

**EFFETS DES FAUX FRAIS DANS LE TRANSPORT DE COQUILLES D'HUITRES
DE MOUANKO¹**

**EFFECTS OF INCIDENTAL EXPENSES IN THE TRANSPORT OF
MOUANKO OYSTER SHELLS**

Par

Henri NDAME MAKEMBE

**Enseignant-Chercheur, Faculté des Sciences Economiques et de Gestion
Appliquée (FSEGA), Laboratoire d'Economie Théorique et Appliquée
(LETA), Université de Douala, Cameroun.**

E-mail : hndame@yahoo.fr

&

Romuald Fernand TCHIEUZING AWOUTCHA

**Enseignant-Chercheur, Faculté des Sciences Economiques et de Gestion
Appliquée (FSEGA), Laboratoire d'Economie Théorique et Appliquée
(LETA), Université de Douala, Cameroun.**

[E-mail : tariff2002@yahoo.fr](mailto:tarf2002@yahoo.fr)

&

Salomon EBO'OH NTJEN

**Enseignant-Chercheur, Faculté des Sciences Economiques et de Gestion
Appliquée (FSEGA), Laboratoire d'Economie Théorique et Appliquée
(LETA), Université de Douala, Cameroun.**

[E-mail : nipondi@yahoo.fr](mailto:nipondi@yahoo.fr)

Résumé

L'huître est une ressource naturelle gratuitement prélevée à Mouanko, mais dont le transport de la coquille jusqu'à la Société de Provenderie du Cameroun, située dans la ville de Bafoussam, donne lieu à des faux frais, sorte d'impôt illicite imposé aux transporteurs de coquilles d'huîtres par des contrôleurs routiers. Cet article montre l'ampleur desdits faux frais et spécifie un modèle de minimisation de leur impact négatif sur les activités économiques. L'analyse des données recueillies à l'aide d'un entretien semi-directif auprès de différents acteurs, parmi lesquels des agents communaux et camionneurs transporteurs de coquilles, montre au risque 5% qu'en un seul déplacement de Mouanko à Bafoussam chaque camion paye une moyenne de faux frais comprise entre 167 000 F CFA (254,78 €) et 169 000 F CFA (257,83 €).

¹Mouanko (12000 habitants) : commune et chef-lieu de l'arrondissement de Mouanko, dans la région camerounaise du littoral.

Un modèle de type principal-agent est proposé pour permettre à l'Etat de réduire le risque d'instabilité sociale et de permettre une plus grande efficacité économique.

Mots clés : Coquilles, huîtres, faux frais, principal-agent, efficacité économique.

Index JEL : H2- Politique Fiscale et Comportement Economique des Agents. N5- Agriculture ; Ressources naturelles.

Abstract

Oyster is a free natural resource taken to Mouanko, but whose transport of the shell to «Société de Provenderie du Cameroun », located in the town of Bafoussam, gives rise to false fees, which are a kind of illegal tax imposed on oyster shell transporters by road traffic controllers. This article shows the magnitude of these charges and specifies a model for minimizing their negative impact. The analysis of the data collected using a semi-directive interview with different actors, including municipal agents and shell truckers, shows that at 5% risk in a single trip from Mouanko to Bafoussam, each truck pays an average of false fees between 167,000 F CFA (254.78 €) and 169,000 F CFA (257.83 €). A principal-agent model type is proposed to enable the State to reduce the risk of social instability and enable greater economic efficiency.

Keywords: Oyster, shells, false fees, principal-agent model, economic efficiency.

Index JEL : H3- Fiscal Policies and Behavior of Economic Agents. N5- Agriculture ; Natural resources ; Environment extractive industries.

1. Introduction

Pourvoyeuse d'emplois directs à plus du quart de la population autochtone de Mouanko, à un rythme rotatif de plus de 300 hommes et femmes qui s'adonnent quotidiennement de décembre à juillet au ramassage de la ressource sur plus d'un kilomètre aux abords de la Sanaga², la pêche à l'huître est l'activité principale dans cette municipalité. En outre, elle génère environ 2000 emplois indirects comprenant, entre autres, la transformation ou le commerce des coquilles des huîtres récoltées (Ndam, 2020).

Une fois gratuitement prélevée avec des moyens traditionnels (assiettes, nasses, pirogues, pagaies), sa coquille devient l'objet de moult transactions marchandes. Contrairement à la pêche à l'huître qui est saisonnière, le commerce des coquilles est permanent. Vendues en l'état (coquille vide) ou en poudre (coquille brûlée) à des démarcheurs locaux, elles sont ensuite revendues par ces derniers en sacs de 190 kg à des camionneurs qui les transportent alors jusqu'à la Société d'Provenderie du Cameroun (SPC), installée à Bamendzi, dans la banlieue de Bafoussam. Ces coquilles sont des inputs à partir desquels la SPC produit annuellement 80 000 tonnes d'aliments pour le bétail.

De Mouanko à destination, plusieurs frais de route, tant légaux qu'illégaux, sont imposés à ces camionneurs par divers agents : autorité traditionnelle, mairie, eaux et forêts, sécurité et contrôle routiers.

Les faux frais de route augmentent le prix des coquilles, et par conséquent le coût de production de la provende à volaille. La SPC vend, en général, de la provende à des fermiers. L'augmentation du coût de production de provende entraîne une augmentation du prix de l'output.

De multiples entretiens que nous avons assez régulièrement effectués à Mouanko d'août 2020 à décembre 2021 avec des agents communaux, des démarcheurs et des camionneurs nous ont permis de collecter des informations sur la nature et les sommes payées par ces transporteurs à chaque poste de contrôle. La mairie perçoit légitimement, moyennant reçu, une taxe communale de 1000 F CFA (1,53 €) par sac de coquilles au passage de chaque camion, soit en moyenne comprise entre 115 000 F CFA (175,45 €) et 240 000 F CFA (366,16 €) par camion suivant sa catégorie. Il n'en est pas de même pour les autorités villageoises, qui prélèvent sans reçu justificatif entre 6000 F CFA (9,15 €) et 10 000 F CFA (15,26 €) par camion selon sa catégorie, et surtout pour les autres agents routiers qui, outre les frais légaux, rançonnent généralement les transporteurs. Cet état de choses a inéluctablement un impact négatif tant sur le coût de production de la provende et sur le panier de la ménagère consommatrice de volaille, que sur l'image de l'Etat dans sa mission d'assurer la sécurité intérieure et le maintien de l'ordre public.

Cet article a pour objet de montrer l'ampleur des sommes illicitement perçues (faux frais) par certains agents en charge du contrôle routier sur le corridor Mouanko-Bafoussam, avec ses

² Sanaga : le plus long fleuve camerounais (918 km).

217 km et 9 postes de contrôle, et de proposer un modèle de minimisation de leur impact négatif sur les activités économiques.

Tout en analysant la pratique de corruption dans le contexte considéré, nous attirons l'attention de l'Etat, garant de la sécurité et du bien-être de la population, sur l'ampleur de ce phénomène et proposons des mécanismes de minimisation de celle-ci. Deux interrogations nous préoccupent :

- Quelle est l'importance relative du niveau de prélèvements illicites vis-à-vis de l'impôt formel entre Mouanko et Bafoussam ?
- Comment limiter le pouvoir discrétionnaire détenu par les contrôleurs routiers, hérité du pouvoir de délégation qui les lie à l'Etat afin de réduire les possibilités de corruption ?
- Quel modèle pour minimiser l'impact de l'impôt informel sur ce corridor ?

La méthodologie utilisée comporte trois étapes : d'abord une enquête auprès des différents acteurs moyennant un guide d'entretien ; ensuite une analyse statistique nous a permis de mesurer l'importance des prélèvements illicites pendant le transport de coquilles et d'estimer le montant moyen d'impôt illicite versé en cours de route par chaque transporteur de coquilles. Enfin, un modèle de type principal-agent est proposé pour minimiser les faux frais.

La suite de cet article est organisée de la façon suivante : la deuxième section est une revue de la littérature théorique et empirique sur l'impôt et la corruption routière. La troisième section concerne la méthodologie, la présentation et l'analyse descriptive des données d'enquête. Ensuite, nous analysons les mécanismes d'incitation et simulons un modèle de type principal-agent pour minimiser les faux frais de route. Enfin la dernière section se rapporte à la conclusion et aux recommandations.

2. Revue de la littérature sur l'impôt et la corruption routière

Si, naturellement, l'impôt est un attribut de souveraineté et un outil du vivre ensemble voté par le parlement (Drezet, 2014) et dont les fonctions dans une économie sont bien connues, il n'en est pas de même des « faux frais de route », qui résultent d'un abus de pouvoir et qui vont dans le sens inverse des objectifs de l'Etat vis-à-vis de la sécurité et du bien-être de la population. Scrutons tour à tour la littérature autour de l'impôt et la fiscalité routière, ainsi que celle concernant la corruption routière et sa minimisation.

2.1. Revue de la littérature sur l'impôt et la fiscalité routière

Prélevé sur les revenus des personnes physiques et morales, l'impôt est la ressource la plus importante pour le financement des dépenses publiques (Neslihan, 2016). En attendant une réponse meilleure, « c'est le seul moyen pratique, pour les pouvoirs publics, d'obtenir les ressources dont ils ont besoin pour offrir les produits et les services publics exigés par une majorité d'entre nous » (Vito et Howell, 2001). Son rôle s'étend à plusieurs domaines : social, économique, environnemental, financier (Bernard Jurion, 2010). Son rôle social se traduit par une redistribution des revenus, sous quelque forme que ce soit, pouvant être modulée en

faveur ou en défaveur d'un groupe social (Leroy, 2009). Inscrite essentiellement dans le cadre d'une politique structurelle ou sectorielle, sa fonction économique concerne la réalisation des objectifs, tels le développement des infrastructures, des investissements nationaux ou étrangers, la promotion d'un secteur agricole, commercial ou industriel, l'optimisation des problèmes d'instabilité résultant d'une crise économique (Castagnede, 2008 ;Neslihan, 2016).

Dans la fiscalité environnementale, d'autres taxes sont apparues à la suite de celle pigovienne : taxe sur le carbone, les pesticides, le carburants, les engrais, les rejets dans des eaux, et bien d'autres (Barde et Courneade, 2002). Nous citons dans ce même cadre les péages routiers, puisqu'il s'agit, outre le financement du transport et la régulation du trafic (Balmer, Lanz et Bachmann, 2007), de lutter contre la dégradation de l'infrastructure routière en assurant sa maintenance avec des fonds collectés.

A l'évidence, les faux frais de route ne font pas partie de cette fiscalité, puisqu'ils relèvent de la corruption routière.

2.2. Revue de la littérature sur la « corruption routière »

La corruption est perçue comme l'ensemble des pratiques d'usage abusif d'une charge publique procurant des avantages privés indus (Amundsen, 1999; Bardhan, 1997; Rose-Ackerman, 1996). Elle « constitue aussi un frein à la mobilisation des ressources nationales et au programme de transformation structurelle du continent » (ONU, 2016). Quelle qu'elle soit, la corruption est désastreuse pour l'investissement et la croissance (Mauro, 1995), et comporte de multiples méfaits tant au plan micro que macroéconomique : augmentation des coûts de transaction, des coûts de production, du prix des produits sur le marché, avec risque d'instabilité économique (Abderraouf, 1995 ; Magnouloux, 2005), voire sociale (Cartier-Bresson, 1992).

En tant que transaction imposée sans scrupule aux transporteurs par des agents en charge de la sécurité ou du contrôle routier, l'exigence des faux frais entre, pour l'Union Africaine (UA), dans « l'accomplissement ou l'omission, par un agent public ou toute autre personne, d'un acte dans l'exercice de ses fonctions, aux fins d'obtenir des avantages illicites pour lui-même ou pour un tiers » (UA, 2003).

Cette corruption agit comme une taxe officieuse avec un effet plus amplifié qu'une taxe officielle sur la croissance et le développement des entreprises et des autres acteurs (Svensson, 2005 ; Svensson et Fisman, 2007). Pour l'illustrer, « sur le corridor Douala – Ndjamena, long de 2977 km, l'on a recensé 103 postes de contrôle jusqu'à la frontière tchadienne, incluant la police, la gendarmerie, les douanes, les services de protection de faune... Un seul camionneur est obligé de payer entre 150 000 et 200 000 F CFA [entre 229 et 305 €] de faux frais pour atteindre sa destination » (Mbadi, 2019). Egalement déplorées sur le corridor Douala-Bangui, ces pratiques ont entravé la circulation routière du Cameroun vers la Centrafrique et le Tchad, et obligé le Tchad à ouvrir un corridor vers Port-Soudan, et la Centrafrique un corridor vers Pointe-Noire au Congo (Mbadi, 2019), afin de ne plus dépendre du seul port de Douala. Outre la réduction des recettes douanières relatives à l'importation

des produits au niveau du port de Douala, cela a automatiquement un impact négatif sur l'économie³ : découragement de l'investissement, limitation du développement du commerce, ainsi que des petites et moyennes entreprises, etc.

Malgré autant d'informations disponibles sur la corruption, la plupart des chercheurs se sont surtout concentrés sur ses effets, et peu sur les moyens d'y remédier.

2.3. Littérature sur la minimisation des faux frais

L'analyse des facteurs de minimisation de la corruption s'est souvent axée sur les variables réputées accroître la transparence des transactions, et donc faciliter sa détection (Jacquemet, 2006). La durée d'exposition à un régime démocratique (Treisman, 2000), le niveau de libéralisme économique (Goel & Nelson, 2005), le degré de liberté de la presse (Ahrend, 2002 ; Brunetti & Weder, 2003) et l'intensité de la concurrence entre les médias (Suphachalasai, 2005) se sont avérés corrélés négativement avec le niveau de corruption. Cependant, ces facteurs apparaissent comme indirects à l'analyse de la corruption.

Les développements de l'analyse économique du crime (Becker, 1978), la recherche de rente (Krueger, 1974), la lecture de la corruption en termes d'incitation, établissent la rémunération, la pénalité et la détection comme des modèles de lutte contre la corruption. Selon Van Rijckeghen et Weder (2001), une augmentation substantielle du salaire publique est nécessaire pour combattre la corruption ; mais pour plus d'efficacité, elle doit être appliquée conjointement avec d'autres instruments. En effet, le salaire nécessaire à dissuader la corruption s'accroît à mesure que la probabilité de détection diminue. Di Tella et Schargrodsky (2003) propose une explication fondée sur la complémentarité entre incitations et contrôle. L'absence de sanctions associées à ces contrôles vient réduire leur efficacité (Shapiro et Stiglitz, 1984). La reconnaissance de cette complémentarité entre incitation et contrôle confirme les prédictions du modèle de Becker et Stigler (1974) en établissant que la relation d'efficacité entre le salaire et le niveau de corruption est rompue dès lors que le contrôle est absent.

Trois raisons peuvent être à l'origine de l'absence ou de la faiblesse en matière de contrôle : les défaillances du système juridique (Levin et Satarov, 2000 ; Herzfeld et Weiss, 2003), le caractère corrompu des agents, et le très grand nombre de relations économiques dans lesquelles le phénomène de corruption est purement ignoré. Les pays africains, notamment le Cameroun, semblent correspondre au cadre décrit par cet environnement du fait de leur faible qualité institutionnelle.

Cependant, la probabilité qu'un individu commette un délit est aussi influencée par le risque d'être détecté et la pénalité encourue suite à la détection. Divers auteurs ont démontré qu'une augmentation de la pénalité semble une option moins onéreuse que celle de la détection, en limitant les coûts associés à la supervision. Cependant, ces résultats sont mitigés une fois que

³ Cf. Atelier, « Lutte contre la corruption dans les communes », pour les Communes du Monde, Marrakech, 15. Avril – 28. Avril 2016.

l'on prend en compte la possibilité d'erreur de la part de l'agence de surveillance, l'hétérogénéité dans le type des bureaucrates, etc.

L'approche traditionnelle salaire-détection-pénalité est utile en présence d'aléa moral, mais il existe des contextes administratifs où il est possible d'évaluer et influencer directement le comportement et la performance d'un agent.

Avant de spécifier un modèle permettant de limiter le pouvoir discrétionnaire des agents, nous présentons d'abord la méthodologie et l'analyse des données d'enquête.

3. Méthodologique et analyse des données d'enquête

Phénomène dissimulé et souvent non observable (Kaufman, Kraay et Mastruzzi, 2003), la corruption se heurte aux efforts de sa quantification. Pour se soustraire à cela, l'analyse des actes de corruption liés au marchandage routier dans le transport des huîtres va nous permettre de mesurer l'ampleur de ce phénomène sur la route Mouanko-Bafoussam. Notre démarche méthodologique consiste en deux étapes : des enquêtes, et une analyse statistique des données d'enquête.

3.1. Enquêtes et données collectées

Des entretiens effectués avec différents acteurs, en particulier des agents communaux et des camionneurs transporteurs de coquilles, d'août 2020 à décembre 2021 nous ont permis de réunir des informations utiles.

3.1.1. Entretien avec des agents communaux

Outre les questions d'ordre général (population, pêche d'huîtres, us et coutumes, ...) posées dans le cadre d'un entretien semi-directif, nous nous sommes appesantis sur des préoccupations spécifiques du sujet.

Les réponses aux questions d'ordre général nous enseignent que Mouanko est à la fois une municipalité et un arrondissement d'environ douze mille habitants répartis principalement entre deux ethnies, les Malimba et les Bakoko. Cette population vit principalement de l'exploitation des huîtres (ramassage, commerce de coquilles, etc.), qui occupe plus de la moitié des habitants. L'agriculture et le tourisme occupent 30% de cette population. La pêche au poisson est surtout l'œuvre des ressortissants nigériens et béninois qui vivent dans des campements au bord du fleuve Sanaga. Moins de 10% des Camerounais participent néanmoins à la pêche au poisson.

Les réponses aux questions concernant la relation entre les camionneurs transporteurs de coquilles d'huîtres et la commune nous enseignent que quatre catégories de camions, ceux de « six roues », de « huit roues », de « dix roues » et les semi-remorques font le transport de coquilles, par sacs. Moyennant reçu, un prélèvement de 1000 F CFA (environ 1,52 €) par sac transporté est imposé à chaque camion à son passage par des contrôleurs communaux, soit en moyenne 115 000 F CFA (174,8 €) par camion de six roues, 130 000 F CFA (197,6 €) par camion de huit roues, 160 000 F CFA (243,2 €) par camion de dix roues, et 240 000 F CFA

(364,8 €) par semi-remorque. En outre, il existe une taxe versée à la chefferie au sortir de chaque camion. Cette dernière est de 6 000 F CFA (9,12 €) par camion de six ou de huit roues, et de 10 000 F CFA (15,25 €) pour des camions supérieurs à huit roues.

3.1.2. Entretien avec des transporteurs de coquilles

A l'aide des entretiens, un échantillon exhaustif de 208 camionneurs transporteurs d'huîtres interrogés entre août 2020 et décembre 2021 nous ont fourni des données tant sur le nombre de postes de contrôle, la nature et les montants des prélèvements imposés que sur le montant des faux frais de route payés par chaque camionneur pendant le transport de coquilles de Mouanko à Bafoussam.

Sur la place de Mouanko, deux types de prélèvements locaux sont imposés aux transporteurs : la taxe communale et celle versée à la chefferie. L'impôt perçu par la chefferie est frauduleux, car sans reçu, ni justification et relevant d'un abus d'autorité.

A leur départ de Mouanko, les agents des Eaux et Forêts opèrent sur chaque camion, indépendamment de sa taille, un prélèvement formel de 20 000 F CFA (30,51 €), et le plus souvent un prélèvement frauduleux de même montant.

Par ailleurs, durant tout le trajet de Mouanko à Bafoussam, on dénombre quatre ponts bascules (pesage routier) où chaque camion en règle paye 50 000 F CFA (76,27 €), soit en tout 200 000 F CFA (305,08 €) de prélèvement légal. Sur le même trajet, les services de force et de maintien de l'ordre, parfois organisés sous forme de patrouille mixte, se constituent sur neuf postes quasi permanents de contrôle informel, prélevant respectivement 5 000 F CFA (7,62 €) et 10 000 F CFA (15,25 €) par camion de six roues et autres catégories dans les trois postes localisés à Mouanko, Mbambou et Mbongo. Un paiement illégal de 20 000 F CFA (30,51 €) par camion indépendamment de sa catégorie est imposé dans chacun des deux postes de contrôle de Douala, ainsi que dans chacun des quatre postes de contrôle de Bafoussam.

Le tableau suivant donne un état global des informations chiffrées collectées relativement à l'impôt légal et aux faux frais de route généralement imposés sur les transporteurs de coquilles sur ce trajet.

Tableau 1- Récapitulatif global des faux frais généralement demandés et de l'impôt légal sur le trajet (impôt et faux frais en F CFA)

	Quantité moyenne	Chefferie (faux frais)	Mairie (impôt légal)	Eaux et Forêts		Ponts bascules (impôt légal)	Mixte: police, gendarmerie, routiers (faux frais)
				Impôt légal	Faux frais		
6 roues	115 sacs	6 000	115 000	20 000	20 000	200 000	135 000
8 roues	130 sacs	6 000	130 000	20 000	20 000	200 000	150 000
10 roues	160 sacs	10 000	160 000	20 000	20 000	200 000	150 000
Semi-	240 sacs	10 000	240 000	20 000	20 000	200 000	150 000

remorques							
-----------	--	--	--	--	--	--	--

Source : Calculs issus des informations collectées et détaillées dans 3.1.1. et 3.1.2.

L'analyse des données de ce tableau fait l'objet de la sous-section suivante.

3.2. Analyse des données d'enquête

Afin d'approcher la mesure de l'importance des faux frais sur le corridor considéré, nous évaluons respectivement le rapport entre ces taxes illicites et l'impôt légal, et la part des faux frais dans le prélèvement global. Mais, avant tout, il est nécessaire de faire une analyse synthétique de l'ensemble des frais imposés le long du trajet.

3.2.1. Analyse descriptive des prélèvements pratiqués

Le tableau 2, qui synthétise les données du tableau 1, facilite cette analyse.

Tableau 2- Répartition des niveaux de prélèvements selon leur nature et le type de camions

Type de camion	Impôt (légal) global	Faux frais de route (globaux)	Prélèvement total
« 6 roues »	335 000	161 000	496 000
« 8 roues »	350 000	176 000	526 000
« 10 roues »	380 000	180 000	560 000
Semi-remorque	460 000	180 000	640 000

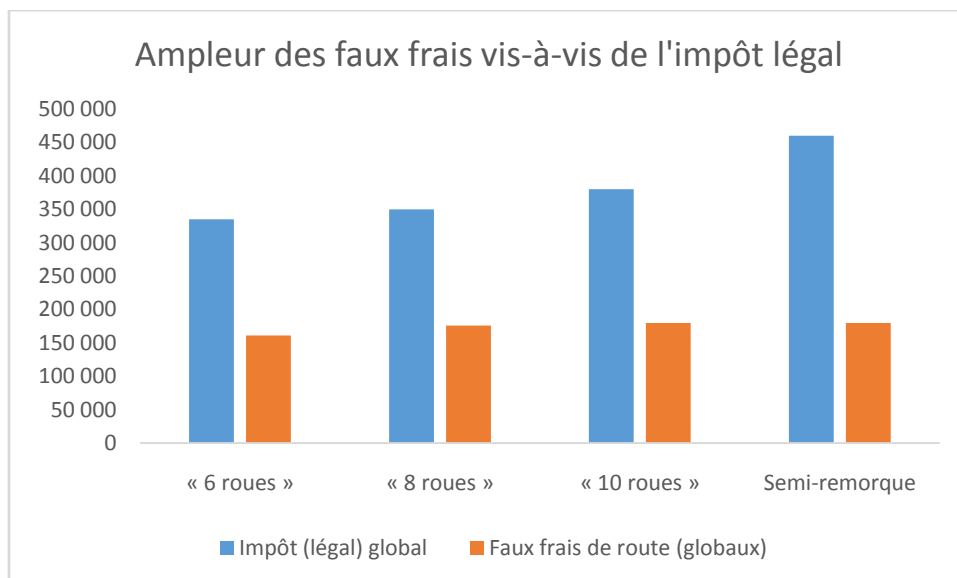
Source : Calculs issus de nos données d'enquête

Dans ce tableau, l'impôt légal est le prix global à payer automatiquement par chaque type de camion de coquilles entre son départ de Mouanko, et son arrivée à l'usine de production de provende à Bafoussam, tandis que les faux frais sont les prix globaux à payer à priori par chaque type de camion sur le même corridor. Le niveau global minimal des faux frais, 161 000 F CFA (244,72 €), concerne les camions de 6 roues, tandis leur valeur maximale, 180 000 F CFA (276,64 €), se rapporte aux 10 roues et semi-remorques.

L'ampleur des faux frais de route peut être évaluée en comparant leur valeur à celle de l'impôt légal.

3.2.2. Ampleur des faux frais vis-à-vis de l'impôt légal

Le diagramme à doubles barres suivant donne une vue schématique des informations contenues dans le tableau 1, et permet de comparer, pour chaque type de camion, le niveau prélevé et le coût de marchandage routier.



A l'observation, les faux frais de route sont d'une valeur non loin de la moitié de celle de l'impôt formel.

Le calcul des ratios entre faux frais et impôt légal permet de confirmer cette appréciation. Le tableau 3 présente ces ratios.

Tableau 3- Rapport des faux frais (*FF*) sur l'impôt légal (*IL*) par type de camion.

Type de camion	« 6 roues »	« 8 roues »	« 10 roues »	« semi-remorque »
Ratio (<i>FF</i>)/(<i>IL</i>)	0,4806	0,5029	0,4737	0,3913

Source : ratios calculés à l'aide des données du tableau 2.

Exceptés les semi-remorques, dont les faux frais représentent pratiquement les deux cinquièmes de l'impôt formel, le niveau des taxes illicites avoisine pratiquement la moitié de celui de l'impôt légal pour l'ensemble des autres types de camions de coquilles, se situant même légèrement au-dessus de cette moitié pour les « 8 roues ».

3.2.3. Estimation du montant moyen des faux frais

Du mois d'août 2020 à décembre 2021, un échantillon exhaustif de 208 camionneurs transporteurs de coquilles d'huîtres a été interrogé. Chacun d'eux a déclaré le montant total approximatif d'impôt illégal qu'il a déboursé au cours de son dernier déplacement entre Mouanko et Bafoussam. Les montants déclarés sont synthétisés dans le tableau suivant :

Tableau 4- Distribution des faux frais déclarés par l'échantillon de camionneurs interrogés.

Faux frais (en milliers de F CFA)	150	155	160	165	170	175	180
Camionneurs	12	15	24	36	58	38	25

Source : les auteurs, à partir des montants des faux frais déclarés dans l'échantillon.

A partir du tableau 4, on trouve qu'en un seul déplacement, l'ensemble des camionneurs de l'échantillon ont payé 34 915 000 F CFA (53 266,49 €) de faux frais de route, soit en moyenne 167 860 F CFA (256,09 €) par camionneur et par déplacement, avec un écart type de 8 196,199 F CFA (12,5 €).

En supposant que les faux frais de route suivent une loi normale, on peut estimer sur la base des informations ci-dessus qu'au risque 5%, chaque camionneur paye en moyenne au cours d'un déplacement entre Mouanko et Bafoussam, un montant de faux frais allant de 167 000 F CFA (254,78 €) à 169 000 F CFA (257,83 €).

L'analyse des mécanismes d'incitation nous semble indiquée pour trouver une solution au problème posé par la pratique des faux frais de route le long du trajet considéré.

4. Mécanismes d'incitation et spécification d'un modèle principal-agent comme cadre de minimisation des faux frais

Les mécanismes considérés sont analysés en premier lieu à travers la théorie des incitations. En second lieu, nous procédons à une simulation de solution à l'aide d'un modèle principal-agent.

4.1. Apport de la théorie des mécanismes d'incitation

Née de la prise de conscience de la pertinence des asymétries d'information dans des analyses microéconomiques, notamment par les travaux d'Hurwicz (1973), puis développée par ceux de Maskin (1981) et Myerson (1981), la théorie des incitations a pour objet l'étude des moyens employés par un agent économique pour inciter des agents disposant d'une information privée à la lui révéler.

Le modèle principal – agent offre un cadre adéquat d'analyse aux mécanismes d'incitation, dont les principaux ingrédients sont les conflits d'intérêts et l'asymétrie de l'information. Dans ce contexte, un principal (ou plusieurs) délègue(nt) une tâche à un (ou plusieurs) agent(s), soit pour bénéficier des rendements croissants dus à la division du travail, soit pour pallier au manque de temps ou de compétence du principal. A l'évidence, la relation entre l'Etat et les agents chargés du contrôle routier est un contrat dans lequel l'Etat est le principal et l'autre partie à l'agent. Une telle relation comporte deux caractéristiques essentielles : le pouvoir de négociation et le type d'information cachée.

Dans notre cas particulier, la force de négociation appartient à l'Etat tandis que l'information cachée est détenue par les agents de contrôle routier qui, dans l'informel, abusent de leur pouvoir discrétionnaire pour imposer aux transporteurs des faux frais fructueux à leur endroit, mais désastreux au plan social. Nous sommes en présence simultanée de situations de sélection adverse (l'agent exerçant une action cachée) et d'aléa moral (l'agent prenant des initiatives non observées par le principal).

Dans le cadre de la sélection adverse, les mécanismes d'incitation qui s'analysent en termes de surplus (Salanie, 1994) ont pour objet d'aboutir à un contrat optimal avec un niveau d'effort de l'agent maximisant l'espérance d'utilité du principal. Il s'agit pour le principal

d'inciter l'agent à s'impliquer de façon efficiente et à partager le risque. Face à un agent indifférent au risque par exemple, l'incitation à l'effort peut consister en un contrat lui attribuant l'intégralité du surplus obtenu dans le cadre du contrat, moins un montant prédéfini n'affectant pas son comportement. (Picard et Faverau, 1996).

Toutefois, dans le contexte particulier de notre étude, l'incitation sous forme de contraintes, et surtout de sanctions et de pénalités, nous semble plus indiquée qu'un partage de surplus avec des agents davantage liés à l'Etat par un contrat de service public en termes d'honneur et fidélité. On est bien en plein dans un contrat en cours d'exécution dans une relation également caractérisée par un aléa moral, puisque l'agent prend une décision (pratique de marchandage illicite) qui affecte son bien-être (gain issu de marchandage) et celui de l'Etat (perte de bien-être social). Cependant, l'Etat ne peut qu'observer le résultat en termes de prix élevé de l'output sur le marché, de perte de compétitivité des entreprises et/ou de l'économie, etc. Cette action de l'agent n'est pas optimale pour la société, puisqu'elle produit une aliénation dans le comportement des citoyens, à l'origine d'une trappe au sous-développement. Dans cette situation, un niveau de contrat optimal doit intégrer des contraintes durement pénalisantes pour la partie défaillante, ce que nous essayons de modéliser ci-dessous.

4.2. Minimisation du risque de corruption : une approche salaire-détection-sanction

L'existence de la corruption ne peut résulter que de l'apparition d'un troisième joueur, « affecté par l'usage que l'agent fait du pouvoir discrétionnaire qui lui est confié et dont les intérêts sont en conflit avec ceux du principal » (Jacquemet, 2006). Le pot de vin que verse le troisième joueur à l'agent est un élément de détermination du coût de corruption. Pour le principal, l'incitation salariale est une possibilité de minimisation de ce coût. L'efficacité d'une telle mesure ne peut cependant produire des effets escomptés que si elle est associée à d'autres instruments : la surveillance ou la détection de l'action de l'agent et la sanction des égarements de celui-ci. La détection peut résulter de la dénonciation ou de la réputation collective. La dénonciation est avantageuse en matière de coûts de détection : ceux-ci sont supportés par les transgresseurs eux-mêmes (Kaplow et Shavell, 1994). Pour Tirole (1996), la réputation du groupe favorise les contrats de corruption instaurés par ses membres, en créant une inertie qui entretient la corruption. La police par exemple appartient à un corps qui leur garantit un pouvoir contraignant susceptible de favoriser la corruption. L'investissement en réputation collective a l'avantage de rompre massivement avec les comportements véreux. Concernant la sanction, contrairement à Jacquemet (2006), qui la conçoit comme une rupture définitive du contrat, nous la percevons comme une perte salariale sur une période définie.

4.3. Spécification du modèle

Pour minimiser les effets des faux frais dans le transport de coquilles d'huîtres sur la voie considérée, et plus généralement les effets de la corruption routière sur l'économie, nous proposons le modèle principal-agent décrit ci-dessous.

4.3.1. Les joueurs et leurs stratégies

- Les joueurs sont l'Etat (le principal) et les contrôleurs routiers (l'agent).

- Chaque joueur a deux stratégies de jeu :
Pour l'Etat, il s'agit de mettre en place un mécanisme de surveillance des contrôleurs routiers, ou de ne pas le faire.
Pour les contrôleurs, il s'agit d'imposer des faux frais, ou de ne pas le faire.

4.3.2. Les paramètres et autres considérations

Nous désignons par :

t : le montant total des faux frais ($t \geq 0$).

C : le montant de la prime accordée à l'agent lorsque $t = 0$. Mais en cas de non surveillance, cette prime est nulle.

θ : le montant alloué par l'Etat au mécanisme de surveillance, avec $\begin{cases} \theta > 0 & \text{si surveillance} \\ \theta = 0 & \text{sinon} \end{cases}$

Initialement, θ peut être supporté par l'Etat. Ensuite, une partie de la sanction infligée aux agents coupables peut permettre de financer le mécanisme de surveillance.

$S(t, \theta)$: la sanction infligée par l'Etat à l'agent coupable des faux frais t . Par mesure de contrainte, $S(t, \theta)$ est une fonction croissante de t . En outre, aucune sanction n'est possible sans mécanisme de surveillance ou en l'absence des faux frais : $S(0, \theta) = S(t, 0) = 0$.

$SP(t, \theta)$: le surplus des consommateurs, qui est une fonction décroissante de t , car plus l'ampleur des faux frais est élevée, plus le surplus des consommateurs est faible. En l'absence de mécanisme de surveillance, et cas de pratique de faux frais, il s'agit plutôt est une perte de surplus : $SP(t, 0) < 0$.

4.3.3. Utilités des joueurs et matrice de paiements

- L'utilité de l'Etat est définie par :

$U_E(t, \theta) = SP(t, \theta) - \theta + S(t, \theta) - \delta(t).C$, où $\delta(t)$ est une fonction décroissante vérifiant $\delta(0) = 1$. Cette fonction d'utilité est supposée positive si $\theta \neq 0$ (cas de surveillance).

- L'utilité de l'agent est définie par :

$U_A(t, \theta) = t - S(t, \theta) + \delta(t).C$. Cette fonction d'utilité est supposée négative pour l'agent coupable détecté ($S(t, \theta) > t + \delta(t).C$).

La matrice de paiements suivante résume ces considérations :

		Agent (contrôleurs routiers)	
		Existence de faux frais	Absence de faux frais
Principal (l'Etat)	Surveillance	$[SP(t, \theta) - \theta + S(t, \theta) - \delta(t).C ; t - S(t, \theta) + \delta(t).C]$	$[SP(0, \theta) - \theta - C ; C]$
	Non	$[SP(t, 0) ; t]$	$[SP(0, 0) ; 0]$

	surveillance		
--	--------------	--	--

Source : les auteurs (spécification du modèle proposé)

4.3.4. Résultat du modèle

On peut vérifier que ce modèle n'admet ni d'équilibre en stratégies dominantes, ni d'équilibre de Nash en stratégies pures, et que la solution optimale au sens de Pareto est [non surveillance ; absence de faux frais]. Dans cette situation, les consommateurs conservent le surplus maximal sans que l'Etat ne dépense le moindre sous, et les contrôleurs routiers ne perdent absolument rien. A partir de là, l'utilité d'un joueur ne peut augmenter que si celle du joueur adverse diminue. Cependant, atteindre cet optimum parétien dans un contexte où les faux frais sont une réalité, ne peut provenir que d'un processus évolutif à quatre étapes : d'abord, l'Etat installe un mécanisme de surveillance permanente. Ensuite, cette surveillance permet d'attraper des agents véreux, qui sont alors sévèrement sanctionnés par l'Etat. En troisième lieu, la sévérité de cette sanction finit par décourager les contrôleurs de toute tentative de corruption. Finalement, l'Etat va constater l'absence de faux frais et une prise de conscience collective sur une période significative, et décider de supprimer la surveillance.

5. Conclusion et recommandations

Parvenus au terme de la rédaction de cet article, nous pensons que l'objectif poursuivi est atteint. En effet, au début de ce papier, nous avons signalé qu'il s'agit de montrer, en nous limitant dans le cas du transport de coquilles d'huîtres, l'envergure des montants illicitement institués par certains agents en charge du contrôle routier sur le corridor Mouanko-Bafoussam, et de discuter autour d'un modèle de minimisation de l'ampleur du phénomène déploré.

Les faux frais de route illicitement perçus par les contrôleurs routiers du fait du transport de coquilles sur l'axe routier considéré sont effectivement d'une ampleur telle que le ratio des faux frais sur l'impôt formel se situe entre 39,13% et 50,29 %.

Nous avons ainsi pu estimer, au risque 5%, qu'en un seul déplacement de Mouanko à Bafoussam chaque camion paye une moyenne de faux frais comprise entre 167 000 F CFA (254,78 €) et 169 000 F CFA (257,83 €). Si l'on suppose qu'en une journée, 10 camions font le trajet, alors le montant des faux frais versé sera compris entre 1 670 000 F CFA (2 547,80 €) et 1 690 000 F CFA (2 578,30 €). Rapporté à une année de 300 jours de travail, on obtient une moyenne des faux frais dans l'intervalle 501 000 000 F CFA (763 923,81 €) et 507 000 000 F CFA (773 072,59 €).

Ces sommes ne sont pas négligeables, d'autant plus qu'elles ont des effets d'accroître le coût de production, et par conséquent le prix de la provende et de la volaille. Cela est de nature à affecter négativement le panier de la ménagère et le bien être des consommateurs.

Pour combattre ce phénomène, nous recommandons à l'Etat d'instituer un système ou un organisme de surveillance des agents en charge du contrôle routier. Le modèle spécifié plus

haut montre qu'un mécanisme de surveillance est susceptible de procurer un gain à l'Etat. Ce gain constitue pour ce dernier un moyen pour financer et entretenir ledit mécanisme. Le modèle proposé est de nature à préserver le surplus des agents économiques et de permettre à l'économie de fonctionner avec une plus grande efficacité.

Toutefois, la crédibilité des institutions, les défaillances du système juridique, le caractère véreux des agents de contrôle, et l'existence de relations économiques où la corruption est une réalité négligée atténuent l'effet de nos conclusions. Pour contourner cette difficulté, une autre stratégie peut consister à créer un guichet unique des transporteurs et limiter ainsi l'action des agents de contrôle routier le long du corridor.

Références bibliographiques

- Abderraouf M. (2015), « Corruption : Microeconomic Foundations of Macroeconomic determinants », *MPRA*, Paper n° 68538, <https://mpra.ub.uni-muenchen.de/68538/>, consulté le 10/12/2021.
- Ahrend R. (2002), « PressFreedom, Human Capital and Corruption », *DELTA WP*, 2002-11
- Amundsen I. (1999), « Political corruption : an introduction to the issues », *Developmentstudies and humanrights*, Chr. Michelsen Institute.
- Balmer U. Lanz A., Bachmann A. (2007), *Introduction d'un péage routier*, Rapport du Conseil fédéral sur la possibilité suisse, <https://www.news.admin.ch/>, consulté le 03/01/2022.
- Barde J.-P., Courneade B. (2002), « Les taxes environnementales : un instrument d'incitation ou de financement ? », *Revue d'économie financière*, pp. 119-134.
- Bardhan P. (1997), « Corruption and Development : A review of issues », *Journal of Economic Literature*, vol. 35, n° 3.
- Becker G. S. (1978), *The Economic Approach to Human Behavior*, Chicago (IL) : Chicago University Press
- Becker G. S., Stigler G. J. (1974), « Law Enforcement, Malfeasance, and Compensation of Enforcers », *Journal of Legal Studies*, 3 (1), pp. 1-18.
- Brunetti A., Weder B. (2003), « A free press is bad news for corruption », *Journal of Public Economics*, 87(7-8), pp. 1801-1824.
- Cartier-Bresson J. (1992), « Éléments d'analyse pour une économie de la corruption », *Revue Tiers Monde*, n° 131.
- Castagnede B. (2008), *La politique fiscale*, Que sais-je ?, Paris, PUF.
- Di Tella R., Schargrodsky E. (2003), « Controlling corruption through high wages ».in *Transparency International (Ed.)*, Global Corruption Report, London pp. 377-379

Drezet v. (2014), « Pour l'impôt, mieux d'impôt, voilà l'enjeu », dans *Pouvoirs* 2014/4 (n° 151), P. 35-45, <https://www.cairn.info/revue-pouvoir-2> , consulté le 27/12/2021.

Gaston G. (1930), *Cours de finances publiques 1929-1930*, Paris, Marcel Giard, p. 354.

Goel R. K., Nelson M. A. (2005), « Economicfreedom versus politicalfreedom : cross-country influences on corruption », *AustralianEconomicPapers*, 44 (2), pp. 121-133.

Herzfeld T., Weiss C. (2003), « Corruption and legal (in) effectiveness : an empirical investigation », *European Journal of PoliticalEconomy*, 19 (3), pp. 621-632.

Hurwicz L. (1973), « The design of mechanisms for resource allocation », *American EconomicReview*, vol. 63, issue 2, pp. 1-30.

Jacquemet N. (2006), « Microéconomie de la corruption », *Revue française d'économie*.

Jurion B. (2010), « Quelques réflexions sur le rôle économique de l'impôt », <https://www.semantic scholar.org/paper> , consulté le 28/12/2021.

Kaplow L., Shavell S. (1994), « Optimal Law Enforcement with Self-Reporting of Behavior », *Journal of PoliticalEconomy*, 102 (3), pp. 583-606.

Kaufman D., Kraay A. and Mastruzzi M. (2003), « Governance Malvers III : Governance indicators for 1996-2002 », *New Economics Papers*.

Krueger A. O. (1974), « The Political Economy of the Rent-Seeking Society », *The American Economic Review*, 64 (3), pp. 291-303

Leroy M. (2009), « La sociologie fiscale », *Revue de l'association française de sociologie*, <https://socio-logos.revues.org>, consulté le 27/06/2021.

Levin M., Satarov G. (2000), « Corruption and institutions in Russia », *European Journal of Political Economy*, 16 (1), pp. 113-132.

Magnouloux H. (2005), « La face cachée de la finance, délinquance financière et finance offshore », *Rapport moral sur l'argent dans le monde 2005*, <file:///D:/corruption-économie-de-la-corruption.pdf> , consulté le 15/10/2021.

Mauro P. (1995), « Corruption and growth », *Quarterly Journal of Economics*, vol. 63, n°3, pp. 681-712.

Mbadi O. (2019), « Cameroun : des transporteurs routiers sous pression », <https://www.jeuneafrique.com/mag/795350/economie/cameroun-des-transporteurs-routiers-sous-pression/>, consulté le 07/07/2021

Myerson R. B. (1981), « Optimal Auction Design », *Mathematics of OperationResearch*, vol.6, n°1.

Ndame M. H. (2020), « The Exploitation of Oysters and Welfare Of the Mouanko Community in Cameroon », *East African Scholars Journal of Economics, Business and Management*, Vol.3, pp. 39-51.

- Neslihan, K. D. (2016), « La fonction économique de l'impôt », *Law & Justice Review*, Year:7, Issue:13, <https://www.researchgate.net/publication/322235615> , consulté le 15/11/2021.
- ONU (2016), *Mesurer la corruption en Afrique : prendre en compte la dimension internationale. Rapport sur la gouvernance en Afrique IV. Commission Economique pour l'Afrique*, Addis-Abeba.
- Robben K. (1998), *The Recent Debate on Curbing Political Corruption. In Ethics and Accountability in a Context of Governance and New Public Management*. Amsterdam, IOS Press.
- Rose-Ackerman S. (1996), « Democracy and grand corruption », *International Social Science Journal*, vol. 48, n° 149.
- Salanie B. (1994), *Théorie des contrats*, Paris, Economica.
- Shah A., Schacter M. (2004), « Combating Corruption: Look Before you Leap », *Finance and Development*, <https://www.imf.org/external/pubs/ft/fandd/2004/12/pdf/shah.pdf>, consulté le 09/07/2020.
- Shapiro C., Stiglitz J. E. (1984), « Equilibrium Unemployment as a Worker Discipline Device », *American Economic Review*, 74 (3), pp. 433-434.
- Suphachalasai S. (2005), *Bureaucratic Corruption and Mass Media*, University of Cambridge, Department of Land Economics, Environmental Economy and Policy Research WP, 052005.
- Svensson (2005), « Eight questions about corruption », *Journal of economic perspectives*, vol.19.
- Svensson J., Fisman R. (2007), « Are corruption and taxation really harmful to growth ? Firm level evidence », *Journal of Development Economics*, Elsevier, vol. 83.
- Tirole J. (1996), « A Theory of Collective Reputations (with Applications to the Persistence of Corruption and to Firm Quality) », *Review of Economic Studies*, 63 (1), pp. 1-22
- Treisman D. (2000), « The causes of corruption : a cross-national study », *Journal of Public Economics*, 76 (3), pp. 399-457.
- UA (2003), *Convention de l'Union Africaine sur la prévention et la lutte contre la corruption*, adoptée à Maputo le 11 juillet 2003, Maputo.
- Van Rijckeghem C., Weder B. (2001), « Bureaucratic corruption and the rate of temptation : do wages in the civil service affect corruption, and by how much ? », *Journal of Development Economics*, 65 (2), pp. 307-331.
- Vito T. et Howell Z. (2001), *Une politique fiscale pour les pays en développement*, Dossiers économiques 27, FMI, Washington DC.