage de la SONARA et la matière brute fournie par la SNH rendant ainsi la SONARA économiquement dépendante des importateurs étrangers. Ceux-ci sont susceptibles de dicter leurs intérêts et par conséquent impacter sur la production de la SONARA qui satisfait au moins à 75% à 80% des produits blancs.

L'enclavement des infrastructures routières de la Région n'est pas de nature à garantir l'efficacité du circuit d'approvisionnement. En effet, les routes reliant les départements au chef-lieu de région ne sont pas toutes bitumées. C'est le cas des tronçons Ngaoundéré-Tignère ; Tibati-Banyo etc. Cette situation n'encourage pas les marqueteurs à s'installer dans ces zones dans la mesure où ils devront faire face à des coûts supplémentaires imputables dans leur marge de bénéfice. Les prix de ces produits sont fixés par l'Etat via le mécanisme de péréquation de la CSPH.

4. Perspectives pour une efficacité accrue du circuit normatif d'approvisionnement de l'Adamaoua

L'amélioration de l'efficacité du circuit normatif d'approvisionnement doit s'opérer par des efforts sur le plan infrastructurel et managérial.

4.1. Au plan infrastructurel

Il est impératif que tous les acteurs de la chaîne : d'exploitation, de raffinage, de stockage et de distribution, entreprennent des efforts au niveau de leurs capacités physiques.

La SONARA doit envisager l'extension de son usine de fabrication avec l'acquisition d'une nouvelle raffinerie capable de traiter le brut camerounais qui est lourd. Ceci permettrait de réduire la dépendance aux importations de produits pétroliers finis qui ont une influence négative sur la balance commerciale et stabiliser l'apport des recettes pétrolières dans le budget de l'Etat tout.

La SCDP/Ngaoundéré quant à elle, devrait songer à une extension de son usine de stockage et au renouvellement de ses infrastructures obsolètes en acquérant des technologies de pointe qui prennent en compte l'intensité de son activité actuelle et à venir. Pour ce faire, elle peut opter, soit pour l'augmentation de ses récipients de stockage dans son site actuel, soit pour la construction d'un dépôt annexe dans la région en cas d'espace réduit. Elle devrait également, en partenariat avec la CAMRAIL, accroître le nombre de wagons-citernes destinés au transport du GPL. Ceci permettrait de réduire les

délais de livraison et d'accroître le seuil de sécurité en cas de dysfonctionnement du système.

La CAMRAIL, partenaire indispensable dans la chaîne d'approvisionnement, dont le fonctionnement impacte directement sur le circuit, doit s'acquitter de nouvelles locomotives pour accroître la performance de son service en matière de respect de timing qui est un facteur très important dans le réseau de distribution. Elle devrait également renouveler ou accentuer l'entretien de la voie ferroviaire dont les installations sont obsolètes et méritent d'être adaptées aux équipements de pointe.

L'Etat est le gestionnaire du patrimoine routier¹¹ dont la construction et ou l'entretien sont assurés par lui ou par les collectivités publiques locales. C'est dans cette optique qu'il doit contribuer à l'amélioration de l'efficacité du circuit d'approvisionnement dans l'Adamaoua. Son action passe par le bitumage des axes routiers des localités de cette région très enclavée. Ceci permettrait la sécurisation des produits sur la route et la réduction des coûts de transport, et par conséquent, les marchands seraient plus incités à investir. Certes que des mesures allant dans ce sens sont déjà entreprises (axe Ngaoundéré-Meingana), d'autres sont en cours (axe Meiganga-Tibati-Banyo), mais il reste encore des efforts à consentir sur l'axe Ngaoundéré-Tignère et l'axe Banyo-Bafoussam qui constituent de grands pools d'échanges commerciaux entre le grand Nord et le Grand Sud.

4.2. Au plan managérial

L'Etat est le principal acteur pouvant contribuer à l'amélioration de l'efficacité du circuit normatif par la prise des mesures incitatives pour les investisseurs des localités lointaines et par des mesures répressives pour l'exercice illicite de la commercialisation des produits contrefaits.

L'Etat via la CSPH assure la régulation des stocks et des prix des hydrocarbures. C'est lui qui fixe le prix public desdits produits et s'assure qu'ils soient identiques dans tous les points de vente agréés au niveau régional et départemental. Or, la région de l'Adamaoua caractérisée par l'éloignement et l'enclavement de ces localités, n'encourage pas les distributeurs agréés, désireux de faire des bénéfices, d'étendre leur réseau de distribution. Ceci est à l'accroissement de coûts liés au transport et à la manutention. Pour y remédier, l'Etat devrait alléger certaines charges aux investisseurs souhaitant s'implanter dans ces localités. Le but étant de leur permettre d'avoir la même marge bénéficiaire que ceux des autres départements. Il pourrait supporter ces charges

¹¹ Article 2 de la loi n°96/07 du 08 Avril 1996 portant protection du patrimoine routier « le patrimoine routier est l'ensemble des infrastructures routières urbaines, interurbaines et rurales dont la construction et ou l'entretien est ou sont assuré(s) par l'Etat ou les collectivités publiques locales ».

supplémentaires par l'octroi de subventions aux intéressés ou diminuer la charge fiscale de ces derniers.

La vente du carburant frelaté qui constitue le réseau du circuit informel d'approvisionnement est une violation de la Loi N°99/ 013 du 22 décembre 1999 portant code pétrolier et du Décret N° 2000/ 935 portant condition d'exercice des activités du secteur pétrolier aval, qui régissent l'activité des produits pétroliers au Cameroun. La commercialisation de ces produits malgré les mesures régionales de 2011 a contribué à la réduction des points de vente dans la ville de Ngaoundéré. Les autorités administratives devraient donc constituer une synergie de leurs actions afin mettre fin à cette pratique.

5. Références

- [1] Loi n°96/07 du 08 Avril 1996 portant protection du patrimoine routier.
- [2] Loi n°99/013 du 22 Décembre 1999 portant code pétrolier.
- [3] Loi n° 2002/013 du 30 décembre 2002 portant code gazier.
- [4] Décret n°2000/935 portant condition d'exercice des activités du secteur pétrolier aval.