RAPPORT

L'impact de la réduction des subventions des produits pétroliers sur l'économie congolaise



République du Congo
Ministère de l'Économie et des Finances

Sommaire

2 **Préface**
7 **Résumé exécutif**

17 **Introduction**

19 **Objectifs de l'étude et résultats escomptés**
19 **Les subventions des produits pétroliers**
21 **Le mécanisme de fixation des prix des produits pétroliers**
22 **La réduction des subventions et les mesures de compensation**

23 **La fixation des prix des produits pétroliers sur le marché intérieur et leur stabilisation**

24 **Les acteurs du secteur de l'aval pétrolier**
24 Les institutions publiques du secteur de l'aval pétrolier
26 Les sociétés de distribution de l'aval pétrolier
26 **Le cadre juridique de la fixation des prix des produits pétroliers**
27 La classification des produits pétroliers (PP)
29 La détermination des prix des produits pétroliers soumis à la structure des prix
31 Les changements introduits en 2008 dans le mécanisme de détermination des prix des produits pétroliers
32 Le mécanisme de stabilisation des prix des produits pétroliers
33 **La mise en œuvre du mécanisme des prix**
33 L'évolution des prix des produits pétroliers
40 La valorisation des approvisionnements des produits pétroliers
42 Les prix des produits pétroliers au Congo comparés à ceux des autres pays
42 Les ajustements de prix des produits pétroliers préconisés
46 **Le contrat de performance de CORAF**
47 **Le contrat de vente et d'achat du Pétrole Brut entre la CORAF et l'État**

48 **L'estimation des subventions sur les produits pétroliers**

49 **Les types de subventions pétrolières et les bénéficiaires**
53 **L'évaluation des subventions des produits pétroliers**
53 La réduction des écarts de prix et les gains attendus
55 La réduction des subventions des prix des produits pétroliers consécutives aux scénarios d'augmentation des prix des produits pétroliers de 30% et de 45%

58 L'évaluation de l'impact de la réduction des subventions pétrolières sur les ménages, les entreprises et l'économie globale

59 La réduction des subventions des prix des produits pétroliers et son impact sur les entreprises du secteur aval
60 Impact de la hausse des prix du carburant sur l'inflation
60 Démarche méthodologique retenue
61 *Scénario 1* – Hausse des prix du carburant de 5%
61 *Scénario 2* – Hausse des prix du carburant de 30%
61 *Scénario 3* –Hausse des prix du carburant de 45%
61 Impacts de la hausse des prix des carburants sur le niveau de vie des ménages
61 Approche méthodologique retenue
65 Tendances de la pauvreté monétaire de 2005 à 2020
65 Impact sur la pauvreté avant et après les mesures de la hausse des prix du carburant avec la structure des dépenses de consommation de 2011
67 Impact sur la pauvreté de la hausse des prix du carburant avec la structure de consommation de 2015
67 Impact sur la pauvreté de la hausse des prix du carburant avec la structure de consommation de 2020
70 Impact sur la pauvreté des ménages automobilistes après la hausse des prix du carburant avec la structure de consommation de 2020
70 Impact sur la pauvreté des ménages vulnérables

76 L'identification des mesures d'atténuation de la réduction des subventions des prix des produits pétroliers sur les populations et les secteurs bénéficiant desdites subventions

77 Les expériences récentes des pays de la sous-région dans la compensation des effets de réduction des subventions des produits pétroliers
78 La phase préparatoire et de l'identification des groupes vulnérables dans le cadre de la réduction des subventions des produits pétroliers
81 Les mesures de compensation pour les plus vulnérables
81 Identification des mesures d'accompagnement dans l'hypothèse d'une application intégrale du mécanisme de fixation des prix
83 Identification des mesures d'accompagnement dans les scénarios d'augmentation de 30% et de 45% des prix des produits pétroliers

84 Conclusion et recommandations
89 Remerciements & références

90 Annexes

Photo de couverture
TotalEnergies en République du Congo
© TotalEnergies
Page 16 et 4e de couverture
Station service, Oyo
© MDMM

RAPPORT
L'impact de la réduction des subventions des produits pétroliers sur l'économie congolaise

Préface

•

Jean-Baptiste ONDAYE

Ministre de l'Économie
et des Finances



Le Gouvernement de la République du Congo dans le cadre de la mise en place du Plan national de développement 2022-2026 a obtenu le soutien de ses partenaires au développement à travers différents programmes.
L'un de ses programmes est le programme macroéconomique financier destiné à assurer les équilibres macroéconomiques et un financement soutenable de l'économie. Ce programme qui bénéficie de l'appui du Fonds monétaire international dans le cadre de la Facilité élargie de crédit fait de la réduction des subventions des produits pétroliers l'un de son cheval de bataille.

En effet, la réduction des subventions des produits pétroliers constitue l'une de ses réformes dont les atteintes sont nombreuses en termes de réduction du déficit public et de réallocation des ressources épargnées vers des utilisations plus en conformité avec la promotion de la prospérité, l'inclusion sociale et la lutte contre les changements climatiques. Ces subventions sont attribuées au mécanisme de fixation des prix des produits pétroliers sur le marché intérieur dont la mise en œuvre n'assure pas l'indexation des prix à la consommation en fonction des cours des produits pétroliers importés. Les subventions des prix à la pompe, pratiquées depuis fort longtemps, constituent un manque à gagner pour l'économie nationale.

Cette situation n'est pas particulière au Congo. Elle affecte aussi tous les pays de la Communauté économique des États de l'Afrique centrale (CEMAC), lesquels sont de ce fait engagés dans des processus d'ajustements internes intégrant la réduction, voire la suppression des produits pétroliers.

Cependant, le Gouvernement est conscient du renchérissement brutal du coût de la vie que provoquerait une mise en œuvre sans discernement de la réduction des subventions des produits pétroliers. C'est ainsi que pour mieux préparer la réforme envisagée, il a été mis en place un mécanisme de concertation impliquant l'ensemble des parties prenantes, secteur privé, associations professionnelles, les regroupements des consommateurs, les départements ministériels affectés par la réforme. Des études indépendantes ont aussi été conduites notamment par des groupes d'études dont le Réseau pour l'Inclusivité l'Émergence, et la Durabilité en Afrique centrale (RIEDAC) qui a préparé l'étude sur *l'impact de la réduction des subventions des produits pétroliers sur l'économie congolaise* qui fait l'objet de la présente livraison.

Toute mesure de réduction touchant la population peut causer des conséquences importantes qu'il est important de prévenir et de mitiger à travers des mesures de compensation. En effet, la suppression de ces subventions entraînerait inéluctablement des conséquences, à la fois sur les ménages, notamment les plus vulnérables, les entreprises et l'économie globale, le défi est donc d'en atténuer l'impact à travers des mesures compensatrices appropriées. C'est en vue de cerner la question des subventions des produits pétroliers en République du Congo et les conséquences de leur réduction sur l'économie congolaise qu'une étude a été lancée.

L'objectif général de cette étude est d'évaluer l'impact de la réduction des subventions des produits pétroliers sur l'économie congolaise et d'identifier les mesures et les modalités de leur mise en œuvre pour atténuer les conséquences de la réduction de ces subventions.

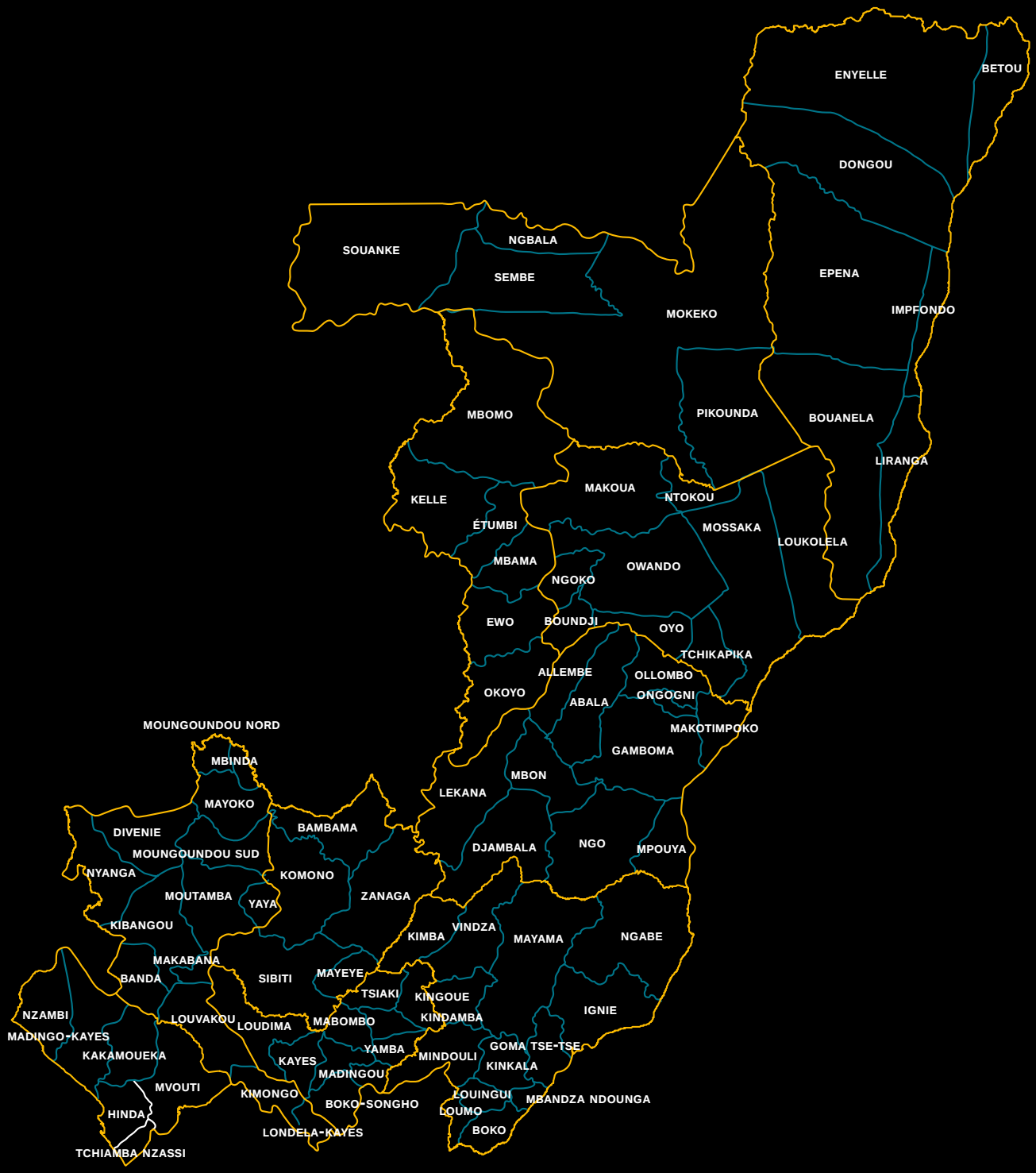
Le choix a été fait de faire du processus de réalisation de cette étude une opportunité de dialogue par l'organisation d'atelier et de communication y compris pour en assurer une compréhension commune et en faciliter le partage des résultats Cette étude apporte les éléments nécessaires pour comprendre à la fois l'envergure des subventions en jeu, les facteurs qui les expliquent et les modalités de leur réduction. Toute mesure de réduction des subventions des prix des produits pétroliers affectera nécessairement les populations, notamment les plus vénérables à travers le renchérissement des coûts des transports et des denrées alimentaires. Les secteurs de production fortement consommateurs des produits pétroliers dans leurs activités se trouveront aussi affectés. Les défis sont de tirer les avantages nécessaires de la réforme sur le plan de l'équilibre budgétaire, de la réallocation des ressources et d'en atténuer l'impact négatif sur les population et l'économie à travers des mesures compensatrices bien assorties.

L'ampleur des impacts d'augmentation des prix des produits pétroliers variant en fonction des niveaux d'augmentation des prix envisagés, la prise en compte effective des coûts de compensation et des ressources pour les financer peut contribuer à la réussite de la réforme des subventions des produits pétroliers. L'engagement de l'ensemble des parties prenantes sera important pour l'efficacité des reformes, notamment pour équilibrer les bénéfices et les coûts de compensation.

Ce rapport fournit des éléments de dialogue à travers les scenarios mis en lumière sur la base des simulations des impacts effectuées. Il en met en lumière le besoin de l'appropriation des reformes ainsi de l'évaluation de leur impact probable pour aider le processus décisionnel.

Jean-Baptiste ONDAYE
Ministre de l'Économie et des Finances




ENYELLE
BETOU
DONGOU
SOUANKE
NGBALA
SEMBE
EPENA
MOKEKO
IMPFONDO
MBOMO
PIKOUNDA
BOUANELA
LIRANGA
KELLE
MAKOUA
NTOKOU
ÉTUMBI
MOSSAKA
LOUKOLELA
MBAMA
OWANDO
NGOKO
EWO
BOUNDJI
OYO
TCHIKAPIKA
ALLEMBE
OLLOMBO
OKOYO
ONGOGNI
ABALA
MAKOTIMPOKO
GAMBOMA
MOUNGOUNDOU NORD
MBINDA
MBON
LEKANA
MAYOKO
BAMBAMA
DIVENIE
DJAMBALA
NGO
MPOUYA
MOUNGOUNDOU SUD
NYANGA
KOMONO
MOUTAMBA
ZANAGA
YAYA
KIBANGOU
KIMBA
VINDZA
MAYAMA
NGABE
MAKABANA
BANDA
SIBITI
MAYEYE
TSIAKI
KINGOUE
IGNIE
NZAMBI
LOUVAKOU
LOUDIMA
MABOMBO
KINDAMBA
MADINGO-KAYES
YAMBA
GOMA TSE-TSE
KAKAMOUEKA
KAYES
MINDOULI
KINKALA
MADINGOU
MVOUTI
KIMONGO
LOUINGUI
MBANDZA NDOUNGA
BOKO-SONGHO
LOUMO
HINDA
BOKO
LONDELA-KAYES
TCHIAMBA NZASSI

Abréviations et sigles

AOGC	Africa Oil & Gas Corporation
ARAP	Agence Régulation de l'Aval Pétrolier
AVGAS	Aviation Gazoline
CEMAC	Communauté Économique et Monétaire de l'Afrique Centrale
COICOP	Classification of Individual Consumption by Purpose / Classification des fonctions de consommation des ménages
CORAF	Congolaise de Raffinage
CTSAPA	Comité Technique du Secteur des Activités Pétrolières Aval
ECOM	Enquête Congolaise auprès des Ménages
FGT	Foster, Greer et Thorbecke
FMI	Fonds monétaire international
GPL	Gaz de Pétrole Liquéfié
IHPC	Indice Harmonisé des Prix à la Consommation
INS	Institut national de la statistique
ITIE	Initiative pour la Transparence des Industries Extractives
MEGC	Modèle d'Équilibre Général Calculable
MICS	Multiple Indicator Cluster Surveys / Enquête par Grappes à Indicateurs Multiples
OCDE	Organisation de Coopération et de Développement Économique
PED	Prix d'Entrée de Distribution
PI	Prix d'Importation
PIB	Produit Intérieur Brut
PMT	Proxy Means Test ou méthode d'imputation d'enquête-à-enquête
PP	Produits Pétroliers
PPI	Prix Parité Importation
PPP	Prix des produits pétroliers
PSR	Prix Sortie Raffinerie
RNP	Raffinerie Nationale de Pétrole
RSU	Registre Social Unique
SCLOG	Société Commune de Logistique
SNAT	Société Nationale d'Acconage et de Transit
SNEA	Société Nationale Elf Aquitaine
SNPC	Société Nationale des Pétroles du Congo
S2S	Survey to Survey / Méthode d'imputation d'enquête à enquête
TOFE	Tableau des Opérations Financières de l'État
TVA	Taxe sur la Valeur Ajoutée

Résumé exécutif

La réduction des subventions des produits pétroliers est une réforme envisagée par la République du Congo dans le cadre de son programme appuyé par la Facilité élargie de crédit du FMI. En vue d'en préparer les conditions de mise en œuvre et d'en mitiger les conséquences négatives sur les ménages, notamment les plus vulnérables d'entre eux, ainsi que sur les entreprises, une étude d'impact de la réduction des subventions des produits pétroliers sur l'économie congolaise a été initiée par le ministère de l'Économie et des Finances. Cette étude vise principalement à ressortir l'impact de la réforme sur les prix des biens et services; la consommation des ménages et leur bien-être, particulièrement des plus vulnérables d'entre eux; la situation des entreprises dépendant des produits énergétiques; les dépenses de transfert et l'équilibre budgétaire. Elle vise aussi à identifier les mesures de compensation de la réduction des subventions des produits pétroliers.

Le mécanisme de fixation des prix à la base des subventions des produits pétroliers

Cette étude, basée sur l'analyse des mécanismes de fixation des prix des produits pétroliers sur le marché intérieur et leur stabilisation en vigueur au Congo depuis 2005, montre que les prix des produits pétroliers pratiqués sur le marché intérieur sont administrés et donc non-indexés aux prix à l'importation. Le prix d'entrée de distribution (PED) considéré pour le calcul des prix plafond pratiqués ne permet pas souvent de couvrir les coûts des produits à l'importation ni ceux nécessaires à leur production par la raffinerie nationale. Cela protège les consommateurs locaux des fortes augmentations des prix des produits pétroliers face aux cours mondiaux du pétrole, mais oblige l'État, en compensation, à subventionner le secteur de l'aval pétrolier. Ce résultat est en phase avec les constats faits par le FMI en 2015 et 2020 qui soulignaient que la non-application par les Autorités congolaises de la formule de fixation des prix établie en 2005, du fait de l'écart entre les prix internationaux et les prix locaux administrés, était à l'origine d'une subvention implicite appelée à s'accroître avec l'augmentation des prix internationaux des produits pétroliers.

L'examen des mécanismes de fixation et de stabilisation des prix suggère une variété de subventions et de bénéficiaires. On peut notamment citer :

- les transferts budgétaires faits au profit de la raffinerie nationale au titre de l'ajustement économique, mais aussi en direction des sociétés de distribution et de commercialisation des produits pétroliers ;
- les exonérations des taxes à l'importation accordées aux sociétés de distribution et de commercialisation des produits pétroliers ;
- la rétention de la TVA par les acteurs du secteur aval pétrolier ;
- l'administration des prix des produits pétroliers sur le marché intérieur en dépit de la hausse des prix à l'importation et des coûts de production de la CORAF ; cette situation profite à l'ensemble des consommateurs des produits pétroliers ;
- les exonérations de fait qui constituent une « subvention cachée » par le défaut de collecte des droits à l'importation et de la TVA sur les produits pétroliers importés et produits localement.

L'estimation des subventions sur les produits pétroliers

L'étude considère deux principales sources pour l'évaluation des subventions des produits pétroliers :

- le ministère de l'Économie et des Finances sur la base des lois de règlements sur la période 2000-2020 et des statistiques sur les subventions pétrolières compilées par la direction des études et de la planification dudit ministère dont le total cumulé des subventions sur les produits pétroliers sur la période 2008 à 2022 est de 4 607 milliards de FCFA, soit une moyenne annuelle de 329 milliards de FCFA ;
- l'Initiative pour la transparence des industries extractives dans le cadre de ses rapports annuels sur la période 2011-2022 fait ressortir les états de non-reversement systématique par la CORAF des montants correspondants à la contrepartie des cargaisons de pétrole brut reçues de la SNPC (1 442,333 milliards de FCFA).

L'étendue de ces subventions provient de la valorisation des approvisionnements des produits pétroliers à des prix d'entrée de distribution qui sont en-deçà des prix à l'importation. Les montants reçus de la mise à disposition sur le marché ne couvrent pas le coût des importations, ni celui des cargaisons de pétrole brut reçues par la raffinerie. Les taxes attendues de ces activités faute d'être recouvrables, alimentent les subventions.

Dans l'hypothèse d'une indexation des prix des produits pétroliers aux prix à l'importation de 2022, la valeur de l'ensemble des approvisionnements se ferait à un PED bien plus élevé, du simple au double, que le PED administré. Au PED simulé de 2022, la SNPC et CORAF gêneraient au total 637,814 milliards de FCFA, plus que les 568 milliards de FCFA nécessaires pour acquérir l'ensemble des approvisionnements, cargaisons de pétrole brut fournies à la CORAF et produits pétroliers importés. Par conséquent, les sociétés SNPC et CORAF récupéreraient au passage les sommes nécessaires permettant de payer les importations, les taxes ainsi que les cargaisons de pétrole brut de l'État sans forte subvention.

Sur la base de ce scénario d'une application effective du mécanisme de fixation des prix à la pompe en fonction des prix à l'importation, l'État aurait recouvré 455 milliards de FCFA en 2022, incluant la valeur des cargaisons livrées à CORAF. En ajoutant la valeur des importations de 2022 estimée à 268 milliards de FCFA, montant entièrement couvert par les subventions, l'État et ses entreprises nationales économiseraient environ 700 milliards de FCFA. Le mécanisme permettrait aussi à la SNPC de supporter intégralement le coût des importations sans subventions additionnelles ainsi que les taxes et droits de douane. Ce scénario est celui d'une réduction drastique des subventions des produits pétroliers qui donne un certain équilibre au secteur de l'aval pétrolier et pourrait permettre à CORAF de développer ses programmes d'investissements pour l'amélioration de la productivité et l'élargissement de ses capacités d'offre.

A. **Subventions potentielles en FCFA dans le scénario de l'ajustement des prix des produits pétroliers à la pompe à leurs prix respectifs à l'importation de 2022 en FCFA**

Type de subventions	Montant recouvrables en FCFA
Taxes à l'importation	26 809 741 221
TVA sur les produits de la raffinerie	69 876 344 983
Redevance proportionnelle	45 000 000 000
Valeur des cargaisons	300 000 000 000
TVA sur les frais et marges de transport, de stockage et de distribution	13 330 302 635
Montant des recouvrements fiscaux potentiels	**455 016 388 839**

Source Calculs des auteurs à partir des données de la SNPC

Dans le cadre de ce scénario, des pertes importantes provenant de la sous-valorisation des approvisionnements au PED administré seraient évitées.

B. **Pertes de valorisation évitables**

	Montant des approvisionnements en FCFA	Valorisation des approvisionnements au PED affiché	Pertes de valorisation en FCFA
Produits à l'importation par la SNPC	268 097 412 207	119 025 062 046	149 072 350 161
Produits de la CORAF	300 000 000 000	134 022 717 689	165 977 282 311
Total	**568 097 412 207**	**253 047 779 735**	**315 049 632 311**

Source Calculs des auteurs à partir des données de la SNPC

L'engagement pris par les autorités congolaises est celui d'une augmentation des prix des produits pétroliers de 30% et de 45%. Les scénarios d'augmentation des prix de 30% et de 45%, donneraient des recettes potentielles insuffisantes pour couvrir les coûts des approvisionnements. En effet, une augmentation des prix de 30% du prix entrée de distribution fournirait à peine 303,950 milliards de FCFA pour l'ensemble des produits raffinés localement et acquis à l'importation et 366,919 milliards de FCFA dans le scénario d'une augmentation des prix de 45%. Dans les deux scénarios, le pourcentage de couverture des coûts de l'ensemble des apprivoisements estimés à 568,097 milliards de FCFA serait donc bien limité. En plus en matière de recouvrement fiscal, seules les TVA sur le stockage, le transport massif et la distribution pourraient être acquittées. Les subventions ne seraient ainsi réduites que dans des proportions limitées.

C. **Valorisation des produits pétroliers importés dans les scénarios d'augmentation des prix (PED) de 30%**

	Valorisation des produits importés au PED administré augmenté de 30%	Valorisation des produits de la raffinerie au PED augmenté de 30%	Valorisation globale au PED augmenté de 30%
Super	78 264 242 041	59 024 099 696	137 288 341 738
Jet	2 405 133 276	8 515 009 757	10 920 143 033
Gasoil	74 063 205 342	78 468 996 319	152 532 201 662
Total général	154 732 580 660	149 218 093 024	303 950 673 684

Source Calculs des auteurs sur la base des données de la SNPC

D. **Valorisation des produits pétroliers dans le scénario d'une augmentation des prix de 45%**

	Valorisation des produits importés au PED administré augmenté de 45%	Valorisation des produits de la raffinerie au PED augmenté de 45%	Valorisation globale au PED augmenté de 45%
Super	87 294 731 508	65 834 572 738	153 129 304 246
Jet	2 682 648 654	12 346 764 148	15 029 412 802
Gasoil	82 608 959 805	113 780 044 663	196 389 004 468
Total général	172 586 339 967	194 332 940 649	366 919 280 615

Source Calculs des auteurs sur la base des données de la SNPC

La réduction des subventions des produits pétroliers dépend tout à la fois de l'application du mécanisme de fixation des prix des produits pétroliers que du respect de la réglementation par tous les acteurs du secteur de l'aval pétrolier pour éviter les poches d'évasion fiscale.

L'impact de la réduction des subventions — *L'impact sur les prix*

La réduction des subventions des produits pétroliers est nécessairement associée à la hausse de leurs prix. Cette hausse des prix des produits pétroliers sera plus élevée dans le scénario d'une indexation effective des prix à la pompe aux prix à l'importation.

L'impact simulé de l'augmentation des prix sur l'inflation donne des niveaux élevés surtout dans le cas d'une augmentation des prix de 45%. En considérant les transports comme mécanisme de transmission de l'effet prix, l'inflation simulée serait comprise entre 7,6% et 9,1% pour le scénario de 45% d'augmentation et de 6,1% à 7,1% dans celui de 30% d'augmentation. Mais l'inflation que générerait l'alignement des prix à la pompe aux prix à l'importation de référence de 2022 serait bien plus élevée.

E. **Simulation de la hausse des prix des carburants sur l'inflation**

Effets	Scénario 1 Hausse des prix des carburants à 5%	Scénario 2 Hausse des prix des carburants à 30%	Scénario 3 Hausse des prix des carburants à 45%
Inflation initiale	3%	3%	3%
Inflation simulée	3,5%	6,1%	7,6%
Inflation supplémentaire (effet direct)	0,5%	3,1%	4,6%
Inflation supplémentaire (effet indirect)	0,2%	3,1%	1,5%
Inflation supplémentaire (Effet total)	0,7%	1%	6,1%
Impact possible sur l'inflation	3,5% à 3,7%	6,1% à 7,1%	7,6% à 9,1%

Source Calculs des auteurs

L'augmentation des prix des produits pétroliers dans les proportions préconisées par le FMI pourrait avoir des effets inflationnistes importants engendrant des répercussions sur les revenus des ménages, notamment les plus pauvres.

L'impact sur la pauvreté

L'impact de la réduction des subventions peut être important sur l'ensemble de l'économie à travers notamment l'inflation qui est générée et son incidence sur le niveau de vie des ménages. Les entreprises de l'aval pétrolier en charge des approvisionnements peuvent disposer de plus de ressources pour leurs achats notamment quand les prix à la pompe sont alignés aux prix à l'importation. Les avantages principaux pour l'État consistent en un élargissement de son espace budgétaire et une marge de manœuvre accrue dans l'allocation des ressources.

L'augmentation des prix affectera à la baisse la consommation réelle des ménages. L'impact sur la pauvreté induite par la hausse des prix du carburant de 30% et 45% a été simulée à partir de trois bases de données disponibles pour l'étude: Ecom 2005; Ecom 2011, du MICS 2015 et du registre social unique (RSU), 2020. L'augmentation des prix des carburants affecte les ménages à travers le transport dont les tarifs s'élèveraient du même montant que la hausse des prix, ainsi que la hausse des prix des denrées alimentaires dans une proportion moindre que celles des transports. Les résultats obtenus indiquent une hausse de la pauvreté quand les prix des produits pétroliers augmentent, ce quel que soit le type de ménage. La prise en compte à la fois de l'effet sur les prix des transports et de l'alimentation accentue l'impact en général, et sur les ménages les moins nantis en particulier.

En utilisant la structure de consommation de 2020 et la base des données du RSU 2020, les résultats des simulations montrent que l'incidence de la pauvreté est passée globalement de 46,9% à 49,3% et de 46,9% à 50%, respectivement pour une hausse de 30% et 45% des prix du carburant en 2020.

En ajoutant à l'hypothèse précédente celle du «tiers de la baisse des dépenses de transport appliquée sur les dépenses d'alimentation», les résultats des simulations montrent une hausse de la pauvreté de 46,9% à 51,8 et à 56,5% respectivement pour une hausse des prix du carburant de 30% et 45%. La pauvreté limitée aux membres du cinquième décile, toucherait désormais ceux du sixième décile avec une aggravation de l'intensité de la pauvreté pour ceux qui le sont déjà.

Les ménages disposant d'un véhicule sont aussi affectés, mais dans de faibles proportions. Leur taux de pauvreté passerait de 7,5% à 8,3% pour une augmentation des prix de 30% et à 8,8% pour une augmentation des prix de 45%. Le deuxième décile est touché quand les prix augmentent de 45% avec un effet sur les transports et les denrées alimentaires, le taux de pauvreté passant à 11,4%.

La pauvreté globale des ménages spécifiques est accentuée dans l'hypothèse d'une augmentation des prix des transports, accompagnée de celle du «tiers de la baisse des dépenses de transport appliquée sur les dépenses d'alimentation». Ces impacts touchent davantage les groupes spécifiques caractérisés par leur grande taille et le manque de niveau d'instruction, du chef de ménage, les ménages dont le chef est analphabète, les ménages ayant un enfant de moins de 5 ans, et ceux dont le chef est une femme.

Plus spécifiquement, les ménages de grande taille (d'au moins cinq personnes) avec un taux de pauvreté initial de 85,6% en 2020 verraient leur taux de pauvreté passer à 86,9% et à 87,5% respectivement sous l'effet d'une hausse des prix de 30% et de 45% affectant uniquement les transports. En considérant l'impact combiné de l'effet sur les transports et l'alimentation les taux de pauvreté des ménages d'au moins cinq personnes passeraient à 88,9% et 90,2% sous l'effet d'une hausse des prix des produits pétroliers respectivement de 30% et de 45%. Les capacités de résilience de ces types de ménages seront affectées et ne sauraient être revivifiées que grâce à des aides et mesures de compensations appropriées.

L'identification des mesures d'atténuation de la réduction des subventions des produits pétroliers

Le type et l'ampleur des mesures de compensation dépendront de l'importance de l'augmentation des prix des produits pétroliers qui peut être décidée, de même que des ménages visés. Les mesures de compensation fortes peuvent être prises dans l'hypothèse d'une application intégrale du mécanisme de fixation des prix des produits pétroliers. Dans ce scénario d'un alignement intégral des prix à la pompe aux prix à l'importation, les prix augmenteraient dans une forte proportion. L'ampleur des mesures d'accompagnement à considérer pourrait être conséquente et comprendre : le contrôle des prix et du marché intérieur ; la protection du marché local ; les filets sociaux et la protection sociale ; la revalorisation des salaires et des pensions. Ce scénario implique un espace fiscal élargi pouvant assurer le financement des mesures d'accompagnement tout en veillant à ne pas engendrer des déséquilibres budgétaires et des subventions supplémentaires.

Dans les scénarios d'augmentation des prix des produits pétroliers de 30 % ou de 45 %, l'espace fiscal implicite devrait être moins élargi que dans le cas de l'application intégrale du mécanisme de fixation des prix des produits pétroliers, ce qui rendrait la définition des mesures d'accompagnement parcimonieuse. La progressivité de la mesure d'augmentation des prix en deux phases (30 % en 2023 et de 15 % en plus en 2024 pour un total de 45 %) pourrait notamment conduire à limiter les mesures de compensation au contrôle des prix et du marché intérieur ; à la protection du marché local ; aux filets sociaux et à la protection sociale. La revalorisation des salaires et des pensions tout en constituant une mesure d'apaisement social et de sauvegarde du pouvoir d'achat des travailleurs, ne pourrait être financée sur la base des recettes et des économies provenant de l'augmentation des prix des produits pétroliers de 30 % ou de 45 %.

En somme, la panoplie des mesures de compensation possibles dépendra de la capacité à les financer avec la réforme des prix des produits pétroliers. Une composante sociale importante dans ce processus de réforme est la concertation avec les parties prenantes : gouvernement et associations socio-professionnelles et des consommateurs pour à la fois expliquer le bien fondé des réformes, les options possibles et les mesures d'atténuation qui pourraient être envisagées.

Recommandations

La mise en œuvre des réformes dans les subventions des produits pétroliers peut être progressive en raison des résistances au changement et aux « droits acquis ». Elle devrait déboucher sur une mise en œuvre du mécanisme de fixation tel que décliné dans le décret de 2005. L'engagement de l'ensemble des parties prenantes sera important pour l'efficacité des reformes.

Développer les capacités de l'ARAP à assurer la régulation effective du secteur.

La régulation du secteur de l'aval pétrolier apparait importante pour suivre et prévenir les chocs qui résulteraient entre autres des cours du pétrole brut et des différents produits pétroliers. Des correctifs peuvent être préconisés sans attendre que la situation ne s'aggrave, rendant le processus décisionnel délicat. Il semble que l'ARAP ne dispose pas d'informations suffisamment critiques dans la gestion de l'aval pétrolier. Les ressources humaines en place n'auraient pas de l'avis de la direction de l'ARAP les capacités ni l'autorité nécessaire pour conduire les missions qui leur sont dévolues.

Clarifier les responsabilités de la CORAF et de la SNPC dans la gestion des approvisionnements des produits pétroliers et de l'aval pétrolier.

Une répartition de facto des responsabilités dans l'aval pétrolier apparaît entre la SNPC et la CORAF dans les approvisionnements, l'une étant focalisée dans les importations et l'autre dans le raffinage alors que ces deux missions étaient dévolues à la CORAF. La prise en compte des données sur les exportations des produits pétroliers raffinés par CORAF pourrait aider à mieux apprécier les capacités de recouvrement de la contrepartie des achats faits par CORAF auprès de l'État.

Mettre en place des capacités de stockage compatibles avec une maitrise des importations et de la sécurité des approvisionnements.

La maitrise des approvisionnements et de leurs coûts passe à la fois par une stratégie des importations basée sur l'anticipation et non l'urgence et des performances élevées de la raffinerie nationale. Il semble que les faibles capacités de stockage limiteraient l'importation de grosses quantités permettant de réaliser des économies d'échelle, de réduire le coût unitaire et de limiter les ruptures dans les approvisionnements.

Faire l'effort d'une appropriation du mécanisme des prix par les acteurs du secteur de l'aval pétrolier.

La mise en œuvre effective du mécanisme des prix exige son appropriation par les parties prenantes. Cette appropriation devrait être basée sur une compréhension commune grâce à laquelle des convergences peuvent être dégagées tout autant que l'identification des problèmes pour lesquels des décisions pourraient s'imposer. Des concertations régulières et la mise en œuvre d'un plan de travail pour le fonctionnement du mécanisme des prix seront de nature à renforcer cette appropriation et à sortir des pratiques d'administration des prix.

Faciliter la régularité des concertations et la participation des associations des consommateurs et professionnelles dans le fonctionnement du mécanisme de fixation des prix des produits pétroliers.

La participation d'autres entités que celles de l'administration publique et des entreprises de l'aval pétrolier va permettre à chacun des parties de comprendre le bien fondé des décisions prises. Ce processus participatif associant les consommateurs, les associations professionnelles dont les transporteurs, les industriels du bois, les boulangers, etc. renforcera la solidité du mécanisme et sa pertinence dans les propositions de fixation des prix des produits pétroliers.

Développer une routine dans la fixation des prix des produits pétroliers à la baisse et à la hausse en fonction de l'évolution des cours des produits pétroliers.

Rares ont été les moments où le mécanisme des prix a servi dans la détermination des prix des produits pétroliers. Son fonctionnement adéquat aurait consolidé des principes et règles qui allaient limiter les subventions des produits pétroliers et renforcer la transparence. Le fonctionnement effectif du mécanisme de fixation des prix des produits pétroliers induira des changements de comportements dans la prise en compte des règles du marché.

Définir pour chaque changement de prix important à la baisse comme à la hausse les mesures de compensation des acteurs lésés au-delà des risques commerciaux.

Des analyses pourront aider à la prise des décisions quand des changements importants sont enregistrés dans le contexte mondial. Les impacts sur les différents acteurs et les consommateurs, notamment les moins nantis, devront être mis en lumière pour la documentation du processus décisionnel.

Maitriser la parafiscalité affectant l'aval pétrolier par la création d'une taxe spéciale sur les produits pétroliers.

Il existe dans la structure des prix des produits pétroliers, outre la TVA prélevée sur les divers services (stockage, transport massif et distribution), des taxes environnementales, de sécurité, et des contributions au fonds de stabilisation, au comité technique et à l'organe de régulation. Le recouvrement de ces taxes spéciales semble difficile à retracer. Une taxe spéciale unique en faciliterait le recouvrement et son affectation selon les destinations prévues.

Ajuster les prix des produits pétroliers à la lumière du coût des mesures de compensations et d'une identification fiable des bénéficiaires.

L'ampleur des impacts d'augmentation des prix des produits pétroliers varie en fonction des niveaux d'augmentation des prix envisagés. L'impact négatif à compenser sur les populations, notamment les moins nantis s'accroit avec les prix qui eux-mêmes s'élèvent à mesure que l'équilibre du secteur aval est recherché. La prise en compte effective des coûts de compensation et des ressources pour les financer peut contribuer à la réussite de la réforme des prix des produits pétroliers.

La réforme des subventions des produits pétroliers implique aussi de procéder à quelques ajustements du cadre règlementaire. L'inscription du processus participatif peut être un élément important à inscrire dans les textes et à mettre effectivement en œuvre.



Introduction

Les conséquences de la guerre russo-ukrainienne ne cessent d'affecter aussi bien les pays européens qu'africains. Les difficultés d'approvisionnement et la hausse des cours des matières premières agricoles et énergétiques provoquées par cette guerre réduisent le niveau de vie des populations, notamment à travers l'inflation qui en résulte. Les pays africains, et particulièrement la République du Congo, ne sont pas épargnés à cause de leur forte dépendance vis-à-vis des produits alimentaires importés (céréales et huiles notamment) et de l'ajustement des prix intérieurs des produits pétroliers face à la hausse des cours du baril du pétrole.

En effet, depuis quasiment un an, les prix élevés de l'énergie ont entraîné une augmentation des prix des différentes sources d'énergie, avec un effet d'entraînement sur les prix des autres produits se traduisant par l'augmentation du coût de la vie. Selon le Fonds Monétaire International (FMI)[1], l'évolution des prix mondiaux de l'énergie montre une augmentation plus importante que celle des autres produits, en particulier les produits agricoles. Pour le continent africain, l'augmentation de la facture des importations attendue était de plus de 15 milliards de dollars américains, dans l'hypothèse d'un prix moyen du baril de pétrole de 100 dollars américains ou plus en 2022. Les prix des céréales et autres matières premières agricoles, ainsi que de l'énergie et des autres produits pétroliers raffinés, impactent déjà la facture des importations.

Pour limiter l'incidence des chocs internationaux sur les prix des produits pétroliers comme le pétrole lampant, l'essence, le gas-oil et le gaz domestique sur les populations, notamment les plus vulnérables, les pays de la Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale (CEMAC) appliquent la politique de subvention des prix des produits pétroliers. La dernière révision des prix des produits pétroliers datant de 2018[2], les subventions consenties pour non-indexation des prix à la consommation en fonction des cours des produits pétroliers importés peuvent être importantes et se chiffrent à plusieurs milliards de FCFA.

En République du Congo, les dépenses de subventions allouées aux seuls produits pétroliers ont connu une tendance globalement haussière, passant de 113 milliards de FCFA en 2015 à 250,6 milliards de FCFA en 2022. L'ampleur de ces subventions limite l'impact des efforts que l'État congolais doit consacrer au rétablissement des équilibres budgétaires dans le contexte de l'ajustement interne préconisé par le Sommet des Chefs d'État de la CEMAC de décembre 2016, tenu à Yaoundé, et dans le programme soutenu par l'accord de Facilité élargie de crédit du FMI.

Au fil du temps, cette subvention des prix à la pompe, pratiquée depuis fort longtemps, constitue un manque à gagner pour les économies. Ainsi, dans la sous-région, le Gabon, suivant les recommandations du FMI et de la Banque Mondiale, a commencé progressivement, depuis janvier 2015, à la réduire, en indexant les prix des produits pétroliers sur le marché local (à la pompe) aux cours mondiaux du pétrole brut. Dans un contexte incertain de forte volatilité des prix de l'énergie, il est à craindre que, si aucune mesure de limitation ou de réduction des montants de subventions des produits pétroliers n'est prise, les montants des subventions prévus en 2022, et à terme, pourraient dépasser le niveau prévu.

Fort de ce constat, et dans le cadre des engagements à court terme pris par le Gouvernement de la République du Congo avec le FMI basés sur l'accord de la Facilité élargie de crédit, aucune nouvelle subvention ne devrait plus être accordée aux produits pétroliers. Étant donné que la suppression de ces subventions entraînerait inéluctablement des conséquences, à la fois sur les ménages, notamment les plus vulnérables, les entreprises et l'économie globale, le défi est donc d'en atténuer l'impact et de définir des mesures compensatrices. À cet effet, il apparait indispensable d'évaluer l'impact de la réduction des subventions des produits pétroliers sur les finances publiques, les entreprises et le bien-être des populations, particulièrement les plus vulnérables.

Cette évaluation devrait spécifiquement fournir des réponses aux questions suivantes :

- Quel pourrait être l'impact de la suppression des subventions pétrolières sur les ménages, les entreprises et l'économie globale ?
- Quelles mesures pourrait-on envisager pour atténuer les aspects négatifs de cet impact ?

La République du Congo dispose à la fois d'une classification des produits pétroliers et d'une méthodologie de détermination de leurs prix[3] sur la base de laquelle la structure et les prix de ces

produits sont établis. L'évaluation de l'impact de la réduction des subventions pétrolières nécessitera un examen approfondi des différentes composantes des prix des produits pétroliers et de l'ampleur des subventions ressortant de chacun des éléments des prix. Aussi sera-t-il possible d'identifier les différents acteurs du secteur, qui pourraient être affectés par la réduction des subventions. Les recommandations à préconiser pour atténuer l'élimination partielle ou complète des subventions devront inclure les modalités de mise en œuvre de celles déjà contenues dans le cadre du programme appuyé par le FMI et celles qui seront explorées. C'est donc pour répondre de façon explicite à ces interrogations que cette étude est consacrée.

Objectifs de l'étude et résultats escomptés

L'objectif général de cette étude est d'évaluer l'impact de la réduction des subventions des produits pétroliers sur l'économie et d'identifier les mesures de compensation et les modalités de leur mise en œuvre pour atténuer les conséquences de cette réduction.

D'une manière spécifique, l'étude vise à évaluer l'impact de la réduction des subventions des produits pétroliers sur :

a • la structure et le niveau actuel des prix des produits pétroliers au Congo ;
b • les entreprises publiques et privées directement impliquées dans la production, l'importation et la distribution des produits pétroliers ;
c • les performances des entreprises en général ;
d • les prix des autres biens et services et la consommation des ménages ;
e • le bien-être des populations, particulièrement les plus vulnérables ;
f • le consentement à payer des ménages et des entreprises ;
g • les dépenses de transfert et l'équilibre budgétaire ;
h • la croissance du PIB.

Le principal résultat attendu de l'étude est un rapport contenant les éléments suivants :

a • la structure actuelle des prix des produits pétroliers est analysée et son évolution étayée ;
b • les subventions d'équilibre requises sont estimées pour chaque élément du prix ;
c • les bénéficiaires des subventions sont identifiés pour chaque composante du prix ;
d • l'effet de la réduction ou de l'élimination des subventions pétrolières sur les entreprises publiques et privées directement impliquées dans la production, l'importation et la distribution des produits pétroliers est analysé ;
e • l'impact de la réduction ou de la suppression des subventions sur les performances des entreprises est mesuré ;
f • l'impact de la modification des prix des produits pétroliers sur les prix des autres biens et services et sur le bien-être des ménages est évalué ;
g • les canaux et les mécanismes de transmission de ces impacts sont identifiés ;
h • l'impact de la réduction des subventions sur les dépenses de transfert et l'équilibre budgétaire est évalué ;
i • les mesures pour atténuer l'impact de l'élimination des subventions pétrolières sont identifiées et leurs conditions de mise en œuvre étayées.

Les subventions des produits pétroliers

L'origine des subventions des produits pétroliers au Congo semble communément attribuée au non-fonctionnement du mécanisme des prix[4] mis en place en 2005. Ce mécanisme qui prévoit l'indexation des prix des carburants à la pompe à ceux des produits importés par la formule du prix d'entrée en distribution n'est pas appliqué, les prix à la consommation étant finalement administrés. Selon le FMI (2015), la non-application par les Autorités congolaises de la formule de fixation des prix établie en 2005 génère du fait de l'écart entre les prix internationaux et les prix locaux

administrés une subvention appelée à s'accroître avec l'augmentation des prix internationaux des produits pétroliers. Par la suite le FMI (2020), tout en faisant de la non-application de la formule de fixation des prix établie en 2005 la base des subventions, élargit le champ des subventions touchant l'aval pétrolier au Congo en y ajoutant: (**a•**) les transferts budgétaires faits par l'administration à la raffinerie nationale de pétrole (CORAF), qui comprennent une part importante de subventions implicites; (**b•**) les exonérations de fait qui constituent une « subvention cachée » par le défaut de collecte des droits à l'importation et de la TVA sur les produits pétroliers importés (environ 20% du prix à la pompe).

Les subventions des prix à l'énergie et aux produits pétroliers sont au centre des réformes préconisées par le FMI et la Banque Mondiale depuis le Sommet du G20 de 2009 de Pittsburgh (États Unis d'Amérique) pour la lutte contre les changements climatiques et l'iniquité de ces subventions vis-à-vis des plus pauvres qu'elles sont censées protéger. La suppression des subventions à l'énergie est visée depuis le sommet de G20 de 2009 par leurs conséquences: elles profitent plus aux plus nantis, elles accélèrent le changement climatique et aggravent les déséquilibres budgétaires. Le FMI (2013) soulignait à ce propos que « *les subventions à l'énergie sont extrêmement inéquitables car elles profitent principalement aux groupes à revenu plus élevé* ».[5] Le Sommet du G20 de Pittsburgh dans la déclaration des chefs d'État et de gouvernement exhortait « *d'éliminer progressivement et de rationaliser à moyen terme les subventions inefficaces aux combustibles fossiles tout en apportant une aide ciblée aux plus démunis. Les subventions inefficaces accordées aux combustibles fossiles encouragent la surconsommation, restreignent notre sécurité énergétique, font obstacle à l'investissement dans des sources d'énergie propre et portent atteinte aux efforts de lutte contre le changement climatique.* »[6]

Finon, D. (2010) souligne l'ampleur et l'efficacité des subventions à l'énergie comme instrument de développement économique, de politique sociale, et environnementale. Ces subventions devaient aller croissant avec l'augmentation des prix de l'énergie tandis que leur suppression était réclamée pour leur inefficacité à la fois productive, allocative et environnementale. Pour la Banque Mondiale[7], la réforme des subventions aux prix de l'énergie doit aller de pair avec le renforcement de la protection sociale. Aussi souligne -t-elle dans le même rapport cité plus haut que « *Le secret de la réussite des réformes réside dans une conception minutieuse permettant de réduire la charge fiscale des subventions aux prix, tout en rendant la réforme socialement acceptable et en atteignant les objectifs de politique sociale et environnementale.* » La démarche qu'elle préconise dans ce sens doit passer par: la préparation de la réforme; le ciblage des populations vulnérables; et le choix d'un moyen de compensation.

Le FMI (2015) dans le cas spécifique de la République du Congo soulignait que « *L'élimination totale des subventions affecterait les pauvres parce que la consommation d'énergie représente une grande part de leur consommation totale. C'est pour cette raison que la prudence est de mise dans la conception des réformes des subventions énergétiques et qu'il convient de prendre des mesures d'atténuation de l'impact social, comme les transferts monétaires conditionnels, pour cibler les ménages vulnérables* ».

L'analyse des subventions des produits pétroliers au Congo nécessite de partir d'une définition compréhensive de la notion de subventions de l'énergie utilisée à la fois pour des raisons de lutte contre les changements climatiques, d'équilibre budgétaire et de politique sociale. Une approche quantitative, une fois la notion de subvention éclaircie, permettra d'identifier les types de subventions en jeu, les montants correspondants, leur évolution ainsi que les bénéficiaires des différents types de subventions.

Si les subventions renvoient d'une manière générale à des aides sans contreparties, ou même à des formes d'incitations pour orienter et promouvoir un secteur ou une activité, dans le cas des prix des produits pétroliers, celles-ci traduisent l'écart de prix, entre les prix intérieurs administrés et extérieurs. Les prix intérieurs des produits pétroliers seraient plus bas que les prix à l'importation pour sauvegarder le niveau de vie des consommateurs locaux. L'écart de prix donnerait lieu à des transferts de l'État pour compenser les pertes subies par les intervenants à cause de cet écart de prix.

La définition de l'OCDE (2011), citée par Finon, D (2016), considère la subvention à la production ou à la consommation d'énergie comme « *toute mesure conduisant à garder les prix pour les consommateurs en dessous de leurs coûts, ou pour les producteurs au-dessous du niveau de marché, ou encore qui réduit les coûts pour les deux* ». Cette définition conduit, selon Finon, D (2016), à un élargissement de l'approche des subventions aux énergies incluant : (**a•**) les subventions budgétaires (directes, allègements fiscaux, etc.) ; (**b•**) les subventions par fixation des prix en dessous des coûts ; (**c•**) le sous-prélèvement des rentes de ressources (coût d'opportunités par rapport au prix international) ; (**d•**) les externalités non internalisées dans les taxes (FMI).

Le mécanisme de fixation des prix des produits pétroliers

Le mécanisme de fixation des prix des produits pétroliers décrété en 2005 étant au centre des subventions pétrolières par sa non-application, il sera important d'en apprécier le fonctionnement et de faire ressortir les subventions qui en résultent. Les conditions dans lesquelles ces subventions peuvent être éliminées ou réduites seront élucidées de même que leurs effets potentiels sur les prix des produits pétroliers.

L'examen des subventions des produits pétroliers suggère d'aller au-delà du mécanisme des prix et des subventions à la consommation pour mettre en évidence les subventions au raffinage, à la production nationale, et au soutien des acteurs de l'aval pétrolier dans leurs activités de stockage, de transport et de distribution des produits pétroliers. Il sera possible de vérifier si toutes ces subventions contribuent à atteindre les objectifs qui les sous-tendent dont ceux de la protection des plus vulnérables.

L'impact de la modification des prix des produits pétroliers sur les prix des autres biens et services sera évalué ainsi que ses effets sur le bien-être des ménages. Les moins nantis pourraient se trouver particulièrement affectés en cas de forte hausse des prix des produits pétroliers, ce qui aggraverait leur précarité. Le mécanisme de transmission de l'impact des prix des produits pétroliers sur les ménages se fait directement à travers les prix du pétrole lampant (servant pour l'éclairage et la cuisson des aliments) et du gaz butane (utilisés pour la cuisson des aliments). Ces produits rentrent dans la consommation des ménages avec des poids différents en fonction du dixième (décile) de consommation ou de revenu auxquels ils appartiennent. L'analyse mettra en évidence des différences dans la structure de consommation des ménages selon leur positionnement dans l'échelle des revenus.

L'impact envisagé peut être aussi et davantage indirect par le biais des prix du transport, des prix des produits agricoles, de l'électricité et peut-être aussi des matériaux de construction. Le mécanisme de transmission de l'impact des prix des produits pétroliers sur le coût de chacun de ces produits devra être étayé. L'impact des prix des produits pétroliers sur les ménages sera estimé par le biais des effets de ces prix sur ceux des transports et des denrées alimentaires sur la base des données d'enquêtes sur la consommation des ménages.

La réduction des subventions et les mesures de compensation

L'évaluation de l'impact de la réduction, voire de la réduction des subventions pétrolières sur les ménages, les entreprises et l'économie globale, nécessite une approche quantitative, cependant distincte pour chaque type d'impacts : l'équilibre financier des opérateurs du secteur de l'aval pétrolier, dont la raffinerie de pétrole ; les transporteurs ; les entreprises de production et de distribution de l'eau et de l'électricité ; les prix des produits agricoles ; le niveau général des prix ; les ménages, particulièrement les moins nantis d'entre eux ; l'équilibre budgétaire et la croissance économique.

L'identification des mesures d'atténuation des effets de la suppression des subventions des prix des produits pétroliers sur les populations, les plus vulnérables d'entre elles et les secteurs bénéficiant desdites subventions sera faite à la lumière de l'évaluation des impacts attendus et d'une analyse des risques pour les différents bénéficiaires (ménages les moins nantis ; les entreprises de l'aval pétrolier, les transporteurs, les entreprises de production et de distribution de l'eau et de l'électricité) et des niveaux (prix, budget et économie). L'approche comparative recommandée par la Banque Mondiale (2006) pour atténuer les effets négatifs de la suppression ou de la réduction des subventions sera mise à profit pour capitaliser sur les différentes expériences conduites récemment dans les pays en développement.

Cette section introductive sera suivie de cinq autres sections. La deuxième section sera consacrée à la fixation des prix des produits pétroliers sur le marché intérieur et leur stabilisation. La troisième et la quatrième sections seront consacrées respectivement à l'estimation des subventions sur les produits pétroliers et à l'évaluation de l'impact de la réduction de ces subventions sur les ménages, les entreprises et l'économie globale. La cinquième section traitera de l'identification des mesures d'atténuation de la réduction de la suppression des subventions des prix des produits pétroliers sur les populations et les secteurs bénéficiant desdites subventions. La sixième section présentera les principales conclusions et recommandations de l'étude. ◆

1 FMI (2022), « Perspectives de l'économie mondiale : Un horizon sombre et plus incertain », juillet, 2022.

2 Arrêté n° 9195 du 9 octobre 2018 portant révision des prix des produits pétroliers finis liquides soumis à la structure de prix. *Journal Officiel de la République du Congo du 25 octobre 2018, www.sgg.cg/JO/2018/congo-jo-2018-43.pdf*

3 Décret n° 2005-699 du 30 décembre 2005 fixant la classification des produits pétroliers et la méthodologie de détermination des prix des produits pétroliers, *Journal Officiel de la République du Congo* du 22 au 31 décembre 2005, *www.sgg.cg/JO/2005/congo-jo-2005-48.pdf*

4 Le Décret n° 2005-699 du 30 décembre 2005 fixant la classification des produits pétroliers et la méthodologie de détermination des prix des produits pétroliers.

5 FMI, 2013, Réforme des subventions à l'énergie : enseignements et conséquence, janvier 2013, *www.imf.org*

6 G20, Sommet de Pittsburgh, Déclaration des chefs d'États et de Gouvernement 24-25 septembre 2009 *www.g20.utoronto.ca/2009/2009communique0925-fr.pdf*

7 Banque Mondiale, Réformer les subventions au prix de l'énergie et renforcer la protection sociale. Quelques questions de conception juillet 2008, Rapport N° 43173-MNA.

La fixation des prix des produits pétroliers sur le marché intérieur et leur stabilisation

Cette section débutera par un examen succinct des acteurs du secteur de l'aval pétrolier dont les activités influent sur la fixation des prix à la pompe. Le mécanisme de fixation des prix sera ensuite examiné de même que son fonctionnement, les prix qui en résultent et leurs écarts par rapport aux prix de référence et à l'importation. Un mécanisme de stabilisation a été mis en place pour assurer la compensation des écarts de prix. Il s'agira d'en dérouler les principes de fonctionnement de même que les difficultés liées à sa mise en œuvre effective.

Les acteurs du secteur de l'aval pétrolier

Le secteur de l'aval pétrolier est constitué : (**a•**) des institutions publiques, le ministère en charge des hydrocarbures et ses entités administratives de même que les sociétés d'État du secteur des hydrocarbures, la Congolaise de raffinage (CORAF) et la Société nationale des pétroles du Congo (SNPC), des ministères en charges des finances, des transports et du commerce ; (**b•**) des marketeurs en charge de la distribution des produits pétroliers et les entreprises en charge de la logistique et du transport.

Les institutions publiques du secteur de l'aval pétrolier

La loi n° 6-2001 du 19 octobre 2001 en son article 4 détermine les organes du secteur de l'aval pétrolier. Il s'agit du ministère en charge des Hydrocarbures, de l'organe de régulation et du comité technique. D'autres organes institutionnels tels que les ministères en charge respectivement des Finances, des Transports et du Commerce sont impliqués de manière indirecte en participant à l'homologation des prix des produits pétroliers.

Le Ministère en charge des Hydrocarbures

Les attributions de ce ministère sont contenues dans le décret n° 2003-100 du 7 juillet 2003 portant sur les attributions du ministère des Hydrocarbures qui en fixe les missions.

On peut souligner parmi ces missions :

- promouvoir et développer le secteur des hydrocarbures ;
- participer à l'élaboration des plans et des programmes de développement du secteur des hydrocarbures ;
- suivre et appliquer les accords de coopération conclus avec les tiers dans le domaine des hydrocarbures ;
- suivre et appliquer la réglementation internationale et nationale en matière de prévention des risques de pollution et de lutte contre la pollution pétrolière ;
- gérer le patrimoine national en matière des hydrocarbures liquides ou gazeux ;
- définir et élaborer la politique nationale en vue d'une meilleure valorisation des ressources en hydrocarbures ;
- promouvoir le développement d'une industrie nationale dans le secteur pétrolier ;
- assurer le contrôle des programmes de recherche de développement, de production, de raffinage, de pétrochimie et de distribution établis par les organismes sous tutelle et contribuer à l'exécution de ces programmes ;
- participer à l'élaboration des prix des produits pétroliers ;
- apprécier et suivre la politique de financement des investissements pétroliers par les organismes privés et les sociétés ;
- contribuer à l'élaboration des programmes d'aménagement du réseau de distribution des produits pétroliers et de l'implantation des nouveaux points de distribution sur l'ensemble du territoire national ;
- mettre en place les mécanismes de contrôle de qualité ;
- suivre les activités des sociétés privées et des organismes qui relèvent du secteur privé.

L'organe de régulation du secteur de l'aval pétrolier

La régulation du secteur de l'aval pétrolier est assurée par le Ministère en charge des hydrocarbures qui dispose d'une Agence de régulation de l'aval pétrolier (ARAP). L'ARAP a été créée par la loi n° 31-2006 du 12 octobre 2006[8] portant création de l'organe de régulation du secteur pétrolier aval. L'ARAP est un établissement public administratif, jouissant de la personnalité juridique et de l'autonomie financière, et placée sous la tutelle du Ministère en charge des hydrocarbures.

L'agence de régulation de l'aval pétrolier est une autorité de contrôle et de suivi des normes et des activités du secteur pétrolier aval. À ce titre, tous les acteurs économiques concernés par les activités du secteur pétrolier aval sont responsables devant elle. Elle a pour mission de veiller :

- au respect de la mise en œuvre des mécanismes de stabilisation des approvisionnements et de la régularité de la distribution des produits pétroliers sur le marché national ;
- à la constitution et à la gestion des stocks de sécurité et des stocks stratégiques ;
- au respect de la mise en œuvre des mécanismes de stabilisation des prix des produits pétroliers sur le marché national au moyen d'un fonds ;
- à l'observation de la réglementation, des cahiers des charges et des normes applicables aux activités du secteur pétrolier aval (Art. 2) ;
- à la gestion du fonds de financement de la stabilisation des prix des produits pétroliers (Art. 3).

L'essentiel de ses ressources proviennent du budget de l'État, du pourcentage du Prix entrée de distribution (PED) et des produits de l'agence ainsi que des pénalités et amendes.

Le Comité Technique du secteur des activités pétrolières aval (CTSAPA)

Le Comité Technique du secteur des activités pétrolières aval (CTSAPA) a été créé par décret n° 2002-281 du 9 août 2002. Il est chargé de proposer toute modification à apporter à la réglementation applicable au secteur des activités pétrolières aval et à émettre des avis sur tout projet de texte relatif à ce secteur. (Article 2).

L'article 3 précise que le CTSAPA procède mensuellement à l'évaluation du poste « Prix entrée de Distribution » de la structure des prix de vente au détail des produits pétroliers. Tout ajustement des prix à la consommation calculés par le CTSAPA de manière concertée sont communiqués tous les mois au ministre chargé des hydrocarbures, au ministre chargé de l'économie et des finances et au ministre en charge du commerce. Composé des cadres du ministère des Hydrocarbures, de la direction générale des hydrocarbures et des opérateurs, le CTSAPA se réunit tous les trois mois pour discuter des prix de vente des hydrocarbures congolais lors du trimestre écoulé.

Les entreprises d'État de l'aval pétrolier

Le secteur aval pétrolier au Congo a évolué d'un système libéral avant 1973 à la nationalisation des activités pétrolières aval par la loi n° 10/74 du 12 janvier 1974 dans le contexte du premier choc pétrolier. Deux sociétés d'État furent créées : la Raffinerie Nationale de Pétrole (RNP) et la Société Nationale de Recherches et d'Exploitation Pétrolières « Hydro Congo ». La Congolaise de raffinage (CORAF) fut créée pour exploiter la raffinerie nationale de pétrole sous la forme d'une société anonyme de droit congolais, propriété de l'État congolais. Les actionnaires en étaient Hydro-Congo (60 %) et SNEA (Société Nationale Elf Aquitaine) (40 %). La CORAF entra en activité en décembre 1982.[9] Elle est devenue en 2000 une filiale à 100 % de la Société Nationale des Pétrole du Congo (SNPC) créée par la Loi-001-98 du 23 avril 1998 qui est elle-même une société de l'État congolais à 100 %.

La privatisation des activités de logistique (stockage et transport massif), de distribution et de commercialisation (stations-service) des produits pétroliers longtemps du ressort de Hydro Congo s'est fait dans le cadre de la Loi n° 21/94 du 10 août 1994 portant Loi-cadre sur la privatisation. L'Avenant n° 1 du 15 mai 2001 à l'accord cadre du 10 juin 1997, déterminait les modalités du transfert par l'État des activités de la filière pétrolière aval. La Loi n° 6-2001 du 19 octobre 2001 organisait les activités de raffinage, d'importation, d'exportation, de transit, de réexportation, de stockage, de transport massif, de distribution et de

commercialisation des hydrocarbures et des produits dérivés des hydrocarbures. L'Avenant n° 2 du 20 avril 2009 à l'Accord-cadre du 10 juin 1997 a finalisé le processus de privatisation d'Hydro-Congo et le transfert par l'État aux sociétés des actifs et activités de la filière pétrolière aval.

La CORAF dont la capacité de raffinage initiale était de 1 million de tonnes a été portée à 1,2 million de tonnes. Elle a fourni en moyenne sur la période 2008-2022 72,3% de la consommation des produits pétroliers dans le pays, avec un minimum de 55,5% en 2015 et un maximum de 93% en 2017. (CF. GRAPHIQUE 1)

Les sociétés de distribution de l'aval pétrolier

Au moment de la privatisation des activités de distribution de Hydro-Congo, quatre sociétés furent agréées pour la distribution et la commercialisation des produits pétroliers. Il s'agit de Total Congo SA, de la Société congolaise des Pétroles Texaco, du Consortium PEX (Puma International Congo et X-Oil Congo. Le jet était distribué et commercialisé par la SNPC (Direction Générale Adjointe Aval Pétrolier) qui le faisait à titre exceptionnel de même que l'importation. Ces sociétés héritaient de 122 stations-service de l'ancienne Hydro-Congo avec 40 stations pour Total Congo SA, AA pour SCP-Texaco et 40 pour le Consortium PEX.

Sept sociétés agréées assurent la distribution et la commercialisation des produits finis liquides (carburant, gasoil et fioul 180) et se répartissent les stations-services disponibles de la manière suivante: Total Congo SA devenue TotalEnergies –(49 stations-services); SNPC-D (25); AOGC (17); Puma International SA (38); X-Oil Congo SA (24); SNAT (2), Rox-Oil Company.

La distribution du Gaz de Pétrole liquéfié (GPL) est assurée par la Société Congolaise de Gaz Liquéfiés (GPL SA) dont le capital est reparti entre AOGC (55%) et FAAKI-Congo SA (45%). L'AOGC avait repris en 2003 la participation au capital de GPM SA initialement détenue par la SNPC à hauteur de 55%.

La Société Commune de Logistique (SCLOG) créée en 2002 à la suite de la privatisation de Hydro-Congo a pour vocation le stockage et le transport massif des carburants sur l'ensemble du territoire national pour le compte de ses clients. La SCLOG est une société anonyme dont le capital est détenu à part égale (25%) par SNPC, TotalEnergie et AOGC ainsi que PUMA et Oil Congo à hauteur de 12,5% chacun. La SCLOG disposait en 2022 d'une capacité de stockage de 96605 m^3 repartie sur 8 dépôts à travers le pays. Cette capacité qui n'était que de 55609 m^3 à la création de la SCLOG en 2002 a ainsi augmenté de 73,7%. Elle devrait être portée à 124180 m^3 d'ici 2027 pour améliorer notamment le potentiel d'importation du Congo dont les capacités de stockage seraient limitées pour importer de grandes quantités de produits pétroliers.

Le cadre juridique de la fixation des prix des produits pétroliers

Trois textes juridiques fondent le mécanisme de fixation des prix des produits pétroliers au Congo:

- Le Décret n° 2005-699 du 30 décembre 2005 fixant la classification des produits pétroliers et la méthodologie de détermination des prix des produits pétroliers;
- Le Décret n° 2008-2 du 11 janvier 2008 portant modification du décret n° 2005-699 du 30 décembre 2005 fixant la classification des produits pétroliers et la méthodologie de détermination des prix des produits pétroliers;
- Le Décret n° 2009-229 du 30 juillet 2009 portant mise en œuvre du fonds de stabilisation des prix des produits pétroliers.

L'encadré 1 présente les principaux textes règlementaires de l'aval pétrolier. Le Décret nº 2005-699 du 30 décembre 2005 fixant la classification des produits pétroliers et la méthodologie de détermination des prix des produits pétroliers abroge toutes dispositions antérieures contraires, notamment le décret nº 2002-263 du 1er août 2002 définissant la méthodologie de détermination des prix des produits pétroliers. Ce décret s'articule autour de deux axes: la classification des produits pétroliers et la méthodologie de détermination des prix des produits pétroliers soumis à la structure des prix.

La classification des produits pétroliers (PP)

Les PP sont classés par type de marché:

- Le marché intérieur des produits pétroliers soumis à la structure des prix;
- Le marché intérieur des produits pétroliers non soumis à la structure des prix;
- Le marché des produits pétroliers consommés hors du territoire national.

Les produits pétroliers soumis à la structure des prix concernent: le carburant auto; le gasoil; le pétrole lampant et les fiouls auxquels s'ajoutent le jet A1 national; l'AVGAS national; le gaz de pétrole liquéfié (GPL); le gasoil des soutes nationales; les fiouls des soutes nationales. Tous ces produits commercialisés, consommés sur le marché intérieur font l'objet d'une structure des prix par produit déterminant le prix plafond de vente au consommateur final, que l'approvisionnement du produit soit local, à partir de la raffinerie nationale ou extérieur à travers l'importation.

LE CADRE JURIDIQUE DU SECTEUR AVAL PÉTROLIER AU CONGO — ENCADRÉ 1

La loi nº 6-2001 du 19 octobre 2001 organisant les activités de raffinage, d'importation, d'exportation, de transit, de réexportation, de stockage, de transport massif, de distribution et commercialisation des hydrocarbures et des produits dérivés d'hydrocarbures.

Ordonnance nº 3-2002 du 1er mars 2002 portant harmonisation technique de certaines dispositions de la loi nº 6-2001 du 19 octobre 2001 organisant les activités de raffinage, d'importation, d'exportation, de transit, de réexportation, de stockage, de transport massif, de distribution et commercialisation des hydrocarbures et des produits dérivés d'hydrocarbures.

Décret nº 2002-261 du 1er août 2002 fixant les conditions d'exercice des activités de stockage et/ou de transport massif des hydrocarbures raffinés ainsi que les règles d'implantation, d'aménagement et d'exploitation des dépôts.

Décret nº 2005-699 du 30 décembre 2005 tel que modifié par le décret nº 2008-2 du 11 janvier 2008 fixant la classification des produits pétroliers et la méthodologie de détermination des prix des produits pétroliers.

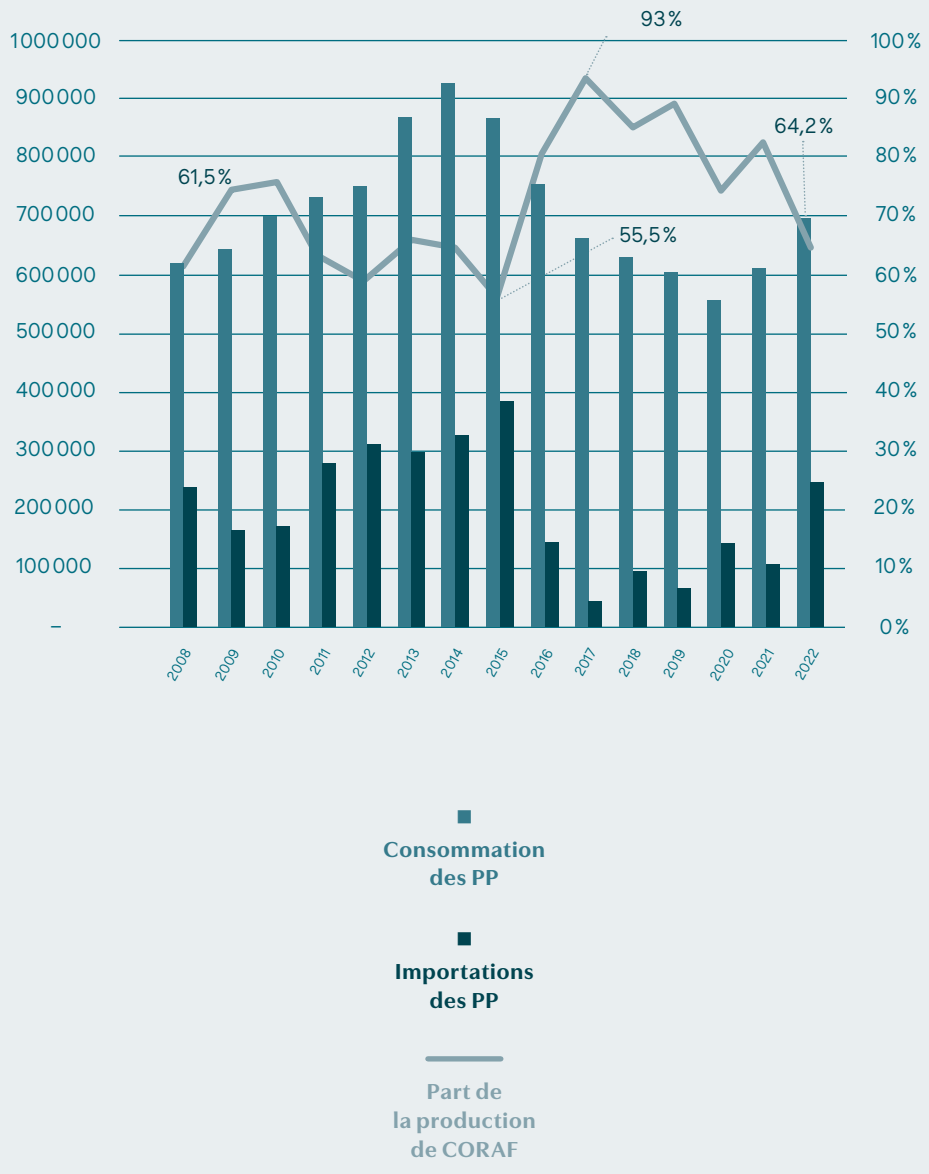
La loi nº 31-2006 du 12 octobre 2006 portant création de l'organe de régulation du secteur pétrolier aval.

Arrêté nº 1 MHC/MEFB/ MCCA du 14 janvier 2008 portant révision des prix des produits pétroliers soumis à la structure des prix.

Décret nº 2009-229 du 30 juillet 2009 portant mise en œuvre du fonds de stabilisation des prix des produits pétroliers.

Évolution de la consommation et de l'origine des produits pétroliers en mètre cube (m^3) — GRAPHIQUE 1

Source SNPC, 2023



La fixation des prix des produits pétroliers sur le marché intérieur et leur stabilisation

Les produits pétroliers non soumis à la structure des prix sont : les lubrifiants ; le bitume ; le White Spirit ; la paraffine. Pour ce type de produit, leurs prix de vente au consommateur final sont libres. De plus, ils sont commercialisés, consommés sur le marché intérieur et soumis à la fiscalité intérieure.

Pour les produits pétroliers consommés hors du territoire national, le décret de 2005 distingue les produits pétroliers d'avitaillement maritime et fluvial et des aéronefs de transport international et les produits pétroliers à l'exportation et en transit. Les produits pétroliers d'avitaillement maritime et fluvial et des aéronefs de transport international sont : l'AVGAS international ; le jet AI international ; le gazole des soutes internationales ; le gaz de pétrole liquéfié international ; les fiouls des soutes internationales. Ces produits sont commercialisés et non consommés sur le marché intérieur. Ils ne sont pas soumis à la structure des prix. Leurs prix de vente au consommateur final sont libres et exempts de droits et taxes.

Les produits pétroliers à l'exportation sont ceux vendus hors du territoire national et les produits pétroliers en transit sont ceux importés et destinés dès l'origine à être consommés hors du territoire national. Les produits pétroliers à l'exportation et en transit ne sont pas soumis à la structure des prix et leurs prix de vente sont libres.

La détermination des prix des produits pétroliers soumis à la structure des prix

La structure des prix des produits pétroliers comprend les postes suivants :

- le prix d'entrée de distribution / les frais et marge de passage dans les dépôts ;
- la taxe sur la valeur ajoutée sur les frais et marge de passage dans les dépôts ;
- le coût du transport massif / la taxe sur la valeur ajoutée sur le coût du transport massif ;
- les pertes en logistique / les frais et marge de distribution ;
- la taxe sur la valeur ajoutée sur les frais et marge de distribution ;
- les frais financiers sur les stocks de sécurité, soit 0,97 % du prix d'entrée de distribution ;
- le financement de l'organe de régulation, soit 0,40 % du prix d'entrée de distribution ;
- la marge du revendeur / la taxe sur la valeur ajoutée sur la marge du revendeur ;
- le coût du transport terminal / la taxe sur la valeur ajoutée sur le coût du transport terminal ;
- le financement du risque – environnemental, soit 0,20 % du prix d'entrée de distribution ;
- le financement du comité technique du secteur aval des activités pétrolières, soit 0,05 % du prix d'entrée de distribution.

Le niveau de chaque poste de la structure des prix, applicable aux produits pétroliers du marché intérieur, doit en permanence permettre d'obtenir la marge nécessaire aux opérateurs de l'aval pétrolier :

- les sociétés de logistique agréées, pour les activités de stockage et de transport massif concernant les produits pétroliers et pour la bonne exploitation des installations comprenant la couverture des frais ;
- les sociétés de distribution et commercialisation agréées, pour les activités de distribution et de commercialisation concernant les produits pétroliers et pour la bonne exploitation des installations comprenant la couverture des frais ;
- les sociétés de raffinage agréées, pour les activités concernant la production des produits pétroliers et pour la bonne exploitation des installations comprenant la couverture des frais ;
- les sociétés de transport agréées, pour les activités concernant le transport terminal des produits pétroliers et pour la bonne exploitation des équipements comprenant la couverture des frais.

Tous ces prix doivent permettre la couverture des coûts et la rémunération du capital investi en fonction des paramètres de rentabilité conforme aux usages de la profession. Peuvent faire l'objet de négociation annuelle : (**a•**) les frais et marge de passage dans les dépôts, les frais et marge des sociétés de distribution et commercialisation négociés entre les sociétés pétrolières et le ministère en charge des Hydrocarbures ; (**b•**) les tarifs de transport massif, la marge du revendeur et les tarifs de transport terminal négociés au sein du comité technique du secteur aval des activités pétrolières.

Chaque activité est assujettie à une fiscalité applicable conformément à la réglementation en vigueur, notamment en ce qui concerne : (**a•**) les droits de douane sur le prix d'importation au taux de 10 %, conformément au taux de la Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale ; (**b•**) la taxe sur la valeur ajoutée au taux de 18,90 % du prix parité d'importation augmenté des droits de douane ; (**c•**) la taxe sur la valeur ajoutée au taux de 18,90 % sur chaque service rendu.

En ce qui concerne la détermination des prix, les prix d'acquisition des produits pétroliers par les sociétés de distribution et commercialisation agréées, dits prix d'entrée de distribution, sont déterminés sur la base des prix d'importation réels, pour les produits importés et des prix sortie raffinerie pour les produits délivrés par la raffinerie locale. Le prix d'entrée de distribution est réactualisé mensuellement. Il est égal à la moyenne pondérée des prix d'importation réels, pour les produits importés et des prix sortie raffinerie pour le mois considéré.

Il faut noter que le prix d'importation est égal au coût réel des produits à l'entrée dans les dépôts d'importation. Le prix d'importation est le prix facturé par les traders, auquel sont inclus les marges, les primes de trading et les frais d'approche. Le prix sortie raffinerie pour chaque produit délivré par la raffinerie locale est égal à son prix parité d'importation corrigé de l'ajustement économique.

Le mécanisme de fixation des prix des produits pétroliers est formulé comme suit :

- Prix d'Entrée de Distribution (PED) pour les produits pétroliers finis liquides = Moyenne pondérée [Prix Importation (PI) + Prix Sortie Raffinerie (PSR)]
- PSR = Prix Parité Importation (PPI) × (1+k) ; k étant le Coefficient d'Ajustement Économique permettant à CORAF d'assurer son équilibre

Les prix sortie raffinerie sont validés mensuellement par l'organe de régulation du secteur pétrolier aval, sur proposition de la société de raffinage. Le prix parité d'importation est calculé pour chaque mois sur la base des cotations médianes du mois précédent, auxquelles s'ajoutent les frais d'approche[10]. Par la péréquation des différents postes constituant la structure des prix, le prix plafond de vente de chaque produit pétrolier est identique sur l'ensemble du territoire national. Un mécanisme de mise à jour périodique des prix par le comité technique du secteur aval des activités pétrolières a été institué. Ce comité constate mensuellement l'évolution du poste prix d'entrée de distribution. Les variations sont répercutées en l'état pour ce poste le mois suivant. Le comité constate trimestriellement les écarts entre les prévisions et les valeurs réelles des autres postes de la structure des prix hors fiscalité. Ces écarts sont répercutés dans la structure des prix.

Les prix plafond de vente des produits pétroliers au consommateur final, soumis à la structure des prix sont définis sous la seule responsabilité du Gouvernement, en ajoutant les postes de souveraineté – fiscalité, para fiscalité – au prix de vente hors fiscalité dans le cadre de sa politique fiscale et de la maîtrise des prix.

En conclusion, les postes de la structure des prix et les prix plafond de vente des produits pétroliers au consommateur final, soumis à la structure des prix sont définis et modifiés pour application chaque premier du mois par le gouvernement. Toutefois, dans le souci de promouvoir l'industrie nationale,

COMPARAISON DU DÉCRET Nº 2005-699 DU 30 DÉCEMBRE 2005 ET DU DÉCRET Nº 2008-2 DU 11 JANVIER 2008 FIXANT LA CLASSIFICATION DES PRODUITS PÉTROLIERS ET LA MÉTHODOLOGIE DE DÉTERMINATION DES PRIX DES PRODUITS PÉTROLIERS — ENCADRÉ 2

COMPOSITION DÉCRET 2005	COMPOSITION DÉCRET 2008
• Les frais financiers sur les stocks de sécurité, soit 0,97% du prix d'entrée de distribution; • Le financement de l'organe de régulation, soit 0,40% du prix d'entrée de distribution; • Le financement du risque – environnement, soit 0,20% du prix d'entrée de distribution; • Le financement du comité technique du secteur aval des activités pétrolières, soit 0,05% du prix d'entrée de distribution.	Aucune mention n'est faite au PED dans la détermination des composantes suivantes: • Les frais financiers sur les stocks de sécurité; • Le financement de l'organe de régulation; • Le financement du risque – environnement; • Le financement du comité technique du secteur aval des activités pétrolières.

le gouvernement peut accorder un régime préférentiel des prix des produits pétroliers.

Les changements introduits en 2008 dans le mécanisme de détermination des prix des produits pétroliers

Par décret nº 2005-699 du 30 décembre 2005, il a été établi que la structure à laquelle devrait s'appliquer les prix des produits pétroliers: le carburant auto; le super carburant; le gasoil, le pétrole lampant; les fiouls; le jet A1 national; l'AVGAS national; le GPL; le gasoil des soutes nationales et enfin le fioul des soutes national. (CF. ENCADRÉ 2)

Le décret nº 2008-2 du 11 janvier 2008 a modifié l'article 8 du décret 2005 en retirant le carburant auto dans la structure des prix. Le super carburant demeure dans la structure des prix et aucune autre distinction n'est faite avec les autres types d'essences. De même, tous les éléments composant la structure des prix ont été maintenus dans les deux décrets. Toutefois sur les postes relatifs aux frais financiers sur les stocks de sécurité, le financement de l'organe de régulation, le financement du risque – environnement, le financement du comité technique du secteur aval des activités pétrolières, le prix n'est plus déterminé sur la base du pourcentage du PED (décret 2008-2.)

L'article 11 du décret de 2005 a été modifié en 2008 en fixant désormais les frais et les marges des sociétés de logistique, de distribution et commercialisation comme suit: (**a**•) 13 FCFA par litre de produit pétrolier pour les frais et marges de passage dans les dépôts (contre 15 FCFA en 2005); (**b**•) 34,5 FCFA par litre de produit pétrolier pour les frais et marges de distribution et commercialisation (contre 37,5 FCFA en 2005); (**c**•) – 29 FCFA par litre de produit pétrolier pour le coût du transport massif (contre 33,75 FCFA en 2005). Ces prix étaient fixes pour une période de 7 ans à compter de 2002. À partir de 2018, le coût du transport massif a été augmenté (de 29 à 40 francs par litre) en vue de résoudre les problèmes de surcoûts enregistrés sur le transport de produits hors du périmètre de Pointe-Noire et de Brazzaville. Le tableau 1 présente l'évolution des frais et des marges sur les services des opérateurs de l'aval pétrolier qui montre que la réduction de ces frais et marges opérés en 2005 n'a pas été rattrapée dans la dernière révision des prix de 2022.

Les frais et les marges établis dans le cadre de la structure des prix ont baissé en 2005 par rapport à leurs niveaux de 2001. Ils ont été à nouveau réduits en 2008. Les frais et marge de passage dans les dépôts, le coût administré du transport massif ainsi que les frais et marges de distribution

ont été augmentés en 2018 et maintenus à ce niveau en 2022. (CF. TABLEAU 1) La marge du revendeur est restée inchangée entre 2001 et 2017 pour le super et les autres produits. En 2018 celle réservée pour le super de 15 frs/litre à 12 frs/litre. Le coût du transport terminal a aussi baissé pour le fioul et les autres produits en 2008 par rapport à 2001.

On peut se demander qu'elle aurait été l'évolution effective des coûts des opérateurs de l'aval pétrolier par type de service (stockage, transport massif, transport terminal-du dépôt au consommateur, distribution et commercialisation). Le degré de satisfaction des entreprises de l'aval pétrolier concernant la couverture des coûts de la rémunération du capital investi dans le secteur reste mitigé.

Les négociations annuelles prévues pour la révision de la structure des prix des produits pétroliers avec les entreprises de l'aval pétrolier n'ont pas eu lieu. Ainsi, les frais et marges de passage dans les dépôts, les frais et marges des sociétés de distribution et commercialisation entre les sociétés pétrolières et le Ministère chargé des hydrocarbures ne sont pas appliqués comme prévu par les textes. Il en est de même des tarifs de transport massif, de la marge du revendeur et des tarifs de transport terminal censés être négociés au sein du comité technique du secteur aval des activités pétrolières.

La SCLOG est rémunérée par certains postes de la structure des prix des produits pétroliers et n'a pas de rôle dans la fixation des prix des produits pétroliers. Les décrets encadrant la structure des prix des produits pétroliers bien que prévoyant une révision annuelle des postes de la structure des prix n'ont connu leur dernière révision qu'en 2018. Cette situation implique des pertes pour les différents acteurs du secteur aval. L'absence de régularité dans les importations du pays implique des pics d'activités lors des réapprovisionnements, avec des surcoûts pour la SCLOG (heures supplémentaires pour les activités de transport et les services associés). Toutefois, les frais de péage sont remboursés intégralement et n'influent pas sur la structure des coûts.

Le mécanisme de stabilisation des prix des produits pétroliers

Pour renforcer le mécanisme de financement des prix et en assurer un financement autonome, un fonds de stabilisation des prix des produits pétroliers a été mis en place par le Décret n° 2009-229 du 30 juillet 2009 portant mise en œuvre du fonds de stabilisation des prix des produits pétroliers. Ce fonds de stabilisation a pour but d'assurer la régulation des prix des produits pétroliers et l'équilibre du marché pétrolier intérieur, au regard des prix du marché international et des prix d'entrée en distribution en vigueur. Ce fonds dont le gestionnaire attitré est l'agence de régulation de l'aval pétrolier, semble échappé à cette dernière. L'ARAP bien que censée être l'organe de contrôle et de suivi des normes et des activités du secteur pétrolier aval ne semble pas équipée pour remplir ses missions, ni pour conforter son rôle d'autorité de tous les acteurs économiques concernés par les activités du secteur pétrolier aval.

Le fonds de stabilisation des prix des produits pétroliers est destiné aux opérations de compensation des pertes d'une part sur les livraisons de la raffinerie locale, d'autre part sur les livraisons des sociétés agréées importatrices de produits pétroliers, le tout vis-à-vis du prix d'entrée en distribution en vigueur. Les mécanismes de stabilisation des prix reposent sur : (**a•**) la détermination du prix sortie raffinerie sur la base d'un budget de la congolaise de raffinage ; (**b•**) du prix d'importation des produits pétroliers à l'entrée des dépôts d'importation.

Le prix sortie raffinerie est déterminé sur la base d'un budget de la congolaise de raffinage, gestionnaire de la raffinerie locale, lui garantissant un fonctionnement normal et des investissements à travers un contrat de performance avec l'État. Le prix d'importation est le prix réel des produits pétroliers à l'entrée des dépôts d'importation. Les factures d'importation sont adressées par les sociétés importatrices agréées, à l'agence de régulation de l'aval pétrolier, après un contrôle des quantités et qualités des produits reçus en bac.

Toutes ces sommes sont déterminées au prorata des quantités livrées. Le fonds de stabilisation des PPP est alimenté par le budget de l'État et les excédents dégagés par les ventes des produits pétroliers sur le marché intérieur au prix d'entrée en distribution en vigueur, que ces produits soient issus de la raffinerie locale ou des importations (Art. 3). Depuis 2018[11], un nouveau poste a été créé: *«contribution du consommateur à la stabilisation des prix»*, sans modification des prix à la pompe pour le super carburant et le gazole. Essentiellement basé sur la contribution permanente des consommateurs, ce poste devrait permettre de garantir la permanence des ressources financières du fonds de stabilisation des prix des produits pétroliers finis sur le marché local. Il ne serait plus question d'attendre une importation pour espérer approvisionner le fonds: à chaque litre de carburant acheté, le fonds serait automatiquement approvisionné.

La mise en œuvre du mécanisme des prix

L'évolution des prix des produits pétroliers

Le Comité Technique du secteur des activités pétrolières aval constate trimestriellement les écarts entre les prévisions et les valeurs réelles des autres postes de la structure des prix de vente au détail des produits qui font l'objet d'une communication aux trois ministres (des Hydrocarbures, des Finances et du Commerce). En dépit de ces dispositions, les prix des produits pétroliers n'ont fait l'objet de modification qu'à cinq reprises depuis 2005 comme le montre le tableau 2. L'ensemble des arrêtés y relatifs sont présentés en Annexe. Les ajustements opérés en 2018 par rapport à 2008 ne touchent que le GPL et le gasoil des soutes nationales. En effet, des changements ne sont pas toujours dictés par un ajustement des prix à la pompe aux prix entrée de distribution de chaque type de produit pétrolier. Ces modifications des prix ont été parfois accompagnées et/ou liées aux changements dans les frais et marges sur les services des opérateurs de l'aval pétrolier. Cette opération de l'ajustement des prix de 2018 traduit une restitution partielle des frais et des marges de transport massif et de distribution comparativement à la situation de 2001. (CF. TABLEAU 2)

La nouvelle structure des prix en vigueur depuis le 1er février 2023 conformément à l'Arrêté N° 26620 MCAC/MEF/MH/MBCPPP du 30 décembre 2022 portant révision des PPP liquides soumis à la structure du prix a été mise en place dans un contexte de forte augmentation des prix à l'importation. L'augmentation effectuée touche le super carburant et le gaz tandis que le Jet A1 national voit son prix baisser. (CF. TABLEAU 3)

Évolution des frais et des marges sur les services des opérateurs de l'aval pétrolier — TABLEAU 1

Frais et marges	Tarifs en 2001	Situation en 2005	Situation en 2008	Situation du 09 octobre 2018 à fin 2022
Frais et marge de passage dans les dépôts	20 frs/litre	15 frs/litre	13 frs/litre	13 frs/litre
Coût du transport massif	45 frs/litre	33,75 frs/litre	29 frs/litre	40 frs/litre
Frais et marge de distribution	50 frs/litre	37,5 frs/litre	34 frs/litre	38 frs/litre
Marge du revendeur	**Super** 15 frs/litre **Autres produits** 10 frs/litre			**Super** 12 frs/litre **Autres produits** 10 frs/litre
Coût du transport terminal	**Fioul** 15 frs/litre **Autres produits** 12 frs/litres	**Fioul** 15 frs/litre **Autres produits** 12 frs/litres	**Fioul** 13,5 frs/litre **Autres produits** 10,5 frs/litres	

Source Ministère des Hydrocarbures

Prix des produits pétroliers et dates de fixation (enF CFA/litre) — TABLEAU 2

Produits pétroliers	2005	2006	2008 (a)	2008 (b)	2018	2023
GPL				450	512	512
Carburant auto	495	495	550	595	595	625
AVGAS national						
Jet A1 national	290	290	310	350	350	350
Gasoil	345	345	400	475	475	500
Fuel V 1500	275	275	315	350	350	350
Pétrole lampant	270	270	305	320	320	320
Gasoil des soutes nationales	268,86	268,86	260	300	320	
Fiouls des soutes nationales					350	350
Jet A1 international			510	510	510	510
Gasoil international			470	470	470	470

(a) Jusqu'au 29 septembre 2008; **(b)** à partir du 30 septembre 2008.

Sources SGG, voir les arrêtés en annexe

Structure des prix des produits pétroliers révisée le 30 décembre 2022 — TABLEAU 3

Postes	Super Carburant en FCFA	Gasoïl national en FCFA	Pétrole lampant en FCFA	Jet A1 national en FCFA	Fioul 180 en FCFA
Prix d'entrée de distribution (PED)	**468,32**	**346**	**184,30**	**204,68**	**202,84**
Frais et marge de passage dans les dépôts	13	13	13	13	13
TVA et CA sur les frais et marge de passage dans les dépôts	2,46	2,46	2,46	2,46	2,46
Coût du transport massif	40	40	40	40	40
TVA et CA sur coût du transport massif	7,56	7,56	7,56	7,56	7,56
Pertes en logistiques	0,74	0,65	0,45	0,50	0
Frais et marge de distribution	38	38	38	38	38
TVA et CA sur frais et marge de distribution	7,18	7,18	7,18	7,18	7,18
Frais financiers sur stocks de sécurité	4,54	3,36	0,65	0,75	0,60
Financement de l'organe de régulation	1,87	1,38	0,25	0,70	0,25
Marge revendeur	12	10	10	10	10
TVA et CA sur marge revendeur	2,27	1,89	1,89	1,89	1,89
Coût de transport terminal	11	11	11	11	13,5
TVA et CA sur coûts du transport terminal	2,08	2,08	2,08	2,08	2,55
Financement du risque; Environnement	0,94	0,69	0,14	0,16	0,14
Financement du comité technique	0,23	0,17	0,04	0,04	0,03
Contribution à la stabilisation	12,80	14,57	1	10	10
Total des postes	156,68	184	135,70	145,32	147,16
Prix plafond	**625**	**500**	**320**	**350**	**350**

Source Secrétariat Général du Gouvernement, *www.sgg.cg/JO/2023/congo-jo-2023-02.pdf*

Structure des prix des produits pétroliers à la consommation intérieure (janvier 2023) — TABLEAU 4

	Super Carburant	Gasoil national	Pétrole lampant	Jet A1 national	Fioul 1500
Prix d'entrée de distribution (PED)	74,9 %	69,2 %	57,6 %	58,5 %	58 %
Frais de logistique, de sécurité et de transports	11,1 %	13,6 %	20,3 %	18,6 %	19,2 %
Frais et marge de distribution	8 %	9,6 %	15 %	13,7 %	13,7 %
TVA	3,4 %	4,2 %	6,6 %	6 %	6,2 %
Risque environnemental	0,2 %	0,3 %	0,1 %	0,2 %	0,1 %
Frais administratif du Comité technique et de l'organe de régulation	0,3 %	0,1 %	0 %	0 %	0 %
Subvention pour la stabilisation	2 %	2,9 %	0,3 %	2,9 %	2,9 %
Total	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**

Source Calculs des auteurs sur la base des données de l'Arrêté n° 0 26 620 MCAC/MEF/MH/MBCPPP du 30 décembre 2022 portant révision des PPP liquides soumis à la structure du prix

La fixation des prix des produits pétroliers sur le marché intérieur et leur stabilisation

Dans le cadre de cette structure de prix, le PED constitue la plus grande partie du prix plafond avec 74,9% pour le super et 69,2% pour le gasoil. Les prix d'entrée distribution du pétrole lampant, du Jet A1 national et du Fioul 1500 représentent respectivement 57,6%, 58,5% et 58% de chacun des prix plafond respectifs. Ces trois derniers produits sont ceux dont les prix n'ont pas été touchés durant la dernière révision du 30 décembre 2022.

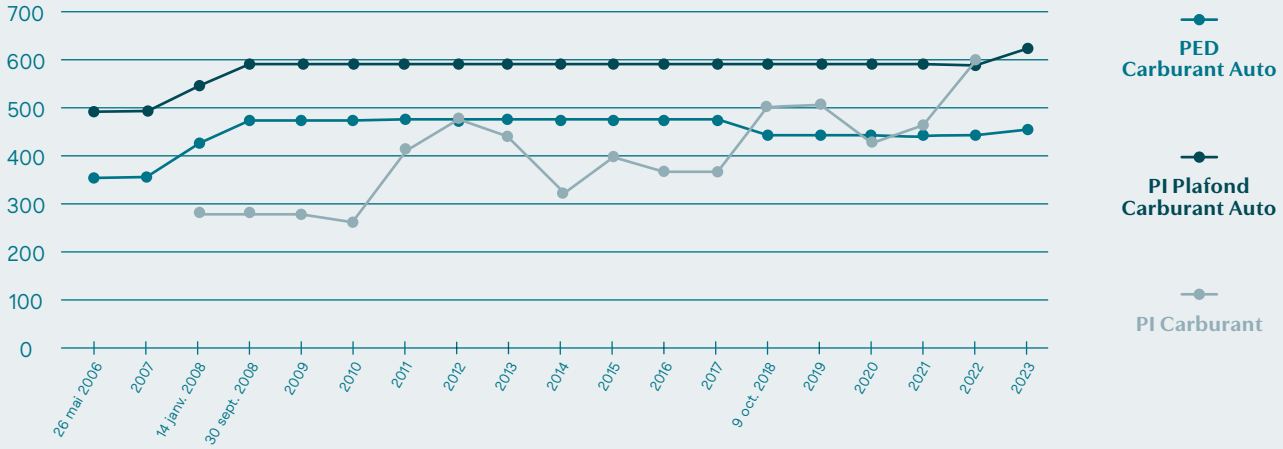
Les frais de logistique, de sécurité et de transport qui sont un forfait pour chaque produit représentent en pourcentage du prix plafond, 11,1% pour le super le produit le plus cher à 20,3% du prix plafond pour le pétrole lampant, le produit pétrolier liquide ayant le plus bas prix. Les frais et marges de distribution sont de 8% pour le super, 9,6% pour le gasoil contre 15% pour le pétrole lampant. Sur la base de la même logique les taxes sont plus élevées pour le pétrole lampant 6,6%, 4,2% pour le gasoil, contre 3,4% du prix plafond pour le super. (CF. TABLEAU 4)

L'administration des prix des produits pétroliers est la règle depuis la mise en place du mécanisme de classification et de fixation des prix des produits pétroliers. Le prix entrée de distribution n'est pas ajusté en fonction du prix à l'importation de chacun des produits pétroliers destiné au marché interne. Deux produits sont considérés pour illustrer cette situation, le super carburant et le gasoil qui ont représenté entre 2016 et 2022 en moyenne 87,7% des produits pétroliers consommés dans le pays avec 22,3% pour le super carburant et 54,4% pour le gasoil. Ces deux produits ont vu leur prix plafond inchangés à 595 FCFA/litre pour le super carburant à 475 FCFA/litre pour le gasoil entre 2008 et 2022 alors que le prix à l'importation de chacun des deux produits n'a cessé de fluctuer, sans que ces fluctuations n'aient été répercutées sur les prix locaux.

Sur la période 2008 à 2022, les prix moyens à l'importation du carburant étaient plus bas que les prix PED du même produit entre 2008 et 2011, 2013 et 2017. (CF. GRAPHIQUE 2) Il est particulièrement plus élevé que le PED entre 2012, et surtout depuis 2018. En ce qui concerne le gasoil, le prix à l'importation est plus faible que le prix entrée de distribution entre le 30 septembre 2008 et 2010, (CF. GRAPHIQUE 3) de même qu'en 2016, 2020 et 2021. En revanche entre 2011 et 2018 c'est le prix à l'importation du gasoil qui dépasse le prix entrée de distribution comme entre 2017 et 2019, et en 2022.

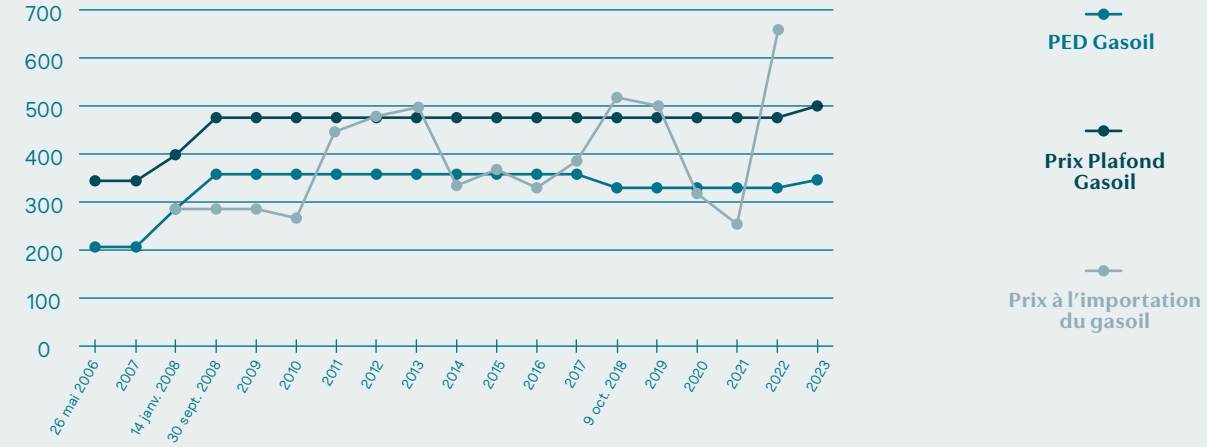
En ce qui concerne l'écart entre le prix à l'import et le prix plafond pratiqué, si jusqu'en 2021, les prix à l'import sont restés plus bas que les prix plafond, ils sont devenus en 2022 plus élevés que les prix plafond. Pour le gasoil, le prix à l'importation dépasse le prix plafond entre 2012 et 2013, 2018 et 2019 et en 2022. La situation de ces écarts pour l'année 2022 est représentée dans les graphiques 4 et 5 respectivement pour le super et le gasoil. De tels écarts ne peuvent subsister sans subventions au profit de toute la chaine de l'aval pétrolier et des consommateurs des divers produits pétroliers, les ménages, les entreprises, les transporteurs, les industriels du bois, les boulangers etc. (CF. GRAPHIQUE 4 ET 5)

Évolution des prix entrée de distribution, des prix à l'importation et des prix plafond du super au Congo en F CFA/litre — GRAPHIQUE 2



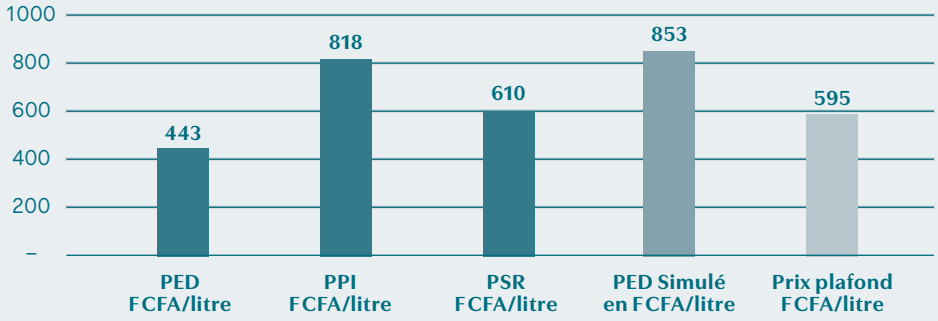
Source *www.sgg.cg*
et Calculs des auteurs sur la base des données de la SNPC

Évolution des prix entrée de distribution, des prix à l'importation et des prix plafond du gasoil au Congo en F CFA/litre — GRAPHIQUE 3



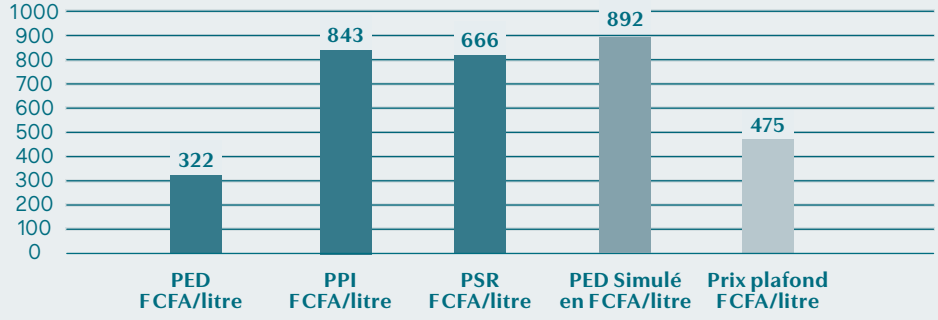
Source *www.sgg.cg*
et Calculs des auteurs sur la base des données de la SNPC

Prix moyen du super (PED, PPI, PSR, Prix Plafond) en FCFA/litre 2022 — GRAPHIQUE 4



Source *www.sgg.cg*
et SNPC pour les prix à l'importation

Prix moyen du gasoil (PED, PPI, PSR, Prix Plafond) en FCFA/litre en 2022 — GRAPHIQUE 5



Source *www.sgg.cg*
et SNPC pour les prix à l'importation

La valorisation des approvisionnements des produits pétroliers

En considérant l'année de 2022 qui a enregistré un cours de brut moyen à 101,7 USD contre 71 USD en 2021, soit une augmentation de 43,2 %, et par conséquent une hausse conséquente des prix des produits raffinés, l'écart entre le prix d'entrée de distribution simulé est considérable. Il est de 92,6 % pour le super carburant et de 177 % pour le gasoil. Or le PED effectif sert à la valorisation des produits fournis localement par la CORAF. Quant aux produits pétroliers importés, ils sont aussi valorisés sur le marché local au prix entrée de distribution.

Cette situation de sous-valorisation des produits pétroliers cause des manques à gagner pour les pouvoirs publics qui ne peuvent recouvrer les droits de douane. S'agissant des produits pétroliers fournis par la raffinerie, ils finissent par rapporter moins que la valeur des cargaisons nécessaires pour les produire. Au bout de la chaine s'accumulent des manques à gagner importants pour:

- les entreprises du secteur dont les frais et les marges restent fixes par l'utilisation des prix plafonds non ajustés au prix à l'importation;
- la société CORAF dont la valeur des ventes ne couvrent pas le coût des cargaisons, ni les charges nécessaires pour le perfectionnement de l'outil de production comme prévu dans le contrat de performance;
- la société SNPC qui vend les produits importés à des prix plus faibles que ceux auxquels ils les acquièrent;
- l'État qui ne recouvrent pas les taxes à l'importation, à la TVA ni ne récupère la contre-partie de la valeur des cargaisons de pétrole cédées à CORAF.

La SNPC estime pour l'année 2022 dans le cadre de l'analyse des approvisionnements le déficit sur la base d'une valorisation des produits importés au PED administré à 149,072 milliards de FCFA pour 255 424,369 tonnes/m de produits (Super, Jet et Gasoil). (CF. TABLEAU 5)

Pour les produits pétroliers fournis par la CORAF, la SNPC estime le déficit de valorisation sur la base PED administré à 125,676 milliards de FCFA pour 320 217,747 tonnes/m (Super, Jet et Gasoil). (CF. TABLEAU 6) Ce déficit devrait être nettement plus élevé s'il était déterminé en conformité au mécanisme de fixation des prix, avec prix sorti raffiné ajusté au prix payé à l'importation de 2022.

Les déficits indiqués plus haut, totalisant 274,748 milliards de FCFA pour l'année 2022, constituent de réelles subventions dont les bénéficiaires sont les consommateurs locaux et des pays voisins dans une certaine mesure. Ces déficits contribuent à maintenir à des niveaux bas les prix à la pompe. Les prix des produits pétroliers au Congo étaient encore plus bas que ceux de certains pays voisins.

Ces prix subventionnés profitent à tous les consommateurs des produits pétroliers, les entreprises qui bénéficient des décotes spéciales pour les incitations qui leur sont destinées, les transporteurs, l'ensemble des ménages et les plus démunis d'entre eux. Les plus gros bénéficiaires sont les grands consommateurs par rapport à ceux qui en consomment moins, comme les ménages et particulièrement les moins nantis d'entre eux. Les ménages pauvres consomment moins de produits pétroliers, essence, gasoil, GPL et même le pétrole lampant. Le pétrole lampant, quoique fortement subventionné, a la particularité de revenir encore plus cher aux ménages des bas quartiers et des zones rurales. Il finit par coûter auprès des détaillants au moins deux fois plus chers que son prix à la station. En effet, bien que le prix à la pompe du pétrole lampant reste inchangé à 320 FCFA/litre, les stations essence imposent une restriction d'achat d'un bidon minimum de 5 à 10 litres pour le pétrole lampant. Ce qui amène les ménages à s'approvisionner auprès des revendeurs informels. Ainsi dans les quartiers et les villages, le prix du litre de pétrole lampant oscille entre 750 et 800 frs, voire plus, rendant dans les faits, pour le consommateur direct, le pétrole lampant plus cher que le gasoil ou l'essence.

Estimation du déficit selon les prix de valorisation des produits pétroliers importés — TABLEAU 5

Type de produits pétroliers	Quantité en tonne/m	Valorisation au prix entrée de distribution en F CFA	Valorisation au prix à l'importation en F CFA	Déficit en F CFA
Total Super	101 234,132	60 203 263 109	111 145 028 286	**50 941 765 177**
Total Jet	7 231,200	1 850 102 520	7 642 496 848	**5 792 394 328**
Total Gasoil	146 959,037	56 971 696 417	149 309 887 074	**92 338 190 657**
Total Général	**255 424,369**	**119 025 062 046**	**268 097 412 207**	**149 072 350 161**

Source SNPC, 2023

Estimation du déficit selon les prix de valorisation des produits pétroliers fournis par la CORAF — TABLEAU 6

Type de produits pétroliers	Quantité en tonne/m	Valorisation au prix entrée de distribution	Valorisation au prix sorti raffinerie	Déficit
Total Super	76 347,171	45 403 153 613	62 503 789 560	17 100 635 948
Total Jet	33 281,258	8 515 009 757	29 474 418 046	20 959 408 289
Total Gasoil	202 411,529	78 468 996 319	162 371 321 652	83 902 325 333
Total Général	**320 217,747**	**134 022 717 689**	**259 698 999 290**	**125 676 281 601**

Source SNPC, 2023

Les prix des produits pétroliers au Congo comparés à ceux des autres pays

La comparaison des prix des produits pétroliers à la pompe entre pays fait apparaitre une diversité des situations. Les pays producteurs de pétrole brut dans la plupart des cas, en dehors du Nigéria, pratiquent des prix moins élevés que les importateurs nets de pétrole brut. (CF. GRAPHIQUE 6) Les prix pratiqués au Congo sont moins élevés que la moyenne mondiale dominée par les pays industrialisés, et ceux de la République Centrafricaine et de la République Démocratique du Congo. (CF. ENCADRÉ 3)

Les différences de prix des produits pétroliers au Congo avec ceux pratiqués dans quelques pays voisins sont si fortes qu'elles peuvent susciter des trafics desdits produits d'un pays à un autre. De tels risques subsisteront tant que les prix des produits pétroliers au Congo ne seront pas indexés aux prix à l'importation de ces mêmes produits, et que les différences des prix de ces produits avec ceux des pays voisins resteront incitatifs.

Le mécanisme des prix des produits pétroliers mis en place en 2005 pour éviter des envolées des prix à la pompe et l'inflation, faute d'avoir fonctionné s'est mué en un système d'administration de prix. L'ajustement maitrisé n'a pas fonctionné. Au contraire ce sont les mécanismes de marché et les comportements efficients qui ont été restreints.

Les consommateurs sont protégés en payant moins chers leur consommation des produits pétroliers. Au-delà des prix des produits pétroliers, ce sont tous les biens de consommation et services dépendant des produits pétroliers qui sont affectés en l'absence d'un fonctionnement guidé par les signaux du marché.

Prix pratiqués dans quelques pays de la CEMAC au 30 mai 2023 — ENCADRÉ 3

GABON
Essence 605 F/litre; Gasoil 585 F/litre;
Pétrole lampant 450 F/litre; Gaz butane 5950 F/12,5 kg

CAMEROUN
Super 730 FCFA/litre; Gasoil 720 FCFA/litre;
Pétrole 350 FCFA/litre: Gaz butane 6500 F/12,5 kg

CONGO
Essence 625 FCFA/litre; Gasoil 500 FCFA/litre;
Pétrole 320 FCFA /litre; Gaz butane 6500 FCFA/12,5 kg

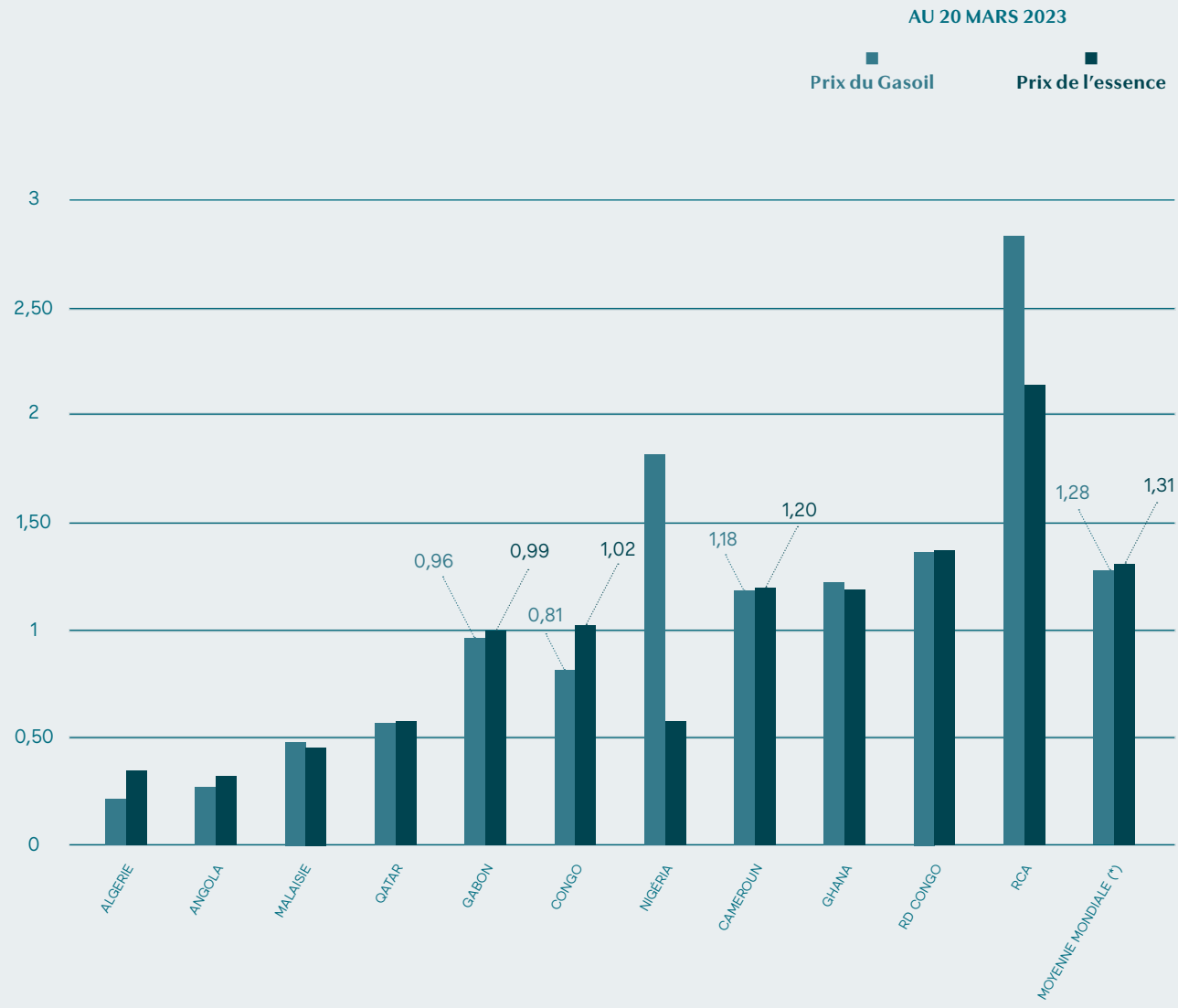
RÉPUBLIQUE CENTRAFRICAINE
Essence 1 300 FCFA/litre; Gasoil; 1 450 FCFA/litre

Les ajustements de prix des produits pétroliers préconisés

La non-indexation des prix des produits pétroliers à la pompe aux prix à l'importation ou au coût de production des produits pétroliers cause des manques à gagner à l'ensemble de l'économie à travers les pertes de recettes publiques et un système de subvention des prix des produits pétroliers systématique. L'accord entre le Congo et le FMI vise à réduire ses subventions et à rehausser en conséquence les prix des produits pétroliers de 30% en 2023 et 15% supplémentaire en 2024 portant le total à 45% au cours de cette même année. Les niveaux de prix qui en résulteraient sont présentés dans les deux tableaux ci-contre. (CF. TABLEAU 7 ET 8)

Le relèvement des prix des produits pétroliers préconisés pour les années 2023 et 2024 pourrait permettre de réduire les différences de prix avec les pays voisins. Cette réduction dépendra de l'importance de ce relèvement.

Prix de l'essence et du gasoil en USD/litre au 20 mars 2023 — GRAPHIQUE 6



(*) la moyenne mondiale est influencée par les quantités consommées et les prix pratiqués par les plus gros consommateurs
Source *https://fr.globalpetrolprices.com/diesel_prices/*

Hypothèse d'augmentation de 25 % des prix (PED) — TABLEAU 7

Poste	Super carburant en FCFA	Gasoil national en FCFA	Pétrole lampant en FCFA
Prix d'entrée de distribution (PED)	585,40	432,5	230,375
Frais et marge de passage dans les dépôts	13	13	13
TVA et CA sur les frais et marge de passage dans les dépôts	2,46	2,46	2,46
Coût du transport massif	40	40	40
TVA et CA sur coût du transport massif	7,56	7,56	7,56
Pertes en logistiques	0,74	0,65	0,45
Frais et marge de distribution	38	38	38
TVA et CA sur frais et marge de distribution	7,18	7,18	7,18
Frais financiers sur stocks de sécurité	4,54	3,36	0,65
Financement de l'organe de régulation	1,87	1,38	0,25
Marge revendeur	12	10	10
TVA et CA sur marge vendeur	2,27	1,89	1,89
Coût de transport terminal	11	11	11
TVA et CA sur coûts du transport terminal	2,08	2,08	2,08
Financement du risque – environnement	0,94	0,69	0,14
Financement du comité technique	0,23	0,17	0,04
Contribution à la stabilisation	12,80	14,57	1
Total des postes	156,67	153,99	135,7
Prix plafond	**742**	**586**	**366**

Source Calculs des auteurs sur la base des données du ministère des Hydrocarbures

Hypothèse d'augmentation de 15 % après les 25 % — TABLEAU 8

Poste	Super carburant en FCFA	Gasoil national en FCFA	Pétrole lampant en FCFA
Prix d'entrée de distribution (PED)	**673,21**	**497,38**	**265,36**
Frais et marge de passage dans les dépôts	13	13	13
TVA et CA sur les frais et marge de passage dans les dépôts	2,46	2,46	2,46
Coût du transport massif	40	40	40
TVA et CA sur coût du transport massif	7,56	7,56	7,56
Pertes en logistiques	0,74	0,65	0,45
Frais et marge de distribution	38	38	38
TVA et CA sur frais et marge de distribution	7,18	7,18	7,18
Frais financiers sur stocks de sécurité	4,54	3,36	0,65
Financement de l'organe de régulation	1,87	1,38	0,25
Marge revendeur	12	10	10
TVA et CA sur marge vendeur	2,27	1,89	1,89
Coût de transport terminal	11	11	11
TVA et CA sur coûts du transport terminal	2,08	2,08	2,08
Financement du risque – environnement	0,94	0,69	0,14
Financement du comité technique	0,23	0,17	0,04
Contribution à la stabilisation	12,80	14,57	1
Total des postes	156,67	153,99	135,7
Prix plafond	830	651	401

Source Calculs des auteurs à partir des données du ministère des Hydrocarbures

Le contrat de performance de CORAF

L'État congolais a signé le 23 mars 2008 un contrat de performance avec la CORAF pour rehausser le niveau de compétitivité de la raffinerie nationale et améliorer sa situation financière. En effet, dans le cadre de ses activités de raffinage, la CORAF achète le pétrole brut au prix international et vend ses produits finis à un prix fixé par l'État. Le déficit engendré par le déséquilibre entre ces prix a pour conséquences, l'incapacité pour CORAF de faire face à ses engagements vis-à-vis de ses fournisseurs de pétrole brut, d'assurer la maintenance de ses équipements et de garantir une gestion efficace de ses ressources humaines.

L'argumentaire du contrat de performance est que la défaillance de CORAF qui assurait 70% de l'approvisionnement du pays en PP au moment de la signature du contrat, entrainerait un coût très élevé pour les finances publiques. Ainsi les objectifs fixés par l'État à la CORAF (Art. 2) sont de: (**a•**) Remettre à niveau et moderniser l'outil de raffinage; (**b•**) Atteindre progressivement la capacité de traitement de 1 M/T an; (**c•**) Accroître les rendements en produits blancs de la raffinerie au-delà de 60%; (**d•**) Baisser les charges de fonctionnement de la CORAF de 2008 de 1,5 milliard FCFA par rapport à celles de 2007; (**e•**) Baisser les frais de fonctionnement en dessous de 5,5 USD/baril de brut traité dans les 5 ans, par la réalisation du «*revamping*» et la modernisation des installations existantes dans la périodes années 2008-2012.

L'ARAP est chargée de vérifier la mise en œuvre de ses objectifs au plus tard le 15 de chaque mois. Le suivi porte sur les points suivants (Art, 7): (**a•**) les rendements ou quantités en produits blancs; (**b•**) les prix réels des produits sortie raffinerie (PSR); (**c•**) les prix parité importation; (**d•**) le niveau des investissements effectués selon le programme établi; (**e•**) le niveau de l'ajustement économique.

La CORAF s'engage à vendre ses produits aux marketeurs au prix sorti raffinerie qui est validé mensuellement par l'ARAP après évaluation des performances de la CORAF. De même, pour chaque mois la CORAF reverse au trésor public (au plus tard le 15 du mois suivant) les sommes représentant les excédents réalisés, au prorata des quantités livrées, lorsque les prix d'entrée distribution (PED) sont supérieurs aux PSR (Art. 5).

L'État s'engage en contrepartie et sur proposition de l'ARAP de compenser chaque mois les pertes réalisées par la CORAF lorsque les PED sont inférieurs aux PSR. Un paiement à vue est effectué en faveur de la CORAF sur présentation des factures. Le coefficient de l'Ajustement économique représente 25% du PPI. Ce coefficient devrait baisser de 3% chaque année et être ramené à 10% dans un délai de 5 ans.

En retour des efforts demandés à la CORAF, l'État s'est engagé à: (**a•**) maintenir le bénéfice de l'exonération de la redevance minière pour tous les achats de bruts nationaux; (**b•**) faciliter ou livrer directement du brut à la CORAF en particulier du brut léger de type Nkossa; (**c•**) accorder un délai de règlement du brut livré à la CORAF d'au moins 90 jours; (**d•**) octroyer à la CORAF les avantages fiscaux et douaniers, et de change, à l'instar des autres raffineries africaines; (**e•**) compenser prioritairement dans les délais impartis le déficit généré par la différence prix sorti raffinerie et le prix entrée de distribution.

Le contrat de performance était renouvelable par tacite reconduction tous les 5 ans tant que CORAF reste société d'État. Un comité de suivi pour évaluer une fois par trimestre la réalisation des objectifs ainsi définis était mis en place. En 2013, la CORAF était toujours déficitaire et un avenant au contrat de performance fut établi avec les mêmes engagements pour chacune des parties.

Le contrat de vente et d'achat du Pétrole Brut entre la CORAF et l'État

En mai 2020, l'État a signé un contrat de vente et d'achat du pétrole avec la CORAF. Ce contrat définit et organise le cadre légal dans lequel l'État à travers la SNPC approvisionne la CORAF en pétrole brut de type Nkossa Blend ou Djeno mélange. Le pétrole brut vendu par l'État à la CORAF est défiscalisé du montant de la redevance minière proportionnelle au taux de 15%.[12]

La SNPC établit chaque trimestre un rapport de livraison des cargaisons de pétrole brut de l'État à la CORAF en indiquant les quantités livrées à la CORAF, le brut d'achat du brut livré, les coûts des opérations, les retenues opérées, la facturation ainsi que les paiements effectués pour le compte de l'État. Un comité représentant le Ministère en charge des hydrocarbures et le Ministère en charge des finances et du budget, la CORAF et la SNPC, se reunit chaque trimestre pour faire un point sur le suivi du contrat.

Le mécanisme de classification et de fixation des prix des produits pétroliers bien que solide dans sa construction en prévoyant une relation d'ajustement des prix à la pompe avec les prix à l'importation n'est pas implémenté. Les pouvoirs publics ont plutôt choisi l'administration des prix pour protéger les consommateurs. Les manques à gagner qui en résultent sont importants pour l'ensemble des acteurs de l'aval pétrolier. Les sociétés nationales, SNPC et CORAF, en paient le prix fort dans une première phase, mais laissant en définitive aux pouvoirs publics le soin d'en subir les coûts et surcoûts à travers les taxes non recouvrées et les ventes de brut sans contrepartie suffisante auprès de la CORAF. Les consommateurs, particulièrement les plus importants d'entre eux sont les principaux bénéficiaires de la non-indexation des produits pétroliers aux prix à l'importation. ◆

8 La loi 31-2006 du 12 octobre portant création de l'ARAP a abrogé l'article 6 de la loi n° 6-2001 du 19 octobre 2001 organisant les activités, de raffinage, d'importation, d'exportation, de transit, de réexportation, de stockage, de transport massif, de distribution et de commercialisation des hydrocarbures et des produits dérivés des hydrocarbures.

9 *www.coraf.cg*

10 Les frais d'approche comprennent les éléments ci-après: le fret maritime/ les assurances maritimes; – les pertes en mer/les frais liés à la lettre de crédit; les surestaries/les frais de change/ les frais portuaires et d'outillages; les frais d'inspection et de contrôle.

11 Le poste «*Contribution à la stabilisation*» a été déjà mis en place avec les Arrêté n° 2 MHC/MEFB/MCCA du 14 janvier 2008 portant révision des prix des produits pétroliers d'avitaillement maritime et fluvial, et des aéronefs de transport international et Arrêté n° 9194 /MH/MCAC/MFB du 9 octobre 2018 portant révision du prix du gaz butane soumis à la structure des prix.

12 La redevance minière proportionnelle dont le taux est de 15% est un prélèvement obligatoire opéré au profit de l'État dans les contrats de partage de production conformément aux dispositions des articles 147, 158 à 160 de la loi 28-2016 du 12/10/2016 portant Codes Hydrocarbures.

L'estimation des subventions sur les produits pétroliers

L'estimation des subventions des produits pétroliers au Congo faite dans la présente section part d'une approche large de ces subventions qui viennent de la non-application du mécanisme de fixation des prix des produits pétroliers, et de diverses situations qui seront étayées progressivement. Les acteurs du secteur de l'aval pétrolier semblent confrontés à des situations inextricables qui les condamnent à une sous-valorisation de leurs produits, rendant leur activité complétement tributaire des finances publiques.

Le point d'entrée dans cette évaluation est constitué par l'analyse des données nationales sur les subventions de même que celles produites par la SNPC. Des estimations sont également faites dans le cadre de cette étude. Elles reposent sur des scénarios basés sur l'application de la réglementation sur la fixation des prix des produits pétroliers et les engagements du Congo avec les institutions financières internationales.

Les types de subventions pétrolières et les bénéficiaires

L'examen des mécanismes de fixation des prix et de leur stabilisation suggère une variété de subventions et de bénéficiaires : (a•) les transferts budgétaires faits au profit de la raffinerie nationale au titre de l'ajustement économique et à travers le non recouvrement par l'État de la valeur des cargaisons de pétrole brut, l'exonération de la redevance minière proportionnelle ; (**b•**) le non-paiement des taxes à l'importation par les sociétés importatrices des produits pétroliers ; (**c•**) la rétention de la TVA et des taxes parafiscales par les acteurs du secteur aval pétrolier ; (**d•**) l'administration des prix entrée de distribution et des prix plafonnés des prix des produits pétroliers sur le marché intérieur en dépit des variations des prix à l'importation. La figure 1 qui suit illustre les différents types de subventions des produits pétroliers dans le contexte du Congo. (CF. FIGURE 1)

Les données disponibles permettent de connaitre l'ampleur des subventions effectivement comptabilisées dans le budget de l'État. Elles pourront aider dans une certaine mesure à mettre en lumière la nature des subventions comptabilisées.

L'analyse des rapports de l'Initiative pour la transparence des industries extractives (ITIE) sur la période 2011-2022 souligne les écarts entre les valeurs des livraisons reçues par la CORAF et les versements au Trésor Public de la contrepartie correspondante au tire des livraisons effectuées. Les montants non recouvrés par l'État sont importants comme compilés dans le tableau 9 ci-après. (CF. TABLEAU 9)

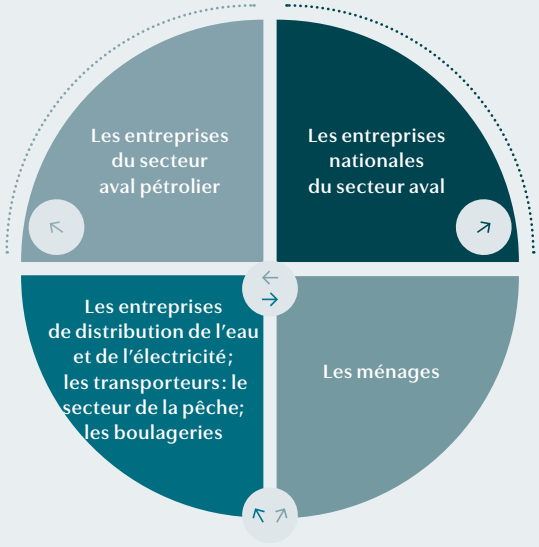
L'ITIE considère comme dette la somme des montants non reversées à l'État au titre des cargaisons reçues. Cette situation qui semble perdurer en dépit du contrat de performance entre l'État et CORAF, les avenants audit contrat ainsi qu'au contrat de vente, cachent mal les pertes accumulées par l'État au titre de ces cessions de cargaisons de brut. CORAF subit un mécanisme de prix peu rémunérateur qui lui ôte toute possibilité d'autonomie.

En ce qui concerne les données collectées auprès du ministère de l'Économie et des Finances, les sommes versées au secteur pétrolier à divers titres, dont pour non-paiement par CORAF du montant intégral dû pour les cargaisons sans contrepartie suffisante pour l'État, celles-ci s'élèvent sur la période 2008 à 2022 à 4607 milliards de FCFA. (CF. TABLEAU 10) Les subventions annuelles qui ont été contenues à 82,4 et 96,8 milliards de FCFA respectivement en 2020 et 2021 dans un contexte marqué par la chute des prix du pétrole brut ont atteint 311,4 milliards FCFA en 2022.

En pourcentage des recettes budgétaires, ces subventions ont atteint respectivement 3,8% ; 5,2% et 16,1% respectivement en 2020 ; 2021 et 2022. Ces subventions sont impactées par les cours du baril de pétrole brut. En effet, elles ont augmenté avec le cours du baril de pétrole, notamment entre 2017 et 2022. (CF. GRAPHIQUE 7)

Les types de subventions pétrolières et les bénéficiaires — FIGURE 1

Retenues
des taxes parafiscales
—
Les exonérations des taxes
à l'importation des PP



Les transferts budgétaires
au titre de l'ajustement économique
—
Acquisition des cargaisons
de brut sans contrepartie
—
Exonération de la redevance
minière proportionnelle
—
Taxes à l'imporation, TVA,
et taxes parafiscales retenues

Source
Les auteurs du rapport

PPP sur le marché intérieur plafonné par non ajustement du PED aux prix à l'importation

États des versements au titre des livraisons de cargaisons à la CORAF de 2011 à 2020 — TABLEAU 9

Année	Livraison de pétrole brut à la CORAF en baril	Valeur des livraisons à la CORAF en milliards de FCFA	Versements au Trésor Public au titre des livraisons effectuées en milliards de FCFA	Écarts (montant non recouvrés par le Trésor Public) en milliards de FCFA	Références des rapports ITIE
2020	6 147 492	134,664	64,332	70,332	*Rapport* ITIE 2020 P. 17
2019	6 038 491	194,631	0,814	193,185	*Rapport* ITIE 2019 P. 16
2018	6 089 066	0	0	0	*Rapport* ITIE 2018 P. 16
2017	5 164 538	132,723	0	132,723	*Rapport* ITIE 2017 P. 13
2016	5 119 972	123,093	0	123,093	*Rapport* ITIE 2016 P. 132
2015	5 318 000	0	0	0	*Rapport* ITIE 2015 P. 79
2014	6 175 000	290	0	290	*Rapport* ITIE 2014 P. 73
2013	6 002 000	327	0	327	*Rapport* ITIE 2013 P. 53
2012	6 000 000	306	0	306	*Rapport* ITIE 2012 P. 5
2011	4 350 547	0		0	*Rapport* ITIE 2011 P. 47
Total		**1 508,111**	**65,146**	**1 442,333**	

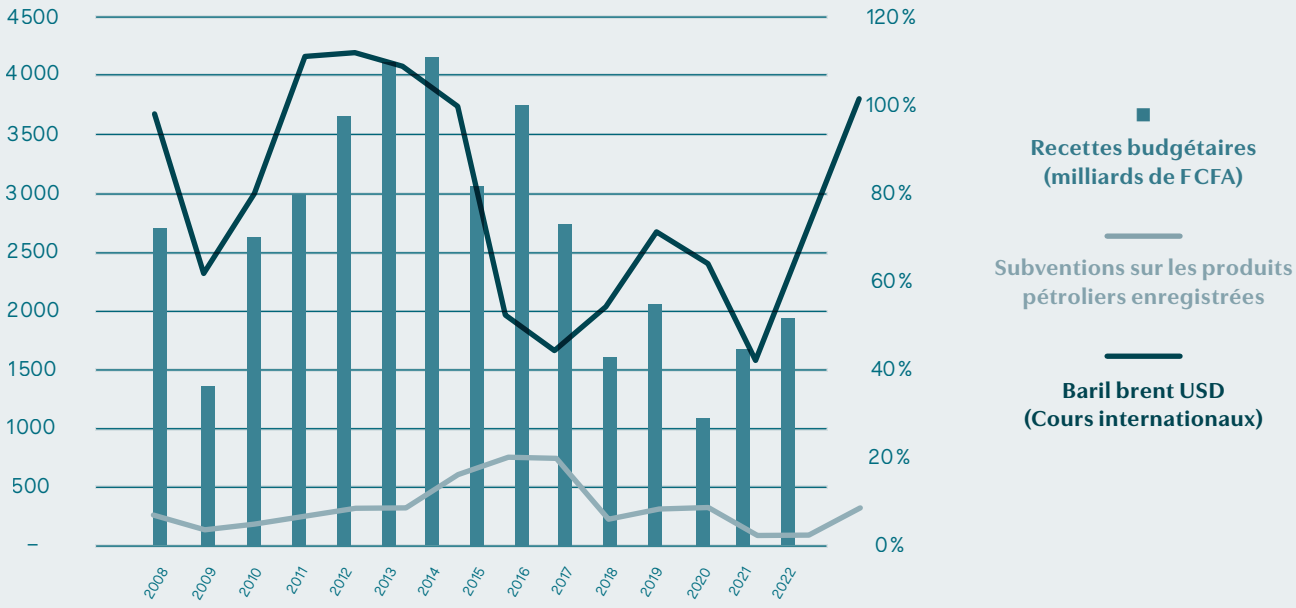
Source Rapports ITIE de 2011 à 2020

Les subventions des produits pétroliers retracées dans les lois de règlement et le Tableau des Opérations Financières de l'État (TOFE) — TABLEAU 10

Années	Exonérations accordées au secteur pétrolier	Exonérations règlementaires	Total en milliards de FCFA
2008			251,4
2009			152,2
2010			180,7
2011			251,1
2012			
2013	314,5	6,4	320,9
2014	598	5	603
2015	739,2	7,3	746,5
2016	742,1	6,2	748,3
2017	215,7	7,6	223,3
2018			315,5
2019			323,5
2020			82,4
2021			96,8
2022			311,4
Total			**4 607**

Source Ministère de l'Économie et des Finances: Projets de loi de règlement définitif du budget de l'État des Exercices 2008-2017 et TOFE de 2018 à 2022

Évolution des recettes budgétaires, des subventions des produits pétroliers et des prix du baril de pétrole brut (Brent) — GRAPHIQUE 7



Source Ministère de l'Économie et des Finances Congo, ITIE pour l'année 2012 pour les subventions des produits pétroliers et secrétariat général du gouvernement: *sgg.cg*

Valorisation des produits pétroliers importés — TABLEAU 11

	Quantité en tonne/m	Valorisation au PED administré en FCFA	Valorisation au prix à l'importation en FCFA	Valorisation au PED simulé en FCFA	Taxes à l'importation En FCFA
Super	101 234	60 203 263 109	111 145 028 286	115 923 464 056	11 114 502 829
Jet	7 231	1 850 102 520	7 642 496 848	8 270 333 127	764 249 685
Gasoil	146 959	56 971 696 417	149 309 887 074	157 960 313 133	14 930 988 707
Total général*	**255 424**	**119 025 062 046**	**268 097 412 207**	**283 011 114 137**	**26 809 741 221**

* Total général intégrant d'autres produits que ceux listés. **Source** Calculs des auteurs sur la base des données de la SNPC

Ces subventions vont au-delà du mécanisme des prix. Ce mécanisme constitue une porte ouverte traduisant pour l'essentiel le non-respect de la règlementation fiscale et des contrats. Le fait de ne pas ajuster le prix entrée de distribution au prix des produits pétroliers à l'importation occasionne des pertes financées en partie par les ressources non reversées des cargaisons de pétrole brut livrées à la CORAF. La faiblesse du système de régulation de l'aval pétrolier apparait clairement par le déficit de contrôle, l'inefficacité des procédures et le manque de synergie entre l'ensemble des acteurs impliqués dans l'aval pétrolier.

L'évaluation des subventions des produits pétroliers

Une évaluation des subventions peut être menée pour l'année 2022 sur la base des informations disponibles. L'hypothèse considérée est une application effective du mécanisme des prix en 2022 en s'appuyant sur les données disponibles sur les approvisionnements à l'importation des produits pétroliers. Une estimation des subventions pouvant résulter des scénarios de hausse des prix des produits pétroliers de 30% et 45% sera aussi menée.

La réduction des écarts de prix et les gains attendus

Le point de départ est constitué par les données relatives au déficit de la valorisation des produits importés par la SNPC au prix d'entrée de distribution administré. La valeur des importations du Congo en 2022 selon la SNPC s'élevait à 268,097 milliards de FCFA pour un volume de produits pétroliers de 255 424,369 tonne/m avec une consommation globale de 575 642,12 tonnes/m. Ces importations valorisées au prix d'entrée de distribution administré, rapporteraient 119,025 milliards de FCFA, soit un montant insuffisant pour payer les importations et les taxes associées. Au contraire au prix d'entrée de distribution simulé sur la base du décret de 2005, prenant en compte les prix à l'importation, la valorisation des produits importés au PED simulé rapporterait 283,011 milliards, couvrant largement la valeur des importations, taxes à l'importation comprise. (CF. TABLEAU 11)

En ce qui concerne les produits fournis par la raffinerie, leur valorisation au PED administré aurait causé un manque à gagner de 149,218 milliards de FCFA. La valorisation des produits de la raffinerie au PED simulé fournirait cependant, environ 354,802 milliards de FCFA, soit des ressources suffisantes pour couvrir entièrement la valeur des cargaisons acquise pour le raffinage et une partie des taxes. La taxe sur la valeur ajoutée (environ 69,9 milliards de FCFA) pourrait aussi être acquittée en partie ou en totalité, sachant que la comptabilisation faite ici n'inclut pas la valorisation des produits lourds de la raffinerie faite à l'export. (CF. TABLEAU 12)

Les prix considérés pour ces estimations sont présentés dans le tableau 13. Ils ont été obtenus, sur la base des prix à l'importation en utilisant la formule de fixation des prix résultant du décret de 2005. Il est cependant important de noter que les prix simulés, tant le prix sorti raffinerie que le prix entrée de distribution, sont bien loin des prix administrés effectivement pratiqués. Ce qui traduit bien une subvention implicite faite aux consommateurs locaux. Par conséquent, l'utilisation effective de la formule de prix réduirait les subventions des prix des produits pétroliers, notamment celles résultant directement du non-ajustement du prix entrée de distribution au prix à l'importation. (CF. TABLEAU 13)

Au PED simulé de 2022, la SNPC et CORAF généreraient au total 637,814 milliards de FCFA, bien plus que les 568 milliards nécessaires pour acquérir l'ensemble des approvisionnements, cargaisons de pétrole brut fournies à la CORAF et les produits pétroliers importés. Par conséquent, les sociétés SNPC et CORAF récupéreraient au passage les sommes nécessaires permettant de payer les importations et les cargaisons de pétrole brut de l'État sans forte subvention. Des programmes d'investissement pourraient être entrepris plus sereinement pour améliorer les performances de la CORAF dont une proportion de recettes venant

Valorisation des produits raffinés fournis par CORAF — TABLEAU 12

	Quantité en tonne/m	Valorisation au PSR administré en FCFA	Valorisation au PSR Simulé en FCFA	Valorisation au PED Simulé en F FA	TVA en FCFA
Super	76 347	45 403 153 613	92 203 777 422	**87 425 341 652**	17 426 513 933
Jet	33 281	8 515 009 757	38 691 655 179	**38 063 818 900**	7 312 722 829
Gasoil	202 412	78 468 996 319	226 214 374 639	**217 563 948 580**	42 754 516 807
Total général*	**320 218**	**149 218 093 024**	**369 716 111 022**	**354 802 409 092**	**69 876 344 983**

***** Total général intégrant d'autres produits que ceux listés **Source** Calculs des auteurs sur la base des données de la SNPC

Prix à l'importation, Prix sorti raffinerie et prix entrée de distribution en FCFA — TABLEAU 13

	PI*/tonne/m	PI/litre	PED simulé / tonne/m	PSR simulé / tonne/m	PSR simulé / litre	PED par litre	Prix plafond par litre
Super	1 097 901	818	1 145 103	1 207 691	900	853	1006
Jet	1 056 878	846	1 143 701	1 162 566	930	915	1068
Gasoil	1 015 997	843	1 074 859	1 117 596	928	892	1045
Prix pondéré	**1 049 616**	**833**	**1 108 004**	**1 154 577**	**917**	**880**	**1033**

Source Calculs des auteurs avec les données de la SNPC

Subventions potentielles en FCFA dans le scénario de l'ajustement des prix des produits pétroliers à la pompe à leurs prix respectifs à l'importation de 2022 en FCFA — TABLEAU 14

Type de subventions	Montant recouvrables en FCFA
Taxes à l'importation	26 809 741 221
TVA sur les produits de la raffinerie	69 876 344 983
Redevance proportionnelle	45 000 000 000
Valeur des cargaisons	300 000 000 000
TVA sur les frais et marges de transport, de stockage et de distribution	13 330 302 635
Montant des recouvrements fiscaux potentiels	**455 016 388 839**

Source Calculs des auteurs à partir des données de la SNPC

de l'exportation de fioul lourd et des produits légers qui ne sont pas compatibilisés dans l'analyse.

En appliquant la tarification règlementaire, un gain supplémentaire à la vente de 17,4% porterait le chiffre d'affaires global à la pompe à 748,730 milliards de FCFA pour une TVA de 13,330 milliards sur les opérations des marketeurs, stockeurs et transporteurs massifs. Au total, les déficits ou subventions liés aux écarts de prix pour l'année 2022 seraient compensées, permettant aux sociétés de l'aval de récupérer un minimum 369,570 milliards de FCFA perdues dans le cas du non-ajustement des prix à la pompe aux prix à l'importation. Ces sommes permettraient ainsi à ces entreprises de mener leurs activités d'aval sans prendre le risque de compromettre leurs activités, ni de recourir aux subventions publiques. Elles seraient aussi en mesure de s'acquitter des taxes (à l'importation, la redevance proportionnelle et la TVA).

L'État pour sa part serait en mesure de toucher 455,016 milliards de FCFA de taxes jusqu'ici perdues pour leur quasi-totalité. Ces taxes sont perdues dans la situation actuelle en plus du fait que les ressources manquent pour payer les importations et le reste des charges, comme l'achat du pétrole par la raffinerie. Ainsi avec des recettes au prix PED administré (résultant de la valorisation des produits importés et ceux de la raffinerie) de 268,243 milliards devaient servir pour payer les importations et les taxes à l'importation, tandis qu'au moins 455,016 milliards de FCFA laissés jusque-là par les pouvoirs publics comme subventions auprès des acteurs de l'aval pétrolier pourraient être récupérés. Les montants qui apparaissent dans les statistiques officielles traduisent en partie ces situations. La prise en compte du coût des importations porterait la valeur potentielle de subventions évitables à plus environ 700 milliards de FCFA dont 155 milliards de FCFA au moins de taxes et 300 milliards FCFA de valeur des cargaisons de brut. (CF. TABLEAUX 14 et 15)

Le financement du cadre institutionnel, frais administratif du Comité technique et de l'organe de régulation ainsi que du risque environnemental prendrait 0,4% ou un peu plus du montant de la valorisation des produits pétroliers consommés localement pour un total de 2,551 milliards de FCFA. D'autres subventions évitables se rapportent aux sommes récupérées par les deux entreprises nationales qui se seraient traduites par des pertes. Elles sont présentées dans le tableau 15. (CF. TABLEAU 15)

Toutefois, ce scénario se traduirait nécessairement par une hausse des prix des produits pétroliers nettement plus importante que celle envisagée dans le cadre du programme du Congo avec le FMI. Pour mémoire des augmentations de prix de 30% et de 45% ont été prévues pour les années 2023 et 2024. Par conséquent, avec ces prix les gains attendus de la réduction des subventions devrait être moindre, mais marqueraient un pas vers la réduction des écarts de prix.

La réduction des subventions des prix des produits pétroliers consécutives aux scénarios d'augmentation des prix des produits pétroliers de 30% et de 45%

Une augmentation des prix des produits pétroliers, compte tenu du niveau des prix à l'importation enregistrés en 2022, fournirait des ressources suffisantes, pour l'acquisition des importations dans l'hypothèse d'une application intégrale de la réglementation. Cependant dans les scénarios d'augmentation des prix de 30% et de 45%, les recettes potentielles seraient limitées pour couvrir les coûts des approvisionnements. En effet, une augmentation des prix de 30% du prix entrée de distribution fournirait à peine 303,950 milliards de FCFA pour l'ensemble des produits raffinés localement et acquis à l'importation. (CF. TABLEAU 16)

Dans le scénario d'une augmentation des prix de 45%, la valorisation de l'ensemble des produits raffinés au prix entrée de distribution rapporterait 366,919 milliards de FCFA. (CF. TABLEAU 17) Dans les deux scénarios, le pourcentage de couverture des coûts de l'ensemble des apprivoisements estimés à 568,097 milliards de FCFA serait donc bien limité. En plus en matière de recouvrement fiscal, seules les TVA sur le stockage, le transport massif et la distribution pourraient être acquittées. Les subventions ne seraient ainsi réduites dans des proportions limitées.

Le manque à gagner fiscal correspondant aux subventions de type fiscal, en faisant l'hypothèse du paiement effectif des taxes à l'importation, de la TVA et des cargaisons de pétrole brut, et comparativement à l'option d'une indexation des PED aux prix à l'importation, s'élèverait à environ 155 milliards de FCFA. L'augmentation des prix dans les proportions décidées apparait comme une avancée dans la réduction des subventions. Un ajustement des prix à la pompe aux prix à l'importation permettrait de réduire de manière plus prononcée les subventions des prix des produits pétroliers. Mais cela devrait requérir comme dans la situation de référence considérée des prix à la pompe plus élevés.

Au-delà des aspects fiscaux, des capacités de stockage accrues et une stratégie des importations non basées sur la gestion des urgences pourraient aider à acquérir les approvisionnements importés à des coûts moins élevés. Une coopération avec les pays africains disposant de capacités de raffinage conséquentes pourrait aussi être mise à profit pour alléger le coût des approvisionnements et leur volatilité, et ainsi réduire les prix de distribution. ◆

Pertes de valorisation évitables — TABLEAU 15

	Montant en FCFA
Perte de valorisation évitable par SNPC	149 072 350 161
Perte de valorisation évitable par CORAF (incluant les 45 milliards de FCFA de la redevance proportionnelle)	220 498 017 998
Total	**369 570 368 159**

Source Calculs des auteurs à partir des données de la SNPC

Valorisation des produits pétroliers dans le scénario d'augmentation des prix (PED) de 30% — TABLEAU 16

	Valorisation des produits importés au PED administré augmenté de 30%	Valorisation des produits de la raffinerie au PED augmenté de 30%	Valorisation globale au PED augmenté de 30%
Super	78 264 242 041	59 024 099 696	137 288 341 738
Jet	2 405 133 276	8 515 009 757	10 920 143 033
Gasoil	74 063 205 342	78 468 996 319	152 532 201 662
Total général	154 732 580 660	149 218 093 024	303 950 673 684

Source Calculs des auteurs sur la base des données de la SNPC

Valorisation des produits pétroliers dans le scénario d'augmentation des prix (PED) de 45% — TABLEAU 17

	Valorisation des produits importés au PED administré augmenté de 45%	Valorisation des produits de la raffinerie au PED augmenté de 45%	Valorisation globale au PED augmenté de 45%
Super	87 294 731 508	65 834 572 738	153 129 304 246
Jet	2 682 648 654	12 346 764 148	15 029 412 802
Gasoil	82 608 959 805	113 780 044 663	196 389 004 468
Total général	172 586 339 967	194 332 940 649	366 919 280 615

Source Calculs des auteurs sur la base des données de la SNPC

L'évaluation de l'impact de la réduction des subventions pétrolières sur les ménages, les entreprises et l'économie globale

Les subventions des produits pétroliers sont réduites à mesure que les prix entrée de distribution sont ajustés à la hausse pour se rapprocher de leur niveau de référence déterminé en fonction du prix à l'importation. Les entreprises pétrolières en charge des approvisionnements voient leurs capacités financières à les assurer améliorées. Les subventions qui sont d'abord réduites sont celles liées à l'acquisition des approvisionnements tandis que celles résultant des exemptions fiscales de fait ne diminueraient que si les prix augmentaient suffisamment.

La réduction drastique des subventions des prix des produits pétroliers se trouverait ainsi associée à des fortes augmentations des prix comme cela a été souligné précédemment. Mais l'application du mécanisme de fixation des prix suppose aussi la réduction des prix quand les prix à l'importation baissent. Un réel fonctionnement de ce mécanisme ne se traduirait pas systématiquement par des hausses des prix à la pompe.

Les augmentations des prix générées par la réduction des subventions sont susceptibles d'agir sur l'ensemble des acteurs économiques et sociaux via les différents marchés, plus particulièrement ceux des biens et services et du travail. Sur les marchés des biens et services les augmentations des prix des produits pétroliers pourraient affecter les entreprises qui ont une grande part de produits pétroliers dans leurs consommations intermédiaires. Mais en définitive, le jeu des forces de marché pourrait se traduire par une inflation généralisée. Chacun des acteurs serait conduit à répercuter sur les consommateurs la hausse des prix afin de ne pas voir rogner ses propres marges.

Les ménages pour leur part verraient leur pouvoir d'achat s'effriter, ce qui aggraverait la précarité des plus vulnérables d'entre eux et les ferait basculer dans la pauvreté. Sur le marché du travail, des ajustements à la hausse des revenus salariaux pourraient être revendiqués. Les résultats dépendront des marges de manœuvre de chacune des parties en présence, les employeurs dont le secteur privé et surtout l'État ainsi que les travailleurs. La rigidité qui affecte souvent le marché du travail et du fait du rôle prédominant des pouvoirs publics, comme premier employeur dans le pays, peut rendre incertaine la prévision du sens des ajustements salariaux.

Trois types d'impacts seront examinés dans cette section : la situation des entreprises de l'aval pétrolier ; l'impact sur les prix ; l'impact sur les ménages et particulièrement les plus vulnérables.

La réduction des subventions des prix des produits pétroliers et son impact sur les entreprises du secteur aval

Un réel fonctionnement du mécanisme des prix sur la base du décret de 2005 ne semble pas nécessairement signifier la fin des subventions. Ces subventions ne sont pas toutes liées au mécanisme des prix comme souligné plus haut.

Le mécanisme des prix est basé sur une subvention implicite, celle faite à CORAF à travers le coefficient d'ajustement économique censé lui assurer un minimum d'équilibre. Ce coefficient peut aussi être interprété comme une taxe à la consommation dans la mesure où il alourdit le prix. La suppression de cette incitation à la production nationale, la valorisation locale du pétrole brut, pourrait compromettre la survie de CORAF dont la compétitivité n'est pas avérée. Mais la suppression du coefficient d'ajustement économique ramènerait à la baisse les niveaux des prix des produits pétroliers. Dans ces conditions, c'est le prix à l'importation qui deviendrait le prix entrée de distribution.

Sur la base des analyses précédentes, il est apparu que la réduction maximale des subventions des produits pétroliers proviendrait de l'indexation des prix des produits pétroliers à la pompe aux prix à l'importation. La prise en compte effective des prix à l'importation dans la détermination des prix entrée de distribution fournirait aux entreprises intervenant dans la production et l'importation des produits pétroliers, les ressources nécessaires pour l'acquisition des approvisionnements.

Le scénario d'une indexation complète des prix à la pompe aux prix à l'importation permettrait en effet aux entreprises nationales (CORAF et SNPC) de s'acquitter complètement des charges liées à l'acquisition des approvisionnements pour la production locale des produits raffinés et l'importation d'une partie de ces produits. Cette situation permettrait ainsi notamment à CORAF d'envisager plus sereinement le renforcement de ses performances, dont sa compétitivité.

La valorisation assurée au prix entrée de distribution permettrait à chacune de ces entreprises de s'acquitter des taxes spécifiques à l'importation et de la TVA liée à l'activité de raffinage. Les autres frais et taxes sont liés à la structure des prix et sont récupérés à la vente des produits pétroliers à la pompe.

En ce qui concerne les autres entreprises de l'aval pétrolier, leurs frais sont fixés par litre. Elles devraient surtout s'inquiéter des mesures, comme une augmentation des prix trop forte, qui conduirait les consommateurs à réduire leur consommation. De tels comportements pourraient être observés à court terme.

Ce scénario est celui qui se traduit par la réduction drastique, voire l'élimination des subventions des produits pétroliers. La conséquence en est un relèvement considérable des prix, du PED, du PSR et des prix plafonds. Les prix plafonds du super et du gasoil augmenteraient par rapport à leur niveau de 2023 respectivement de 61% et de 109%. Ce qui souligne la magnitude des écarts existants entre la situation de référence, celle de l'indexation des prix internes des produits pétroliers aux prix à l'import, et la situation actuelle.

Les scénarios d'augmentation des prix de 30% et de 45% devraient aussi permettre de réduire les subventions, mais dans des proportions plus faibles que celui de l'indexation complète des prix à la pompe aux prix à l'importation comme base de détermination du prix entrée de distribution. Les entreprises pétrolières en charge des approvisionnements (CORAF et SNPC) seraient toujours confrontées à des difficultés de d'acquitter de la valeur nécessaire pour l'achat des importations et du brut destiné à la raffinerie.

Impact de la hausse des prix du carburant sur l'inflation

Démarche méthodologique retenue

La démarche méthodologique retenue consiste en des simulations en équilibre partiel, qui étudie comment l'augmentation des prix du carburant affecte le niveau général des prix via la fonction « Transports ». Deux effets de la hausse des prix du carburant sont considérés pour déterminer l'inflation supplémentaire, à savoir l'effet direct et l'effet indirect.

L'effet direct se manifeste automatiquement par l'augmentation des prix du carburant dans la consommation des ménages. De même, le carburant étant utilisé comme consommation intermédiaire facilitant la production des biens et services, la hausse de son prix de vente conduit les entreprises de transport formelles et informelles à restaurer leurs marges (effet indirect) dans une certaine proportion de l'augmentation initiale des prix. L'effet indirect est supposé être le tiers de l'effet direct.

En somme, les formules utilisées pour simuler la hausse des prix du carburant sur l'inflation sont les suivantes :

- Effet direct = IHPC simulé – IHPC réalisé
- Effet indirect = 1/3*Effet direct
- Effet total = Effet direct + Effet indirect

L'IHPC simulé étant l'IHPC prévu en supposant une augmentation des prix au niveau de la fonction « Transports » de la COICOP[13] dans la même proportion que celle de l'augmentation des prix du carburant.

Scénario 1
Hausse des prix du carburant de 5%

L'augmentation de 5% des prix du super et du gasoil, effective depuis le 1er février 2023, est censée occasionner une inflation additionnelle pour l'ensemble de l'année de l'ordre de 0,5% à 0,7%. (CF. TABLEAU 18) Selon les données de l'Institut national de la statistique[14] (INS), la variation globale des prix au premier trimestre de l'année 2023 était de 2,1%, et de 3,9% pour l'ensemble de l'année.

Scénario 2
Hausse des prix du carburant de 30%

Dans le scénario d'augmentation des prix des produits pétroliers de 30%, l'inflation attendue devrait être comprise entre 6,1% et 7,1%. (CF. TABLEAU 19) L'impact direct de la hausse des prix des produits pétroliers sera de 4,1% tandis que l'effet indirect de 1%. Cette simulation reste globale puisqu'elle n'est pas basée sur la désagrégation des différentes consommations. La structure de la consommation sera prise en compte dans le cadre de l'évaluation de l'impact des prix des produits pétroliers sur la consommation des ménages.

Scénario 3
Hausse des prix du carburant de 45%

Le scénario d'augmentation des prix des produits pétroliers de 45% occasionnerait une inflation comprise entre 7,6% et 9,1%. (CF. TABLEAU 20) L'impact direct de la hausse des prix des produits pétroliers atteindrait 4,6% tandis que l'effet indirect serait de 1,5%.

Ces simulations montrent bien que la hausse des prix des carburants, aux niveaux envisagés ou plus, aura des effets inflationnistes clairs. De nombreux produits et services seront ainsi affectés avec pour conséquence certaine la dégradation des conditions de vie des populations, notamment des ménages vulnérables et de ceux qui dans leurs activités individuelles utilisent énormément les automobiles et motocycles.

Cette situation appellera probablement à scruter les postes de dépenses les plus sensibles pour les consommateurs. Il s'agira aussi de veiller aux augmentations des prix cachées comme celles touchant aux changements des prix par itinéraire avec la pratique des « demi-terrains » en matière de transports urbains, et des mesures qui ne reflètent pas les poids, volumes et longueurs affichés.

Impacts de la hausse des prix des carburants sur le niveau de vie des ménages

Approche méthodologique retenue

Dans le cadre de cette étude, nous avons considéré l'approche basée sur des simulations en équilibre partiel. Il s'agit de supposer que la hausse des prix du carburant (super et gasoil) induit une baisse des dépenses de transport et de simuler l'impact de cette baisse sur le niveau de vie des ménages (effet direct), c'est-à-dire sur la consommation totale par équivalent-adulte corrigée des effets-prix, indépendamment des autres consommations. En d'autres termes, il s'agit de calculer directement dans la base de données de l'enquête de type budget-consommation, la hausse en pourcentage des prix du carburant comme une réduction du bien-être des ménages consécutive à une réduction des dépenses de transport dans la même proportion que la hausse des prix. On suppose qu'il n'y a pas, à court terme, de substitution et que les sommes consacrées pour le service concerné (service de transport) restent inchangées, mais le volume des services reçus diminue, traduisant une réduction du pouvoir d'achat.

Concrètement, nous avons procédé ainsi qu'il suit :

a. Recalculer les dépenses totales en appliquant une baisse de la même proportion que la hausse des prix au niveau des dépenses de transport – *Hypothèse 1: effet sur le transport seulement* ;

Inflation simulée pour une hausse de 5% des prix du carburant — TABLEAU 18

Rubriques	Année 2021	Année 2022
IHPC réalisé	103,8	106,9
IHPC simulé à 5%		107,5
Inflation réalisée		3%
Inflation simulée à 5%		3,5%
Inflation supplémentaire (effet direct)		0,5%
Inflation supplémentaire (effet indirect)		0,2%
Inflation supplémentaire (effet total)		0,7%
Impacts possibles sur l'inflation pour une hausse de 5%		**3,5% à 3,7%**

Source Estimations des auteurs

Inflation simulée pour une hausse de 30% des prix du carburant — TABLEAU 19

Rubriques	Année 2021	Année 2022
IHPC réalisé	103,8	106,9
IHPC simulé à 30%		110,1
Inflation réalisée		3%
Inflation simulée à 30%		6,1%
Inflation supplémentaire (effet direct)		3,1%
Inflation supplémentaire (effet indirect)		1%
Inflation supplémentaire (effet total)		4,1%
Impacts possibles sur l'inflation pour une hausse de 30%		**6,1% à 7,1%**

Source Estimations des auteurs

Inflation simulée pour une hausse de 45% des prix du carburant — TABLEAU 20

Rubriques	Année 2021	Année 2022
IHPC réalisé	103,8	106,9
IHPC simulé à 45%		111,7
Inflation réalisée		3%
Inflation simulée à 45%		7,6%
Inflation supplémentaire (effet direct)		4,6%
Inflation supplémentaire (effet indirect)		1,5%
Inflation supplémentaire (effet total)		6,1%
Impacts possibles sur l'inflation pour une hausse de 45%		**7,6% à 9,1%**

Source Estimations des auteurs

b. Recalculer les dépenses totales en ajoutant à l'hypothèse précédente – *Hypothèse 1* le « tiers de la baisse des dépenses de transport appliquée sur les dépenses d'alimentation » – *Hypothèse 2 : effets sur le transport et l'alimentation* ;
c. Recalculer ensuite les dépenses totales par équivalent-adulte corrigées de l'inflation régionale ;
d. Comparer les dépenses totales par équivalent-adulte harmonisées des prix régionaux (inflation régionale) avec le seuil de pauvreté afin de mesurer la pauvreté induite par la hausse des prix du carburant.

Comme le montre le graphique 8, la part des dépenses de transport dans les dépenses globales des ménages (8 % en moyenne en 2011) est le poste de dépense le plus élevé après l'alimentation (41,9 % en moyenne en 2011) selon les données de l'enquête Ecom II (2011). (CF. GRAPHIQUE 8)

En d'autres termes, les dépenses de transport représentent une part importante du budget global des ménages, en particulier pour les ménages les plus nantis qui dépendent fortement des véhicules pour se déplacer et qui sont souvent plus susceptibles de le faire sur de longues distances pour travailler et pour leurs loisirs, sans compter ceux des plus nantis qui vivent dans des zones rurales ou qui n'ont pas accès aux transports en commun.

À l'inverse, les moins nantis dont les revenus sont alloués dans une forte proportion aux dépenses de consommation alimentaire ne dégagent que très peu de ressources pour les dépenses de transport. En effet, jusqu'au sixième décile, ces ménages consacrent une part de leurs dépenses de transport sur leur consommation moins élevée que la part moyenne (8 %).

L'impact d'une hausse des prix du carburant se répercute donc directement sur le budget transport des ménages du fait de la nécessité de mobilité. Aussi, avons-nous supposé que la hausse des prix du carburant induit une réduction du pouvoir d'achat des ménages confrontés à des coûts supplémentaires importants liés à la hausse des prix du carburant (baisse des dépenses de transport). Ce qui réduit le pouvoir d'achat des ménages et exposent les moins nantis à la pauvreté.

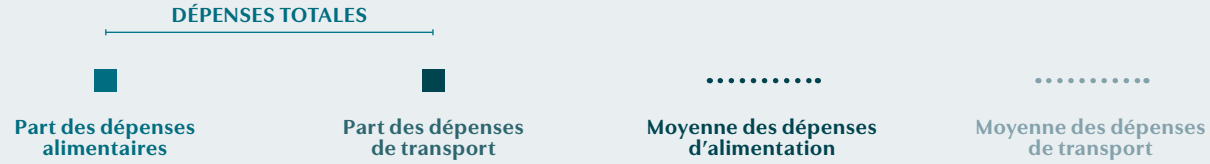
Il est vraisemblable que l'augmentation des prix de transport se traduira par des effets cumulatifs et d'équilibrage. Chacun des participants sur les différents marchés voudra éviter que ses marges ne soient rognées. L'ensemble de ces effets aura un impact global plus prononcé sur la pauvreté. Toutefois, nous n'avons pas dans le cas de cette étude envisagé de considérer ces effets cumulatifs, compte tenu des délais et des hypothèses fortes sur le fonctionnement des marchés.

Le constat est supposé être le même pour les parts des dépenses de consommation résultant des douze (12) fonctions de la COICOP[15] avec les données du MICS (2015) et du registre social unique (2020). C'est donc sur cette base que les dépenses de chaque fonction de consommation ont été projetées à partir des dépenses totales imputées à l'aide du modèle PMT (Proxy Means Test) ou méthode d'imputation d'enquête-à-enquête (Survey to Survey-S2S) développées par Stifel et Christiaensen (2007). En effet, pour 2015 et 2020, les niveaux de vie des ménages ont été estimés en utilisant la méthode d'imputation d'enquête à enquête qui est basée sur le proxy de la consommation obtenu à partir de la relation mathématique du logarithme de la consommation sur les caractéristiques socioéconomiques et démographiques, avec les données de l'enquête MICS en 2015 et du Registre Social Unique (RSU) de Brazzaville et de Pointe-Noire de 2020. Le but des méthodes d'imputation d'enquête à enquête est d'utiliser des informations provenant d'enquêtes ne collectant pas de données sur le revenu ou la consommation (telles que les données d'enquête MICS et du RSU) pour prévoir les changements dans la distribution de la consommation des ménages, ce qui est utile pour estimer les taux de pauvreté des années où les enquêtes budget-consommation n'ont pas été réalisées. Cette technique a été donc utilisée pour

Parts des dépenses d'alimentation et de transport dans les dépenses totales par décile en 2011, 2015 et 2020 — GRAPHIQUE 8



Source Estimations des auteurs sur la base des données de l'enquête ECOM 2011



imputer les dépenses de consommation totales par équivalent-adultes et corrigées des effets-prix dans les bases de données du MICS et du RSU.

Les hypothèses qui sous-tendent le processus d'imputation sont les suivants : (**a•**) les relations entre les covariables de pauvreté et la mesure de la consommation sont stables, et (**b•**) les variables communes à toutes expliquent une grande partie des changements intertemporels de la consommation des ménages (Newhouse et al. 2014).

Tendances de la pauvreté monétaire de 2005 à 2020

La mesure de la pauvreté est en soi une fonction statistique, comparant l'indicateur de bien-être du ménage et le seuil de pauvreté et donnant le résultat en un seul nombre pour toute la population, ou pour un sous-groupe déterminé. Il existe de nombreuses mesures alternatives, mais les trois mesures les plus couramment utilisées sont celles des indices FGT (Foster, Greer et Thorbecke, 1984) : l'incidence (taux de pauvreté), la profondeur (écart ou intensité de la pauvreté) et la sévérité (écart de pauvreté au carré).

L'approche de la pauvreté par le biais des seuils relatifs repose sur une démarche de découpage de la population totale en déciles d'un ordre donné sur l'échelle de niveaux de vie. L'option des déciles dans l'étude du profil de pauvreté au Congo, permet de décomposer sur l'échelle des niveaux de vie, la population en dix (10) fractions de 10 % chacune évoluant ainsi qu'il suit :

- Le premier décile (noté généralement **D1**) représente les 10 % des ménages les plus pauvres ;
- Le cinquième décile (noté généralement **D5**) ou médiale représente les 50 % des ménages moins nantis ;
- Le dixième décile (noté généralement **D10**) représente les 10 % des ménages les plus aisés.

Le premier segment (Décile 1, les « Moins nantis ») comprend les ménages pour lesquels les dépenses totales annuelles par ménage sont inférieures à la limite maximale. Nous analysons la pauvreté basée sur le seuil de pauvreté annuel de 274 113 FCFA en prix constants (Banque Mondiale, 2017). Ainsi, un ménage est dit pauvre si sa consommation annuelle par équivalent-adulte est inférieure au seuil de pauvreté ci-dessus.

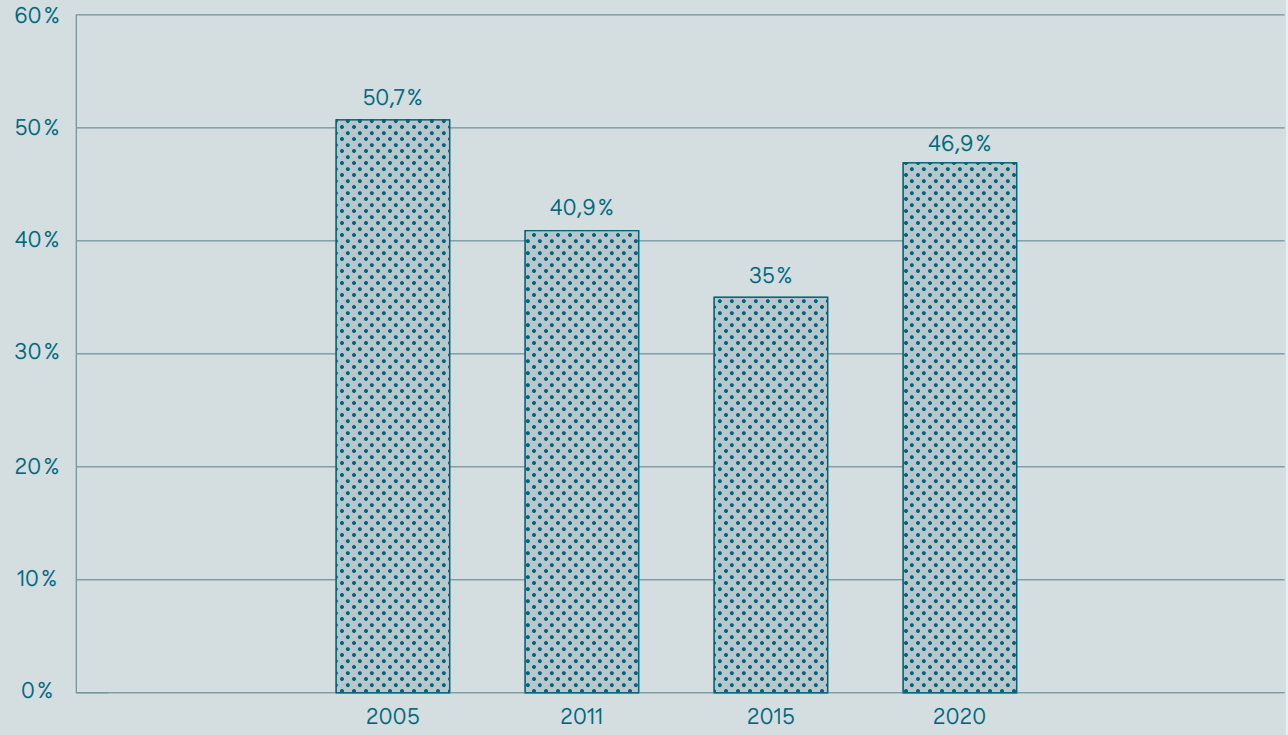
En termes de tendance de la pauvreté, les résultats de l'enquête congolaise auprès des ménages (ECOM 2011), du MICS (2015) et du RSU (2020) montrent que la pauvreté monétaire a représenté 50,7 %, 40,9 %, 35 % et 46,9 % respectivement en 2005, 2011, 2015 et 2020. (CF. GRAPHIQUE 9)

Impact sur la pauvreté avant et après les mesures de la hausse des prix du carburant avec la structure des dépenses de consommation de 2011

En utilisant la structure de consommation[16] de l'enquête ECOM 2011, analysée avec les douze (12) fonctions de la COICOP qui composent les dépenses de consommation totales, les résultats des simulations en équilibre partiel montrent que l'incidence de la pauvreté est passée globalement de 40,9 % à 42,4 % et de 40,9 % à 42,7 %, respectivement pour une hausse de 30 % et 45 % des prix du carburant en 2011, soit une hausse de la pauvreté de 1,5 points de pourcentage (pour une hausse de 30 % des prix du carburant) et de 1,8 points de pourcentage (pour une hausse de 45 % des prix du carburant).

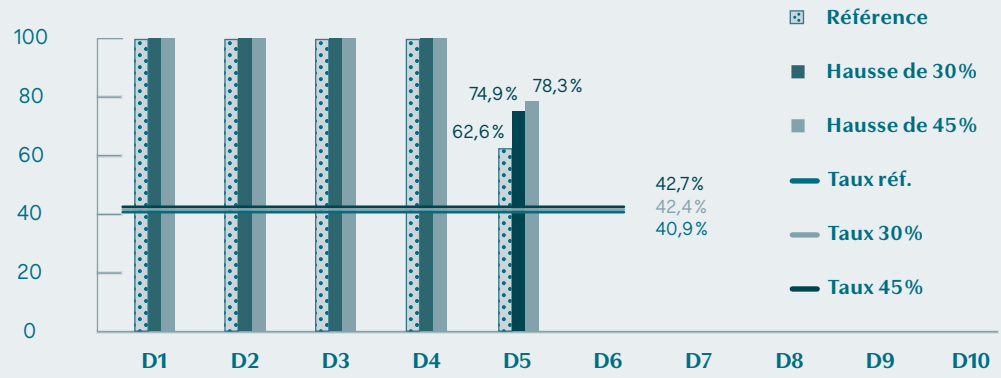
De façon spécifique, il apparaît clairement que la pauvreté de la classe médiane, c'est-à-dire celle des ménages appartenant au cinquième décile, a augmenté de 12,3 points de pourcentage et de 15,5 points de pourcentage, respectivement en simulant une hausse de 30 % et de 45 % des prix du carburant, sous l'hypothèse où l'impact sur la pauvreté n'a été réalisé que par le le biais du transport. (CF. GRAPHIQUE 10)

Évolution du taux de pauvreté — GRAPHIQUE 9



Source Enquête ECOM 2005 et 2011, Enquête MICS, 2015, RSU, 2020

Taux de pauvreté après la hausse des prix du carburant avec la structure de consommation de 2011 — *Hypothèse 1: impact sur les transports* — GRAPHIQUE 10



Source Enquête ECOM 2011

En ajoutant à l'hypothèse précédente celle du « tiers de la baisse des dépenses de transport appliquée sur les dépenses d'alimentation », les résultats des simulations montrent une hausse de la pauvreté moyenne de 3,3 points de pourcentage et de 5,1 points de pourcentage respectivement pour une hausse des prix du carburant de 30% et 45%. En ce qui concerne la classe médiane (cinquième décile), la pauvreté a augmenté de 35,4 points de pourcentage et de 37,4 points de pourcentage, respectivement en simulant une hausse de 30% et de 45% des prix du carburant. (CF. GRAPHIQUE 11)

En somme, si la structure de consommation des ménages de 2011 était actuelle, on constaterait une aggravation à la fois de la pauvreté, de l'écart de pauvreté et de la sévérité, spécialement pour les ménages de la classe médiane où la pauvreté aurait augmenté de 37,4 points de pourcentage par rapport à la situation de référence (avant les mesures) après une hausse des prix du carburant de 45%.

Impact sur la pauvreté de la hausse des prix du carburant avec la structure de consommation de 2015

En utilisant la structure de consommation de 2015 obtenue par la méthode d'imputation de l'enquête ECOM 2011 à l'enquête MICS 2015, sur la base des caractéristiques socioéconomiques et démographiques, les résultats des simulations montrent que l'incidence de la pauvreté passe globalement de 35% à 36,9% et de 35% à 37,9%, respectivement pour une hausse de 30% et 45% des prix du carburant en 2015, soit une hausse de la pauvreté de 1,9 points de pourcentage (pour une hausse de 30% des prix du carburant) et de 2,9 points de pourcentage (pour une hausse de 45% des prix du carburant).

De façon spécifique, il apparaît clairement que la pauvreté des ménages appartenant au troisième décile augmente de 7,2 points de pourcentage, en simulant une hausse de 30% à 45% des prix du carburant. Pour les ménages appartenant au quatrième décile, la pauvreté a augmenté de 10,3 points de pourcentage (pour une hausse de 30% des prix du carburant) et de 20,5 points de pourcentage (pour une hausse de 45% des prix du carburant). (CF. GRAPHIQUE 12)

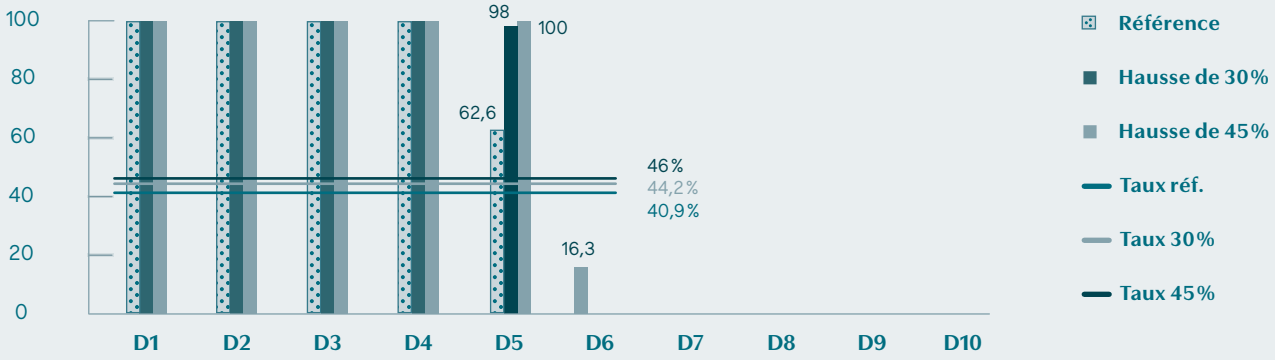
En ajoutant à l'hypothèse précédente celle du « tiers de la baisse des dépenses de transport appliquée sur les dépenses d'alimentation », les résultats des simulations montrent une hausse de la pauvreté moyenne de 5,4 points de pourcentage et de 8,6 points de pourcentage respectivement pour une hausse des prix du carburant de 30% et 45%. Quant au quatrième décile, la pauvreté a augmenté de 44,7 points de pourcentage et de 75,4 points de pourcentage, respectivement en simulant une hausse de 30% et de 45% des prix du carburant. (CF. GRAPHIQUE 13)

En somme, si la structure de consommation des ménages de 2015 était actuelle, on constaterait une aggravation à la fois de la pauvreté, de l'écart de pauvreté et de la sévérité, spécialement pour les ménages appartenant au quatrième décile, avec une hausse de la pauvreté de 44,7% à 75,4% respectivement pour une hausse des prix du carburant de 30% et 45%.

Impact sur la pauvreté de la hausse des prix du carburant avec la structure de consommation de 2020

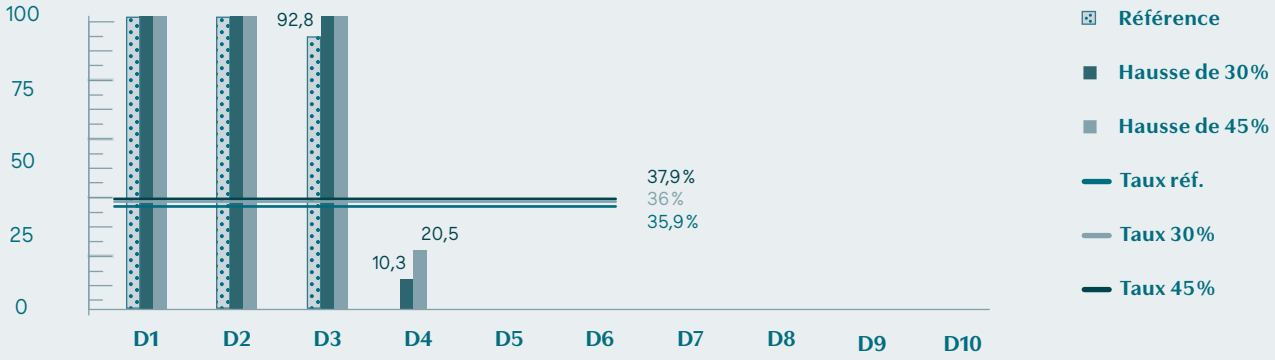
En utilisant la structure de consommation de 2020 obtenue par la méthode d'imputation de l'enquête ECOM 2011 aux données du RSU 2020, sur la base des caractéristiques socioéconomiques et démographiques, les résultats des simulations montrent que l'incidence de la pauvreté est passée globalement de 46,9% à 49,3% et de 46,9% à 50%, respectivement pour une hausse de 30% et 45% des prix du carburant en 2020, soit une hausse de la pauvreté de 2,4 points de pourcentage (pour une hausse de 30% des prix du carburant) et de 3,1 points de pourcentage (pour une hausse de 45% des prix du carburant). De façon spécifique, il apparaît clairement que la pauvreté de la classe

Taux de pauvreté après la hausse des prix du carburant avec la structure de consommation de 2011 — *Hypothèse 2 : Impact sur les transports et les dépenses d'alimentation* — GRAPHIQUE 11



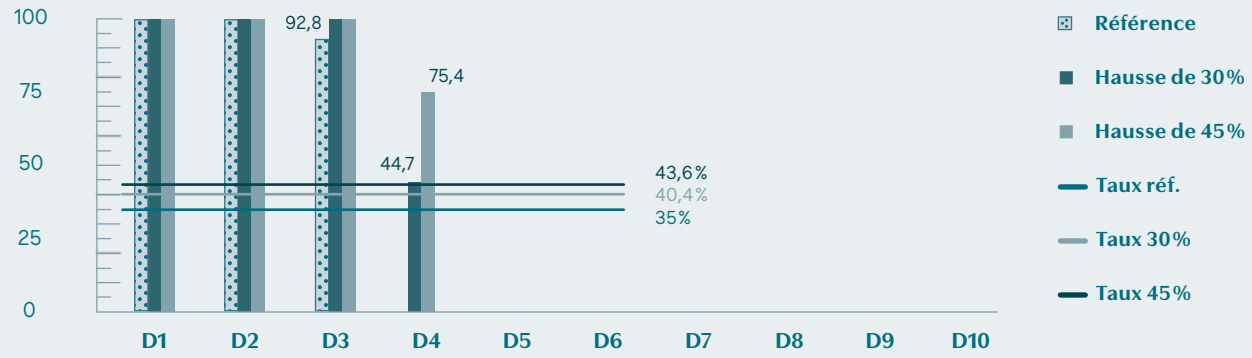
Source Enquête ECOM 2011

Taux de pauvreté après la hausse des prix du carburant avec la structure de consommation de 2015 – *Hypothèse 1* — GRAPHIQUE 12



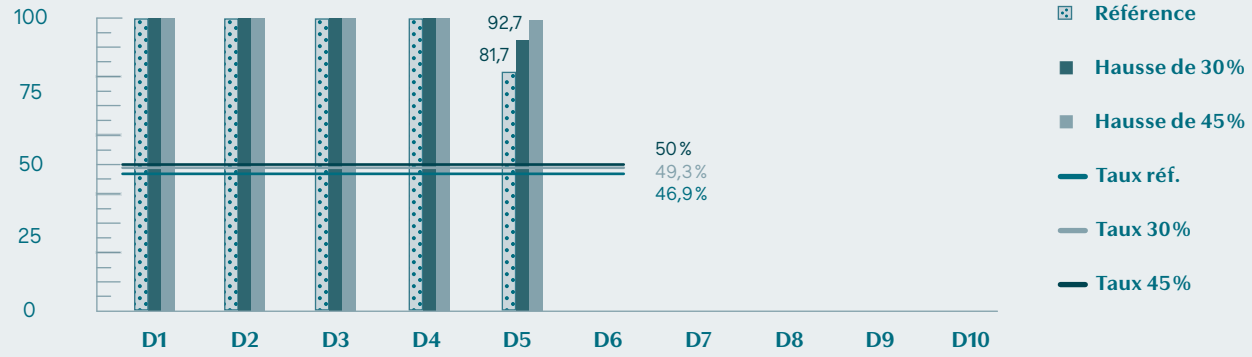
Source Enquête ECOM 2011 et enquête 2015

Taux de pauvreté après la hausse des prix du carburant avec la structure de consommation de 2015 — *Hypothèse 2* — GRAPHIQUE 13



Source Enquête ECOM 2011 et enquête MICS, 2015

Taux de pauvreté après la hausse des prix du carburant avec la structure de consommation de 2020 — *Hypothèse 1* — GRAPHIQUE 14



Source Enquête ECOM 2011 et RSU 2020

médiane, c'est-à-dire celle des ménages appartenant au cinquième décile, a augmenté de 11,3 points de pourcentage et de 17,8 points de pourcentage, respectivement en simulant une hausse de 30% et de 45% des prix du carburant. (CF. GRAPHIQUE 14)

En ajoutant à l'hypothèse précédente celle du « tiers de la baisse des dépenses de transport appliquée sur les dépenses d'alimentation », les résultats des simulations montrent une hausse de la pauvreté de 46,9% à 51,8 et 56,5% respectivement pour une hausse des prix du carburant de 30% et 45%. La pauvreté limitée aux membres du cinquième décile, toucherait désormais ceux du sixième décile avec une aggravation de l'intensité de la pauvreté pour ceux qui le sont déjà. Les résultats des simulations montrent une hausse de la pauvreté de 4,9 points de pourcentage et de 9,6 points de pourcentage respectivement pour une hausse des prix du carburant de 30% et 45%. Quant au cinquième décile, la pauvreté a augmenté de 30,7 points de pourcentage en simulant une hausse de 30% ou de 45% des prix du carburant. Pour le sixième décile, la pauvreté a augmenté de 18 points de pourcentage et de 65,1 points de pourcentage en simulant une hausse de 30% et de 45% des prix du carburant. (CF. GRAPHIQUE 15)

En somme, si la structure de consommation des ménages de 2020 était actuelle, on constaterait une aggravation à la fois de la pauvreté, de l'écart de pauvreté et de la sévérité, spécialement pour les ménages appartenant au cinquième et sixième décile, avec une hausse de la pauvreté de 30,7% et 65,1% pour une hausse des prix du carburant de 45%.

Impact sur la pauvreté des ménages automobilistes après la hausse des prix du carburant avec la structure de consommation de 2020

En utilisant la structure de consommation de 2020 obtenue par la méthode d'imputation de l'enquête ECOM 2011 aux données du RSU 2020, sur la base des caractéristiques socioéconomiques et démographiques, les résultats des simulations montrent que l'incidence de la pauvreté est passée globalement de 7,5% à 8,3% et de 7,5% à 8,8%, respectivement pour une hausse de 30% et 45% des prix du carburant en 2020, soit une hausse de la pauvreté de 0,8 point de pourcentage pour une hausse de 30% des prix du carburant et de 1,3 points de pourcentage pour une hausse de 45% des prix du carburant. De façon spécifique, il apparaît clairement que la pauvreté des ménages appartenant au premier décile, a augmenté de 7,3 points de pourcentage et de 12,4 points de pourcentage, respectivement en simulant une hausse de 30% et de 45% des prix du carburant. (CF. GRAPHIQUE 16)

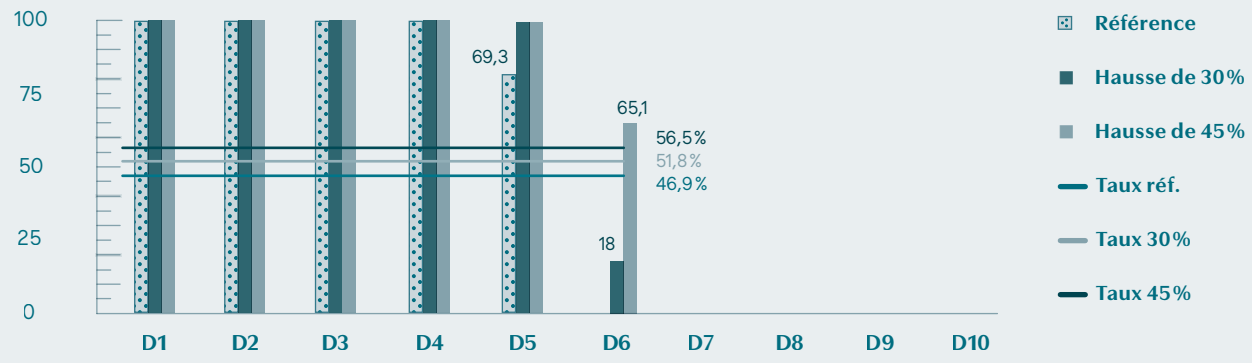
En ajoutant à l'hypothèse précédente celle du « tiers de la baisse des dépenses de transport appliquée sur les dépenses d'alimentation », les résultats des simulations montrent une hausse de la pauvreté dans les deux cas pour une augmentation de 30% et 45% des prix. Cette augmentation affecte le deuxième décile. (CF. GRAPHIQUE 17)

Impact sur la pauvreté des ménages vulnérables
— La vulnérabilité par la taille du ménage après la hausse des prix du carburant avec la structure de consommation de 2020

En utilisant la structure de consommation de 2020 obtenue par la méthode d'imputation de l'enquête ECOM 2011 aux données du RSU 2020, sur la base des caractéristiques socioéconomiques et démographiques, les résultats des simulations montrent que l'incidence de la pauvreté des ménages vulnérables par taille (taille supérieure ou égale à 5 personnes) est passée de 85,6% à 86,9% et de 85,6% à 87,5%, respectivement pour une hausse de 30% et 45% des prix du carburant en 2020, soit une hausse de la pauvreté de 1,3 points de pourcentage (pour une hausse de 30% des prix du carburant) et de 1,9 points de pourcentage (pour une hausse de 45% des prix du carburant).
(CF. GRAPHIQUE 18)

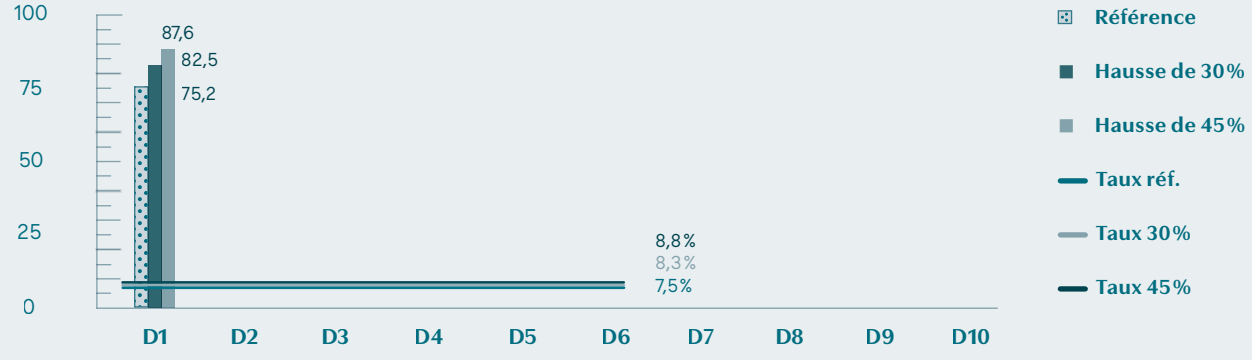
De façon spécifique, il apparaît clairement que la pauvreté des ménages appartenant au neuvième décile, a augmenté de 13,2 points de pourcentage

Taux de pauvreté après la hausse des prix du carburant avec la structure de consommation de 2020 — *Hypothèse 2* — GRAPHIQUE 15



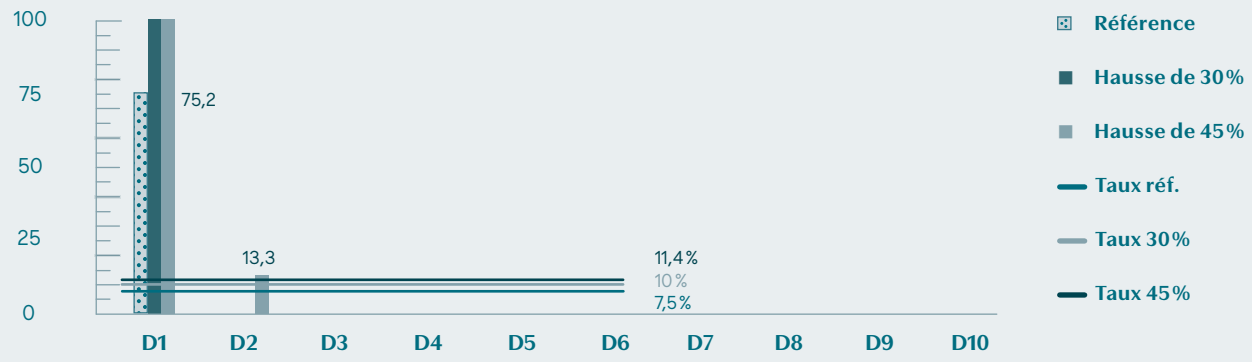
Source Enquête ECOM 2011 et RSU 2020

Taux de pauvreté des ménages automobilistes après la hausse des prix du carburant avec la structure de consommation de 2020 — *Hypothèse 1* — GRAPHIQUE 16



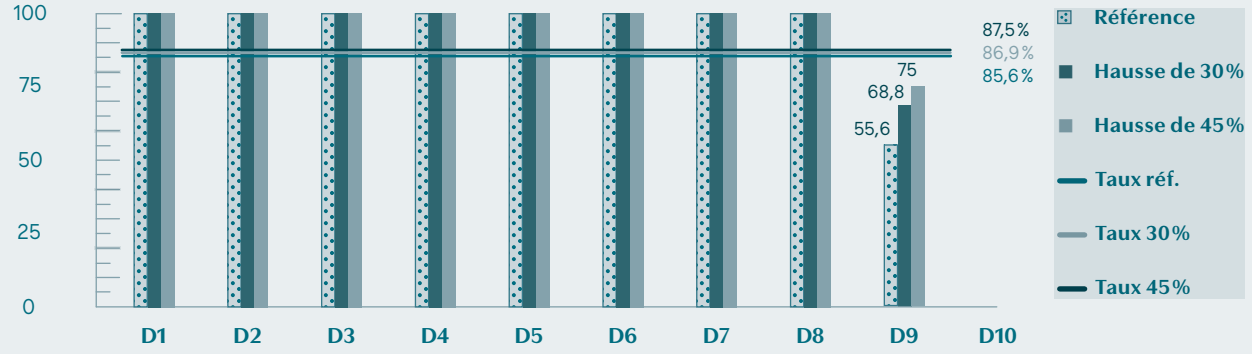
Source Enquête ECOM 2011 et RSU 2020

Taux de pauvreté des ménages automobilistes après la hausse des prix du carburant avec la structure de consommation de 2020 — *Hypothèse 2* — GRAPHIQUE 17



Source Enquête ECOM 2011 et RSU 2020

Taux de pauvreté des ménages vulnérables par la taille après la hausse des prix du carburant avec la structure de consommation de 2020 — *Hypothèse 1* — GRAPHIQUE 18



Source Enquête ECOM 2011 et RSU 2020

et de 19,4 points de pourcentage, respectivement en simulant une hausse de 30% et de 45% des prix du carburant.

En ajoutant à l'hypothèse précédente celle du « tiers de la baisse des dépenses de transport appliquée sur les dépenses d'alimentation », les résultats des simulations montrent une hausse de la pauvreté de 33,5 points de pourcentage et de 44,4 points de pourcentage pour le neuvième décile en simulant respectivement une hausse de 30% et de 45% des prix du carburant. (CF. GRAPHIQUE 19)

Les autres groupes vulnérables considérés ici sont :

a. Les ménages avec au moins un enfant de 0-5 ans ;
b. Les ménages dirigés par une femme ;
c. Les ménages avec un chef analphabète ;
d. Les ménages avec un chef sans niveau d'instruction ;
e. Les ménages de grande taille avec chef sans niveau d'instruction ;
f. Les ménages avec un chef ayant un emploi non salarié.

Ces groupes vulnérables ont au départ des niveaux de pauvreté compris entre 41% pour les ménages avec un chef ayant un emploi non salarié et 90% pour les ménages de grande taille avec chef sans niveau d'instruction. Dans l'hypothèse 1, celle relative à l'effet sur le transport seulement de l'augmentation des prix des produits pétroliers de 30% et de 45%, les taux de pauvreté des membres des ménages de chaque groupe augmentent par rapport à la situation initiale. (CF. TABLEAU 21)

Sous l'hypothèse 2, c'est-à-dire celle relative aux effets sur le transport et l'alimentation, l'analyse des groupes vulnérables présentée dans le tableau 22 fait apparaître une aggravation de la pauvreté pour chaque groupe spécifique. Elle atteint 54,6% pour les ménages avec un chef ayant un emploi non salarié et 93,2% pour les plus vulnérables d'entre eux, les ménages de grande taille avec un chef sans niveau d'instruction. Dans tous ces cas de figure, l'intensité et la sévérité de la pauvreté augmentent. (CF. TABLEAU 22)

Les différentes simulations montrent à quel point l'impact de la réduction des subventions peut être important sur l'ensemble de l'économie à travers notamment l'inflation qui est générée et l'incidence sur le niveau de vie des ménages. Les entreprises de l'aval pétrolier en charge des approvisionnements peuvent disposer de plus de ressources pour leurs achats notamment quand les prix à la pompe sont alignés aux prix à l'importation. Les avantages pour l'État c'est principalement l'élargissement de son espace budgétaire et des possibilités d'allocation plus larges des ressources.

L'ajustement à la hausse des prix à la pompe provoquera une perte de pouvoir d'achat pour les ménages, particulièrement les plus vulnérables d'entre eux. Les simulations faites pour les scénarios d'augmentation des prix des produits pétroliers de 30% et de 45% illustrent parfaitement ces propos. Cela montre la nécessité de définir des mesures de compensation pour alléger l'impact négatif de la hausse des prix des produits pétroliers sur les ménages les moins nantis. ◆

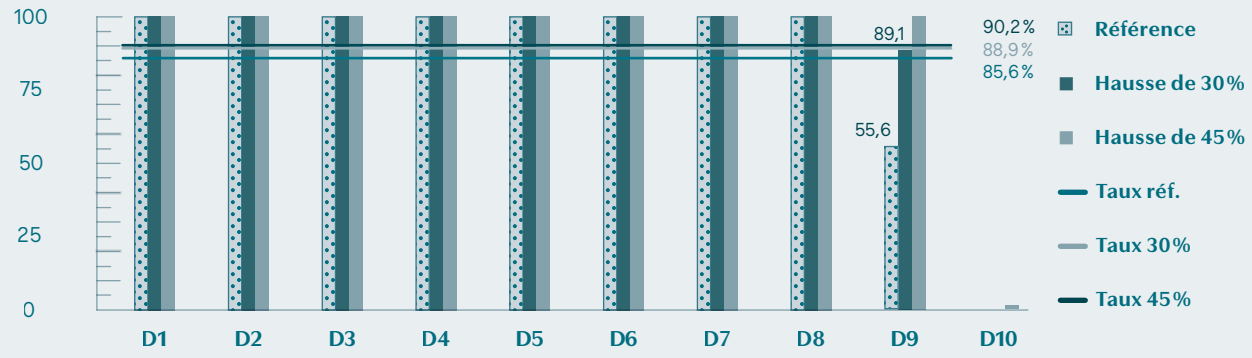
13 La classification des fonctions de consommation des ménages (Classification of Individual Consumption by Purpose – COICOP) est une nomenclature internationale permettant de décomposer la consommation des ménages par unités de besoin.

14 Institut national de la Statistique, INS, mai 2023, « Indice national harmonisé des prix à la consommation des ménages », N° 4/2023 du 10 mai 2023, République du Congo.

15 La classification des fonctions de consommation des ménages (Classification of Individual Consumption by Purpose – COICOP) est une nomenclature internationale permettant de décomposer la consommation des ménages par unités de besoin.

16 La structure de consommation désigne « la répartition des dépenses de l'ensemble des ménages ».

Taux de pauvreté des ménages vulnérables par la taille après la hausse des prix du carburant avec la structure de consommation de 2020 — *Hypothèse 2* — GRAPHIQUE 19



Source Enquête ECOM 2011 et RSU 2020

Synthèse des résultats des simulations d'augmentation des prix des pétroliers sur les groupes vulnérables spécifiques — *Hypothèse 1: effet sur le transport seulement* — TABLEAU 21

Groupes vulnérables	Niveau de base (Situation de référence)			Hausse de 30% des prix du carburant			Hausse de 45% des prix du carburant		
	FGT (0)	FGT (1)	FGT (2)	FGT (0)	FGT (1)	FGT (2)	FGT (0)	FGT (1)	FGT (2)
Ménage avec au moins un enfant de 0-5 ans	76	24	10	78	25	10	78	25	11
Ménage dirigé par une femme	50	13	5	51	14	5	52	15	6
Ménage avec chef analphabète	53	14	6	54	15	6	55	16	6
Ménage avec un chef sans niveau d'instruction	45	11	4	46	12	5	47	13	5
Ménage de grande taille avec un chef sans niveau d'instruction	90	36	17	91	37	18	91	38	18
Ménage avec un chef ayant un emploi non salarié	41	11	4	44	12	4	47	12	4

(*) FGT (0): Taux de pauvreté; FGT (1): écart ou intensité de pauvreté; FGT (2): sévérité de la pauvreté

Source Enquête ECOM 2011 et RSU 2020

Synthèse des résultats des simulations d'augmentation des prix des produits pétroliers sur les groupes vulnérable spécifiques — *Hypothèse 2: effet sur le transport et l'alimentation* — TABLEAU 22

Groupes vulnérables	Niveau de base (Situation de référence)			Hausse de 30% des prix du carburant			Hausse de 45% des prix du carburant		
	FGT (0)	FGT (1)	FGT (2)	FGT (0)	FGT (1)	FGT (2)	FGT (0)	FGT (1)	FGT (2)
Ménage avec au moins un enfant de 0-5 ans	76	24	10	80,1	27,2	11,6	82,4	29,1	12,7
Ménage dirigé par une femme	50	13	5	53,8	15,9	6,2	58,8	17,3	7
Ménage avec chef analphabète	53	14	6	56,6	17	6,8	61,7	18,5	7,6
Ménage avec un chef sans niveau d'instruction	45	11	4	48,6	13,7	5,3	53,6	15	5,9
Ménage de grande taille avec un chef sans niveau d'instruction	90	36	17	92,3	39,7	19,7	93,2	41,5	21,1
Ménage avec un chef ayant un emploi non salarié	41	11	4	51,5	13,2	4,9	54,6	14,6	5,5

Source Enquête ECOM 2011 et RSU 2020

L'identification des mesures d'atténuation de la réduction des subventions des prix des produits pétroliers sur les populations et les secteurs bénéficiant desdites subventions

•

La réduction des subventions des produits pétroliers va de pair avec l'augmentation des prix de ces produits. Les analyses qui précèdent le montrent et mettent en lumière les conséquences pour les parties en présence, les populations, et notamment les groupes vulnérables dont le niveau de vie devrait être affecté. En effet, elles seraient exposées à plus de pauvreté, victimes de la baisse du pouvoir d'achat consécutive à la montée des prix. Par conséquent la réduction des subventions des produits pétroliers, donc l'augmentation des prix, quand elle ne résulte pas d'un processus fondé sur les règles de jeu du marché nécessite des arbitrages, des concertations suffisamment éclairées pour décider sur la base d'une compréhension commune des enjeux et des options à considérer.

Les entreprises peuvent être classées dans deux catégories, celles du secteur aval, notamment les importateurs et la raffinerie de pétrole, qui pourraient se trouver dans une situation plus confortable quand le mécanisme des prix fonctionne convenablement. Elles bénéficieraient de la montée des prix des produits pétroliers, ajustés aux prix à l'importation pour réduire leurs pertes et voire glaner des excédents d'exploitation. Les autres entreprises de l'aval pétrolier pourraient subir une contraction de leurs activités si les consommateurs étaient amenés à réduire leur consommation face à la montée des prix et l'inflation.

Les entreprises consommatrices des produits pétroliers quand elles ne sont pas en mesure de répercuter la hausse des prix sur les consommateurs, verraient tout simplement leurs marges s'effritées. Les entreprises distributrices de l'électricité et de l'eau pourraient se retrouver dans cette situation. Les entreprises intervenant dans des secteurs dont les prix sont fixés administrativement, comme les boulangeries, pourraient aussi connaître l'effritement de leurs marges bénéficiaires.

La Banque mondiale (2008) recommandait de garder à l'esprit pour toute réforme des subventions aux prix de l'énergie la réalisation des étapes suivantes : la préparation de la réforme ; le ciblage des populations vulnérables ; le choix d'un moyen de compensation. Le FMI (2013) soulignait pour sa part comme enseignements des expériences des réformes des subventions des prix de l'énergie les traits suivants : « (**a•**) *un plan exhaustif de la réforme du secteur de l'énergie avec des objectifs à long terme clairs, une analyse de l'impact des réformes et une consultation des parties prenantes ;* (**b•**) *une grande stratégie de communication, appuyée par une amélioration de la transparence, notamment moyennant la diffusion d'informations sur l'ampleur des subventions et la comptabilisation des subventions dans le budget ;* (**c•**) *des augmentations de prix correctement échelonnées, dont la séquence peut être différente selon le produit énergétique ;* (**d•**) *l'amélioration de l'efficacité des entreprises d'État pour réduire les subventions aux producteurs ;* (**e•**) *des mesures ciblées pour protéger les pauvres et* (**f•**) *des réformes institutionnelles qui dépolitisent la fixation des prix énergétiques, par exemple en introduisant des mécanismes automatiques de détermination des prix.* »

Avant d'indiquer quelques pistes pour le Congo, il est opportun de souligner les trains des mesures prises par quelques pays de la sous-région pour faire face aux augmentations des prix des produits pétroliers. Ces mesures ne visent que l'atténuation des impacts négatifs sur les populations et notamment les groupes vulnérables. Elles sont encore dans la plupart des cas en phase de mise en œuvre et n'ont pas encore fait l'objet d'évaluation pour en tirer des leçons idoines.

Les expériences récentes des pays de la sous-région dans la compensation des effets de réduction des subventions des produits pétroliers

Les pays de la sous-région considérés ici qui ont déjà augmenté les prix des produits pétroliers ont préparé leurs décisions par des études, des consultations et une campagne d'information. Le Sénégal a produit une feuille de route de la réforme des produits pétroliers tandis que le Cameroun a réalisé une étude sur l'impact de l'augmentation des prix des produits pétroliers. La Côte d'Ivoire a misé sur des concertations avec les acteurs sociaux, les transporteurs, les commerçants notamment des produits agricoles et des matériaux de construction. La RCA et le Cameroun semblent aussi s'inscrire dans la même direction en privilégiant l'information et la communication sur les motifs de la réforme.

Les récentes mesures d'augmentation des prix n'ont pas touché le gaz au Cameroun, en Côte d'Ivoire et au Sénégal. En RCA au contraire, pays enclavé, le prix du pétrole lampant a aussi fortement augmenté, de 80 %, bien plus que pour le super (50 %) et le gasoil (70 %).

Le Cameroun et la Côte d'Ivoire ont pris des mesures fiscales d'exonérations des droits et taxes. Ces exonérations touchent les droits de douane à l'importation des denrées alimentaires comme le riz, l'huile et le blé au Cameroun. La Côté d'Ivoire a notamment pris des mesures de réduction temporaires et des exemptions de taxe sur la valeur ajoutée, de prélèvements, et des droits de douane pour les aliments de base ainsi que des subventions aux intrants pour les agriculteurs. Ces mesures visent à la fois la protection des consommateurs, et le soutien des activités agricoles. La Côte d'Ivoire étend les mesures de contrôle des prix et de protection du marché intérieur à la soumission d'une autorisation préalable des exportations de produits vivriers de grande consommation. (CF. TABLEAU 23)

Les transports urbains font l'objet de négociations en Côte d'Ivoire tandis que le Sénégal préparait des mesures d'accompagnement pour les transporteurs. La RCA a arrêté de nouveaux tarifs des transports urbains.

Les filets sociaux et les mesures de protection sociale ont surtout été préconisés par la Côte d'Ivoire et le Sénégal. La Côte d'Ivoire a augmenté les pensions des retraités et les allocations sociales, tandis que les filets sociaux au Sénégal devraient porter entre autres sur la subvention des produits alimentaires et énergétiques.

Le Cameroun et la Côte d'Ivoire ont aussi décidé, pour limiter la perte du pouvoir d'achat causée à la fois par la montée des prix des produits alimentaires consécutive à la guerre Russie Ukraine et le relèvement des prix des produits pétroliers, d'augmenter les salaires des agents de l'État. Le salaire minimum interprofessionnel garanti (SMIG) a été revalorisé de 15,45% au Cameroun et de 25% en Côte d'Ivoire.

Ces mesures pourraient être complétées selon les contextes et le marchandage de chacune des associations professionnelles dont les intérêts pourraient être affectés par la réforme. Toutefois, ces mesures ont un coût qui logiquement devrait être financé par les économies faites à travers la réduction des subventions de l'énergie. La soutenabilité des trains de mesures envisagées dépend nécessairement de l'espace fiscal généré par la réforme elle-même. Les gains attendus de la réforme en termes notamment d'économies, de réductions des subventions, doivent être clairement déterminés.

La phase préparatoire et de l'identification des groupes vulnérables dans le cadre de la réduction des subventions des produits pétroliers

L'inflation consécutive à la hausse des prix est censée affecter toute l'économie. Mais les capacités d'adaptation des populations ne sont pas les mêmes. Elles dépendent de leur condition initiale déterminée schématiquement par leur position, celle de leur niveau de consommation par rapport au seuil de pauvreté. Et on peut présumer qu'en dessous de ce seuil que les capacités de résilience des ménages et de leurs membres sont bien limitées en dehors de toute assistance qui pourrait leur être apportée pour s'en sortir.

L'analyse de l'impact de la hausse des prix des carburants sur les ménages révèle que la pauvreté augmente. Cette augmentation est d'autant plus élevée que les ménages se trouvent dès le départ dans une situation vulnérable.

Le registre social unique qui est la base des données considérées pour l'année la plus récente, 2020, a été constitué sur des critères de détermination du statut d'éligibilité par la communauté.

Ces critères mettent l'accent sur des caractéristiques de vulnérabilité des ménages comme:

- la précarité des activités rémunératrices de revenu menées (la vente de bois de chauffe ramassé à la périphérie de la ville, la récupération et de la vente des objets issus des dépotoirs sauvages ou du travail des enfants; le petit commerce sans importance, la coiffure);

Expériences nationales récentes en matière de mesures d'accompagnement à la suite de la réforme des subventions sur les produits pétroliers — TABLEAU 23

Types de mesures	Cameroun	Côte d'Ivoire	Sénégal	RCA
Mesures préparatoires	Étude: Impact de la révision des prix du carburant au Cameroun (Janvier 2023).	Concertations avec les acteurs sociaux, les transporteurs, les commerçants des produits agricoles et des matériaux de construction.	Élaboration d'une feuille de routes pour réduire les subventions à l'énergie en 2023.	Campagne d'information. Concertations envisagées pour les mesures à prendre.
Mesures fiscales	L'exonération des taxes et droits de douane à l'importation de certaines denrées comme le blé, le riz ou l'huile.	Réductions temporaires des exemptions de TVA , de droits de douane pour les aliments de base ainsi que des subventions aux intrants pour les agriculteurs.		
Protection sociales et filets sociaux		Octroi d'une allocation familiale de 5000 FCFA par mois et par enfant aux retraités du secteur public et l'augmentation de 5% des pensions des retraités du secteur privé.	Amortissement de l'impact sur les ménages vulnérables. Le renforcement des filets sociaux avec la mobilisation de 450 milliards de FCFA pour la subvention de produits alimentaires et énergétiques en 2023.	
Contrôle des prix et protection du marché intérieur	Maintien du prix du gaz (bouteille de 12,5 kg) à 6500 F et du pétrole lampant à 350 FCFA/litre.	Plafonnement sur une période trois mois des prix de l'huile de palme raffinée, du sucre, du lait, du riz, de la tomate concentrée, de la viande bœuf et des pâtes alimentaires. Élargissement de la liste des produits de grande consommation et services, dont les prix sont réglementés. Soumission à autorisation préalable des exportations de produits vivriers de grande consommation.	La bonbonne de gaz et le kérosène ne sont pas concernés par la hausse.	Augmentation de près de 80% du prix du pétrole lampant de 645 FCFA à 1150 FCFA.
Aide au transport		Négociations pour éviter l'augmentation des prix des transports.	Le gouvernement a promis des mesures «*d'accompagnement*» pour les transporteurs.	Nouveaux tarifs de transport urbain envisagés.
Revalorisation salariales	Revalorisation des salaires des agents de l'État de 5,2% et du SMIG (salaire minimum interprofessionnel garanti) de 36270 FCFA à 41875 FCFA (15,45%).	Augmentation du Salaire minimum interprofessionnel garanti (SMIG), de 60000 FCFA à 75000 FCFA à compter 1er janvier 2023, soit 25% d'augmentation.		
Sources	*www.koaci.com/article/2023/02/01/cameroun/economie/cameroun-hausse-des-carburants-avec-mesures-daccompagnement-sous-la-pression-du-fmi_166698.html* *https://africa24tv.com/cameroun-480-milliards-de-francs-cfa-pour-stabiliser-les-prix-des-produits-petroliers/*	La Côte d'Ivoire déploie son arsenal anti-inflation (lepoint.fr). Emploi et Proection Sociale: Le SMIG passe de 60000 FCFA a 75000 FCFA au 1er Janvier 2023 (www.gouv.ci). Crise globale, impact local: Comment la Côte d'Ivoire fait face aux retombées de la guerre en Ukraine (worldbank.org).	*https://netcomsn.com/senegal/%F0%9F%87%B8%F0%9F%87%B3-senegal-hausse-des-carburants-et-de-lelectricite-avec-des-mesures-daccompagnement/*	*https://ndjonisango.com/2023/01/10/rca-le-gouvernement-fixe-les-nouveaux-tarifs-de-transport-urbain-face-a-la-penurie-de-carburant/* La Centrafrique annonce une hausse du prix des carburants | Africanews.

Taille des ménages retenue par type d'enquête selon les groupes vulnérables spécifiques — TABLEAU 24

Type de ménages	RSU	En pourcentage de la population du RSU
Total des ménages	633 842	100
Total des ménages automobilistes	9 400	1,48
Total des ménages vulnérables par la taille (au moins = 5)	101 022	15,94
Total des ménages dirigés par une femme	208 841	32,95
Total des ménages avec chef analphabète	60 870	9,6
Total des ménages avec au moins un enfant de 0-5 ans	128 671	20,3
Total des ménages avec chef sans niveau d'instruction	69 626	10,98
Total des ménages de grande taille avec chef sans niveau d'instruction	10 768	1,7
Total des ménages avec chef ayant un emploi non salarié	83 585	13,19

Source RSU, 2020

Mesures d'accompagnement à la suite de la hausse des prix du gazole et du carburant de 5% — ENCADRÉ 4

• Prise en charge par l'État de la taxe de roulage;
• Prise en charge par l'État de l'autorisation de transport public;
• Prise en charge partielle par l'État de la contribution des patentes, à hauteur de 50% de leur montant;
• La réduction des frais de passage aux péages des véhicules de transport de marchandises, selon des modalités qui seront déterminées par le Gouvernement et la société concessionnaire.

Source Compte rendu du Conseil des ministres du 1er février 2023

• Soutien à la Société de Transport Public Urbain (STPU) pour l'octroi d'une garantie de l'État pour le financement des travaux de réparation et de remise en état de son parc de bus;
• Réactivation de la ligne de crédit auprès d'EximBank India, à l'effet de renforcer les capacités opérationnelles du service public des transports en commun par l'acquisition de nouveaux bus;
• Relance du transport public fluvial;
• Réflexions à mener sur la création d'une société publique de transport interurbain.

- le statut professionnel (retraité sans pension depuis plusieurs années);
- le statut familial (femme et jeunes filles chef de ménage et non employées);
- la précarité du cadre de vie (maison sans commodité – sans eau, ni électricité, toilettes convenables, ni biens durables; promiscuité – une pièce pour plusieurs personnes);
- les difficultés d'accès à la nourriture.

Les spécifications faites dans les simulations permettent de distinguer les ménages de grande taille avec chef sans niveau d'instruction comme étant ceux qui ont la plus forte prévalence de la pauvreté. Leur taux de pauvreté atteindrait 91% dans le scénario d'une hausse des prix des carburants de 45%. À ce groupe s'ajoutent dans l'ordre de précarité la plus élevée, les ménages avec au moins un enfant de 0-5 ans dont le taux de pauvreté passerait de 76% au niveau de référence à 78% dans le scénario de 45% des prix du carburant. Les ménages dont le chef est analphabète et ceux dirigés par une femme dont les taux de pauvreté passeraient de 53% et 50% en situation de référence à respectivement 55% et 52% à la suite d'une hausse de 45% des prix de l'énergie. Ces simulations permettent d'identifier clairement le type de ménages et de leurs membres dont la situation initiale mériterait une attention particulière dans le cadre de l'atténuation des mesures de réduction des subventions des produits pétroliers et donc d'augmentation de leurs prix.

En ce qui concerne les effectifs, ceux du RSU, soit 633842 ménages de Brazzaville et Pointe-Noire sont considérés. Il s'agit là de bien plus de la moitié des ménages pouvant être considérés pour l'ensemble du pays avec une taille moyenne par ménage de 4,2 personnes. Le tableau 24 qui suit présente les effectifs et le poids de chaque type de ménages inscrit dans la base des données du RSU 2020. En définitive l'ampleur des effectifs de ménages dépendra de la nature et de l'importance des appuis préconisés pour compenser les pertes de niveau de vie des personnes touchées par les mesures de réduction des subventions des produits pétroliers. (CF. TABLEAU 24)

Les mesures de compensation pour les plus vulnérables

Le gouvernement a pris lors de l'augmentation des prix de carburants de 5% une série de mesures pour prévenir les poussées inflationnistes. Les mesures arrêtées lors du Conseil des ministres du 1er février 2023[17] concernent essentiellement le domaine des transports. L'ensemble de ces mesures d'accompagnement à la suite de la hausse de 5% des prix du gasoil et du carburant sont présentés dans l'encadré 4. (CF. ENCADRÉ 4)

Le type et l'ampleur des mesures dépendront de l'importance de l'augmentation des prix des produits pétroliers qui peut être décidée. Trois scénarios émergent de cette étude: (**a•**) Application intégrale du mécanisme de fixation des prix; (**b•**) augmentation des prix de 30%; (**c•**) augmentation des prix de 45%.

Identification des mesures d'accompagnement dans l'hypothèse d'une application intégrale du mécanisme de fixation des prix

Dans le scénario d'un alignement intégral des prix à la pompe aux prix l'importation, les prix augmenteront dans une forte proportion. L'ampleur des mesures d'accompagnement à considérer doit être conséquente: on peut envisager: le contrôle des prix et du marché intérieur; la protection du marché local; les filets sociaux et la protection sociale; la revalorisation des salaires et des pensions.

Le contrôle des prix et du marché intérieur

Le mécanisme de transmission de la hausse des prix des produits pétroliers étant les prix des transports, c'est donc ceux-ci qu'il faudra contrôler en priorité. De nombreuses mesures ont déjà été prises pour contenir les prix des transports urbains et interurbains. La réduction des taxes de roulage, la prise en charge de l'autorisation de transport et la réduction de moitié des droits de péage s'inscrivent dans cette perspective.

Dans le scénario de réduction plus prononcée des subventions et par conséquent de hausse plus forte des prix des produits pétroliers, il sera important que les mesures déjà prises pour atténuer la hausse des prix des transports soient effectives.

L'achat de bus destiné à accroître l'offre de transport urbain permettra d'atténuer la hausse des prix des transports urbains. Toutefois le marché des services de transports urbains n'étant pas extensible à souhait, de nombreux transporteurs pourraient arrêter leurs activités en raison de l'affaiblissement de leurs marges face à la concurrence. Les travailleurs de ces sociétés se retrouveraient au chômage et sombreraient dans la précarité.

Les denrées alimentaires venant de l'intérieur du pays (manioc, bananes, patates) sont celles qui pourraient le plus être affectées par la hausse des prix de transport. Il s'agit de s'assurer que les produits alimentaires locaux comme importés ne soient pas livrés sur le marché à des prix dont la majoration dépasserait l'incidence des coûts de transports. La connaissance des prix avant les mesures et leur suivi sur une période donnée, trois à douze mois, seraient nécessaires pour connaitre les écarts, et vérifier s'ils ne sont pas excessifs par rapport à ce qui est attendu. Le suivi des produits alimentaires de grande consommation qui sont importés devrait aussi être préconisé d'autant plus que leurs prix sont en augmentation depuis le début de la guerre Russie Ukraine.

La protection du marché local

La hausse des prix intérieurs peut affaiblir les producteurs locaux face aux produits de la sous-région plus compétitifs. Les produits agricoles déjà importés des pays de la sous-région trouveraient dans les hausses des prix intérieurs une incitation supplémentaire. Ce processus pourrait contribuer à ramener les prix des denrées agricoles à la baisse. Pour d'autres produits, comme les produits pétroliers, des importations clandestines ne sont pas à exclure. Ce qui pourrait réduire les ventes dans les stations-services. Ces importations clandestines peuvent toucher d'autres produits manufacturés pour lesquels des contrôles physiques, plutôt des exemptions fiscales, seraient plus adéquats pour les limiter.

Les filets sociaux et la protection sociale

Le Congo met en œuvre depuis 2020 un projet de transferts monétaires dénommé « Lisungi » dans le contexte de la lutte contre la pandémie COVID-19 pour éviter que les groupes déjà vulnérables ne sombrent dans une plus grande précarité. En complément de ce projet, il a été lancé un Programme d'Activités Génératrices de Revenus (PAGR) pour permettre à 8000 à 9000 ménages pauvres et vulnérables inscrits dans le Registre Social Unique (RSU) d'être plus productifs.[18]

Les bénéficiaires des filets sociaux destinés à compenser les effets du choc de la hausse des prix des produits pétroliers sont les groupes qui seraient les plus affectés par cette hausse. La hausse des prix affectant leur pouvoir d'achat, il peut donc s'agir de leur procurer des ressources monétaires d'appoint pour atténuer ces hausses, pour leur alimentation, leurs soins et l'éducation des membres de leurs familles. Des filets sociaux visant des groupes clairement identifiés peuvent consister en des transferts monétaires, pour une durée donnée, pour limiter la baisse de leur pouvoir d'achat. À travers ces transferts, bien que limités dans le temps, les ménages trouveraient des ressources pour maintenir leur niveau de dépenses alimentaires, de santé et d'éducation des membres de leurs ménages. Les transferts monétaires envisagés devraient être ainsi une compensation proportionnée, partielle ou totale des pertes subies par les groupes vulnérables à la suite de la hausse des prix des produits pétroliers.

La revalorisation salariale et des pensions

La revalorisation salariale et des pensions constitue une modalité d'ajustement et d'apaisement social. Elle peut viser les personnes vulnérables, mais non éligibles aux filets sociaux par leur statut professionnel. Il s'agirait des employés et retraités vivant en dessous du seuil de pauvreté auxquels un complément de salaire ou de pension leur serait verser pour compenser en partie ou en totalité les pertes de pouvoir d'achat. La revalorisation salariale et des pensions à envisager peut-être dégressive en allant des moins au plus nantis pour profiter davantage aux plus démunis.

L'incitation globale de la revalorisation salariale doit être évaluée. On devrait s'assurer que les subventions des produits pétroliers sauvées seraient en mesure de couvrir régulièrement les charges salariales additionnelles.

Identification des mesures d'accompagnement dans les scénarios d'augmentation de 30% et de 45% des prix des produits pétroliers

Les scénarios de hausse des prix des produits pétroliers de 30% et de 45% n'offrent pas le même espace fiscal que celui de l'application intégrale du mécanisme de fixation des prix des produits pétroliers. L'échelonnement de la mesure d'augmentation des prix en deux phases (30% et 45%) pourrait notamment conduire à limiter les mesures de compensation au contrôle des prix et du marché intérieur; à la protection du marché local; aux filets sociaux et la protection sociale. La revalorisation des salaires et des pensions tout en constituant une mesure d'apaisement, ne pourrait être financée sur la base des recettes et des économies provenant d'une augmentation des prix de 30% ou de 45% des prix produits pétroliers.

En somme, la panoplie des mesures de compensation à considérer dépendra de la capacité à les financer avec la réforme des prix des produits pétroliers. Une composante sociale importante dans ce processus de réforme est la concertation avec les parties prenantes: gouvernement et associations socio-professionnelles et des consommateurs pour à la fois expliquer le bien fondé des réformes, les options possibles et les mesures d'atténuation qui peuvent être envisagées. ◆

17 Compte rendu du Conseil des ministres du 1er février 2023.

18 Ministère des Affaires sociales et de l'action humanitaire, Projet Lisungui-Système de filets sociaux, Unité de gestion du projet, Rapport synthèse sur l'exécution physique, 2020.

Conclusion et recommandations

L'étude de l'impact de la réduction des subventions des produits pétroliers sur l'économie congolaise est basée sur l'analyse documentaire, des entretiens, et des simulations des impacts à la fois sur l'inflation et les dépenses de consommation des ménages, notamment des plus vulnérables d'entre eux. L'impact sur le secteur de l'aval pétrolier est aussi examiné de même que la situation des secteurs fortement dépendant de la consommation des produits pétroliers dans la mise en œuvre de leurs activités.

L'analyse documentaire et les entretiens ont permis de souligner les traits caractéristiques du cadre règlementaire basé sur le mécanisme de fixation des prix des produits pétroliers sur le marché intérieur et le fonds de stabilisation des prix. À cela s'ajoute le rôle important des institutions, notamment celles en charge des approvisionnements en produits pétroliers et de la régulation de l'aval pétrolier. Le mécanisme de fixation des prix des produits pétroliers sur le marché intérieur mis en place en 2005, censé reposer sur l'ajustement des prix internes aux prix à l'importation n'a pas été fonctionnel, le choix ayant été fait d'administrer les prix à la pompe sur la base d'un prix entrée de distribution, fixé selon des impératifs de sauvegarde de la stabilité des prix et du pouvoir d'achat des consommateurs.

Le fonctionnement du système d'administration des prix contraint le gouvernement à travers la SNPC et CORAF à livrer l'ensemble des approvisionnements en produits pétroliers obtenus à l'importation et raffinés localement sans contrepartie suffisante. La valorisation de ces approvisionnements au PED administré donne des montants insuffisants pour couvrir la valeur des importations et les achats de pétrole brut. À ces sommes perdues s'ajoutent les droits et taxes à l'importation et la TVA dont ne peuvent s'acquitter les entreprises en charge des approvisionnements dans ce système de sous-valorisation des produits, faute de ressources suffisantes.

L'État subventionne l'ensemble du système aval pétrolier à la fois à travers les impayés de CORAF au titre des livraisons de pétrole brut pour le raffinage, la TVA sur les produits raffinés et les droits et taxes à l'importation dus par la SNPC. La société CORAF a conclu avec l'État un contrat de performance à partir de 2008 transformé en 2020 en contrat achat vente qui lui permet de bénéficier d'une incitation à produire dénommée coefficient d'ajustement économique. Cette protection qui est passée de 25% à 10% de la valeur du prix à l'importation n'aurait pas permis à la raffinerie nationale de renforcer ses performances et sa compétitivité.

La conséquence de tout cela c'est un niveau de subventions élevé qui occasionne des déséquilibres budgétaires, la fixation des prix des produits pétroliers se faisant en dessous des prix à l'importation. Les pertes pour les pouvoirs publics se sont avérées considérables notamment depuis que les prix à l'importation ont enregistré une hausse importante. Elles se sont accumulées entre 2008 et 2022, atteignant un montant total de 4607 milliards de FCFA, soit une moyenne annuelle de 329 milliards de FCFA. Les montants comptabilisés en 2022 ont été de 311 milliards FCFA sur la base des statistiques financières de l'État. Mais ce montant ne reflète que partiellement les subventions pour cette année.

Sur la base du scénario d'une application effective du mécanisme de fixation des prix à la pompe en fonction des prix à l'importation, l'État aurait recouvré 455 milliards de FCFA en 2022, incluant la valeur des cargaisons livrées à CORAF. Le mécanisme permettrait aussi à la SNPC de supporter intégralement le prix des importations sans subventions additionnelles ainsi que les taxes et droits de douane. C'est le scénario qui assure une réduction drastique des subventions des produits pétroliers, donne un certain équilibre au secteur de l'aval pétrolier et pourrait permettre à CORAF de développer ses programmes d'investissements pour l'amélioration de la productivité et l'élargissement de son offre.

En ce qui concerne les scénarios fondés sur l'exécution des engagements du gouvernement vis-à-vis du FMI, les simulations indiquent que les subventions sont moins réduites dans les cas d'une augmentation des prix des produits pétroliers de 30% et 45%. Au niveau des prix à l'importation des produits pétroliers et du cours du pétrole enregistrés en 2022, ces scénarios n'offriraient pas assez de ressources pour acquérir les approvisionnements. La valorisation des produits pétroliers au PED simulé serait insuffisante pour le paiement de la contrepartie des cargaisons de pétrole brut livrées à CORAF et des importations.

L'impact simulé de ces scénarios sur l'inflation donne des niveaux élevés surtout dans le cas d'une augmentation des prix de 45%. En considérant les transports comme mécanisme de transmission de l'effet prix, l'inflation simulée serait comprise entre 7,6% et 9,1% pour le scénario de 45% d'augmentation et de 6,1% à 7,1% dans celui de 30% d'augmentation. Mais l'inflation que générerait l'alignement des prix à la pompe aux prix à l'importation de référence de 2022 serait bien plus élevée.

L'impact de ces hausses des prix des produits pétroliers se manifeste aussi par l'augmentation de la pauvreté. La solidité de cet impact est vérifiée sur les trois bases de données disponibles pour l'étude : Ecom 2005 ; Ecom 2011, MICS 2015 et RSU, 2020. L'augmentation des prix des carburants affectent les ménages à travers le transport dont les tarifs s'élèveraient du même montant que la hausse des prix, ainsi que par le biais de la hausse des prix des denrées alimentaires. Les résultats obtenus indiquent une hausse de la pauvreté quand les prix des produits pétroliers augmentent. La prise en compte à la fois de l'effet sur les prix des transports et de l'alimentation accentue l'impact sur la pauvreté.

Les ménages disposant d'un véhicule sont aussi affectés, mais dans de faibles proportions vues que seul le premier décile est touché pour une augmentation des prix de 30%. Le deuxième décile est touché quand les prix augmentent de 45% avec un effet sur les transports et les denrées alimentaires. La pauvreté globale des ménages spécifiques est accentuée dans l'hypothèse d'une augmentation des prix des transports, accompagnée de celle du « tiers de la baisse des dépenses de transport appliquée sur les dépenses d'alimentation ». Ces impacts touchent davantage les groupes spécifiques caractérisés par leur grande taille et le manque de niveau d'instruction, du chef de ménage, les ménages dont le chef est analphabète, les ménages ayant un enfant de moins de 5 ans, et ceux dont le chef est une femme. Les ménages qui ont un enfant de moins de 5 ans, ceux dont le chef est analphabète ainsi que ceux ayant une femme comme chef de ménage femme connaissent des niveaux de pauvreté allant jusqu'au sixième décile quand les prix des produits pétroliers sont augmentés de 45%. La pauvreté finit par toucher jusqu'aux groupes du 8^{e} et 9^{e} déciles des ménages ayant au moins un enfant de 5 ans et ceux de grande taille.

Les capacités de résilience de ces types de ménages seront affectées et ne sauraient être revivifiées que grâce à des aides et mesures de compensation appropriées. Le type et l'ampleur des mesures de compensation dépendront de l'importance de l'augmentation des prix des produits pétroliers qui peut être décidée, de même que des ménages visés.

Des mesures de compensation fortes peuvent être prises dans l'hypothèse d'une application intégrale du mécanisme de fixation des prix des produits pétroliers. Dans ce scénario d'un alignement intégral des prix à la pompe aux prix l'importation, les prix augmenteront dans une forte proportion. L'ampleur des mesures d'accompagnement à considérer pourrait être conséquente et comprendre : le contrôle des prix et du marché intérieur ; la protection du marché local ; les filets sociaux et la protection sociale ; la revalorisation des salaires et des pensions. Ce scénario implique un espace fiscal élargi pouvant assurer le financement des mesures d'accompagnement tout en veillant à ne pas engendrer des déséquilibres budgétaires et subventions supplémentaires.

Dans les scénarios d'augmentation des prix des produits pétroliers de 30% ou de 45% l'espace fiscal implicite devrait être moins élargi que dans le cas de l'application intégrale du mécanisme de fixation des prix des produits pétroliers, ce qui rendrait la définition des mesures d'accompagnement parcimonieuse. La progressivité de la mesure d'augmentation des prix en deux phases (30% en 2023 et 45%, 15% en plus en 2024) pourrait notamment conduire à limiter les mesures de compensation au contrôle des prix et du marché intérieur ; à la protection du marché local ; aux filets sociaux et

la protection sociale. La revalorisation des salaires et des pensions tout en constituant une mesure d'apaisement social et de sauvegarde du pouvoir d'achat des travailleurs, ne pourrait être financée sur la base des recettes et des économies provenant de l'augmentation des prix des produits pétroliers de 30% ou de 45%.

En somme, la panoplie des mesures de compensations possibles dépendra de la capacité à les financer avec la réforme des prix des produits pétroliers. Une composante sociale importante dans ce processus de réforme est la concertation avec les parties prenantes : gouvernement et associations socio-professionnelles et des consommateurs pour à la fois expliquer le bien fondé des réformes, les options possibles et les mesures d'atténuation qui peuvent être envisagées.

Recommandations

La mise en œuvre des réformes dans les subventions des produits pétroliers peut être progressive en raison des résistances au changement et des « droits acquis ». Elle devrait déboucher sur une mise en œuvre du mécanisme de fixation tel que décliné dans le décret de 2005.

Développer les capacités de l'ARAP à assurer la régulation effective du secteur

La régulation du secteur de l'aval pétrolier apparait importante pour suivre et prévenir les chocs qui résulteraient entre autres des cours du pétrole brut et des différents produits pétroliers. Des correctifs peuvent être préconisés sans attendre que la situation ne s'aggrave, rendant le processus décisionnel délicat. Il semble que l'ARAP ne dispose pas d'informations suffisamment critiques dans la gestion de l'aval pétrolier. Les ressources humaines en place n'auraient pas de l'avis de la direction de l'ARAP les capacités ni l'autorité nécessaire pour conduire les missions qui leur sont dévolues.

Clarifier les responsabilités de la CORAF et de la SNPC dans la gestion des approvisionnements des produits pétroliers et de l'aval pétrolier

Une répartition de facto des responsabilités dans l'aval pétrolier apparaît entre la SNPC et la CORAF dans les approvisionnements, l'une étant focalisée dans les importations et l'autre dans le raffinage alors que ces deux missions étaient dévolues à la CORAF. La prise en compte des données sur les exportations des produits pétroliers raffinés par CORAF pourrait aider à mieux apprécier les capacités de recouvrement de la contrepartie des achats faits par CORAF auprès de l'État.

Mettre en place des capacités de stockage compatibles avec une maitrise des importations et de la sécurité des approvisionnements

La maitrise des approvisionnements et de leurs coûts passe à la fois par une stratégie des importations basée sur l'anticipation et non l'urgence et des performances élevées de la raffinerie nationale. Il semble que les faibles capacités de stockage limiteraient l'importation de grosses quantités permettant de réaliser des économies d'échelle, de réduire le coût unitaire et de limiter les ruptures dans les approvisionnements.

Faire l'effort d'une appropriation du mécanisme des prix par les acteurs du secteur de l'aval pétrolier

La mise en œuvre effective du mécanisme des prix exige son appropriation par les parties prenantes. Cette appropriation devrait être basée sur une compréhension commune grâce à laquelle des convergences peuvent être dégagées tout autant que l'identification des problèmes pour lesquels des décisions pourraient s'imposer. Des concertations régulières et la mise en œuvre d'un plan de travail pour le fonctionnement du mécanisme des prix seront de nature à renforcer cette appropriation et à sortir des pratiques d'administration des prix.

Faciliter la régularité des concertations et la participation des associations des consommateurs et professionnelles dans le fonctionnement du mécanisme de fixation des prix des produits pétroliers

La participation d'autres entités que celles de l'administration publique et des entreprises de l'aval pétrolier va permettre à chacun des parties de comprendre le bien fondé des décisions prises. Ce processus participatif associant les consommateurs, les associations professionnelles dont les transporteurs, les industriels du bois, les boulangers, etc. renforcera la solidité du mécanisme et sa pertinence dans les propositions de fixation des prix des produits pétroliers.

Développer une routine dans la fixation des prix des produits pétroliers à la baisse et à la hausse en fonction de l'évolution des cours des produits pétroliers

Rares ont été les moments où le mécanisme des prix a servi dans la détermination des prix des produits pétroliers. Son fonctionnement adéquat aurait consolidé des principes et règles qui allaient limiter les subventions des produits pétroliers et renforcer la transparence. Le fonctionnement effectif du mécanisme de fixation des prix des produits pétroliers induira des changements de comportements dans la prise en compte des règles du marché.

Définir pour chaque changement de prix important à la baisse comme à la hausse les mesures de compensation des acteurs lésés au-delà des risques commerciaux

Des analyses pourront aider à la prise des décisions quand des changements importants sont enregistrés dans le contexte mondial. Les impacts sur les différents acteurs et les consommateurs, notamment les moins nantis, devront être mis en lumière pour la documentation du processus décisionnel.

Maitriser la parafiscalité affectant l'aval pétrolier par la création d'une taxe spéciale sur les produits pétroliers

Il existe dans la structure des prix des produits pétroliers, outre la TVA prélevée sur les divers services (stockage, transport massif et distribution), des taxes environnementales, de sécurité, et des contributions au fonds de stabilisation, au comité technique et à l'organe de régulation. Le recouvrement de ces taxes spéciales semble difficile à retracer. Une taxe spéciale unique en faciliterait le recouvrement et son affectation selon les destinations prévues.

Ajuster les prix des produits pétroliers à la lumière du coût des mesures de compensations et d'une identification fiable des bénéficiaires

L'ampleur des impacts d'augmentation des prix des produits pétroliers varie en fonction des niveaux d'augmentation des prix envisagés. L'impact négatif à compenser sur les populations, notamment les moins nantis s'accroit avec les prix qui eux-mêmes s'élèvent à mesure que l'équilibre du secteur aval est recherché. La prise en compte effective des coûts de compensation et des ressources pour les financer peut contribuer à la réussite de la réforme des prix des produits pétroliers.

L'engagement de l'ensemble des parties prenantes sera important pour l'efficacité des reformes. La réforme des subventions des produits pétroliers implique aussi de procéder à quelques ajustements du cadre règlementaire. L'inscription du processus participatif peut être un élément important à inscrire dans les textes et à mettre effectivement en œuvre.

La politique des subventions des produits pétroliers parait encore déconnectée de la politique préconisée par ailleurs dans le pays en matière de lutte contre les changements climatiques. Cette mise en cohérence sera indispensable pour insuffler des systèmes productifs bas carbone et compétitifs. ◆

Remerciements

Le Ministère de l'Économie et des Finances remercient le Réseau pour l'Inclusivité, l'Émergence et la Durabilité en Afrique centrale (RIEDAC) et les membres de son équipe dirigée par Célestin Tsassa et constituée de Xavier Bienvenu Kitsimbou, Christophe Massamba et Geoffroy Gouari Tsimba pour la réalisation de cette étude. Nos remerciements vont aussi à tous les responsables des départements ministériels, des structures privés et de l'ensemble des parties prenantes, y compris des partenaires au développement qui ont été associés dans la réalisation de cette étude.

Références

Banque Mondiale, République du Congo
Rapport sur l'analyse de la pauvreté. Éducation, Emplois et Protection Sociale pour une Réduction Durable de la Pauvreté, mai 2017. *https://documents.worldbank.org/curated/en/359991503510903731/pdf/114706-FRENCH-v2-Republic-of-Congo-FRE-7-17-17-M3.pdf*

Banque Mondiale (2008)
Réformer les subventions au prix de l'énergie et renforcer la protection sociale. Quelques questions de conception juillet 2008, Rapport nº 43173-MNA.

Finon, Dominique (2010)
Les subventions à l'énergie dans le monde : leur ampleur, leur efficacité et leur nécessaire recentrage. Dominique Finon Directeur de Recherche CNRS, CIRED Rapport au Conseil Français de l'Énergie présenté au Conseil Scientifique du CFE le 19 octobre 2010.

Finon, Dominique (2016)
« Les politiques climatiques face aux subventions aux énergies fossiles Entre le mythe des 500 milliards $ et la réalité économique », La Revue de l'Énergie nº 629 – janvier-février 2016. *www.larevuedelenergie.com/wp-content/uploads/ 2018/10/Politiques-climatiques-subventions-energies-fossiles.pdf*

FMI (2022)
« Perspectives de l'économie mondiale : Un horizon sombre et plus incertain », juillet.

FMI (2020)
Rapport du FMI nº 20/27 République du Congo Questions Générale, Février 2020.

FMI (2013)
Réformes des subventions à l'énergie : Enseignements et conséquences, 28 janvier 2013.

FMI (2015)
République du Congo, Questions générales, Subventions aux carburants en République du Congo : Évolution et possibilité de réforme.

G20, Sommet de Pittsburgh, Déclaration des chefs d'États et de Gouvernement 24-25 septembre 2009 *www.g20.utoronto.ca/2009/2009communique0925-fr.pdf*

Morestin F., Grant P. & Ridde V. (2009)
Les critères et les processus d'identification des pauvres en tant que bénéficiaires de programmes dans les pays en développement. Université de Montréal.

Linden McBride, Austin Nichols (2018)
Retooling poverty targeting using out-of-sample validation and machine learning. *The World Bank Economic Review*, Volume 32, Issue 3, October 2018, Pages 531–550.

Annexes

ANNEXE 2 : P. 92

19 Pertes en logistique : 0,5% du PED augmente des frais de passage dans les dépôts, du coût de transport terminal et des marges de distribution et commercialisation ;

20 Frais financiers sur les stocks de sécurité : 0,97% du PED ;

21 Financement de l'organe de régulation : 0,40% du PED ;

22 Financement du risque - environnement : 0,20% du PED ;

23 Financement du comité technique du secteur aval des activités pétrolières : 0,05% du PED.

Application du décret nº 2005 – 699 du 30 décembre 2005 tel que modifié par le décret nº 2008-2 du 11 janvier 2008 fixant la classification des produits pétroliers et la méthodologie de détermination des prix des produits pétroliers — ANNEXE 1

Postes	Structure des prix par type de carburant en FCFA					
	Super Carburant	Pétrole Lampant	Jet nationl	Gasoil national	Gasoil pêche	Fioul 1500
Prix d'entrée de distribution (PED)	474,72	204 ,93	234,70	359,14	221,86	233,82
Frais et marge de passage dans les dépôts	13	13	13	13	13	13
TVA sur les frais et marge de passage dans les dépôts	2,46	2,46	2,46	2,46	–	2,46
Coût du transport massif	29	29	29	29	–	29
TVA sur coût du transport massif	5,48	5,48	5,48	5,48	–	5,48
Pertes en logistiques	1,50	0,45	0,50	0,65	–	0,50
Frais et marge de distribution	34	34	34	34	34	34
TVA sur frais et marge de distribution	6,43	6,43	6,43	6,43	–	6,43
Frais financiers sur stocks de sécurité	1,70	0,65	0,75	1	–	0,60
Financement de l'organe de régulation	0,70	0,25	0,30	0,40	–	0,25
Marge revendeur	11	9	9	9	–	9
TVA sur marge revendeur	2,08	1,70	1,70	1,70	–	1,70
Coût de transport terminal	10,50	10,50	10,50	10,50	–	13,50
TVA sur coûts dit transport terminal	1,98	1,98	1,98	1,98	–	2,55
Financement dit risque environnement	0,35	0,14	0,16	0,21	–	0,14
Financement du comité technique	0,10	0	0,04	0,05	–	0,03
Total postes	**120,28**	**115,07**	**115,30**	**115,86**	**47**	**118,64**
Prix plafond	**595**	**320**	**350**	**475**	**268,86**	**350**

Arrêté nº 4267 du 26 mai 2006 portant révision des prix des produits pétroliers soumis à la structure des prix — ANNEXE 2

Postes	Carburant auto	Pétrole lampant en FCFA	Jet A1 national en FCFA	Gasoil national en FCFA	Fioul 1500 *en FCFA
Prix d'entrée de distribution (PED)	356,12	138,12	157,70	211,56	139,52
Frais et marge de passage dans les dépôts	15	15	15	15	15
TVA sur les frais et marge de passage dans les dépôts	2,84	2,84	2,84	2,84	2,84
Coût du transport massif	33,75	33,75	33,75	33,75	33,75
TVA sur coût du transport massif	6,38	6,38	6,38	6,38	6,38
Pertes en logistiques[19]	66,28	65,19	65,28	65,55	68,19
Frais et marge de distribution et commercialisation	37,50	37,50	37,50	37,50	37,50
TVA sur frais et marge de distribution	7,09	7,09	7,09	7,09	7,09
Frais financiers sur stocks de sécurité[20]	3,45	1,33	1,48	2,05	1,35
Financement de l'organe de régulation[21]	1,42	0,55	0,61	0,84	0,55
Marge revendeur	10	10	10	10	12
TVA sur marge revendeur	2,27	1,89	1,89	1,89	1,89
Coût de transport terminal	12	12	12	12	15
TVA sur coûts du transport terminal	2,27	2,27	2,27	2,27	2,84
Financement du risque – environnement[22]	0,71	0,27	0,30	0,42	0,27
Financement du comité technique[23]	0,17	0,069	0,078	0,10	0,069
Total des postes					
Prix plafond	495	270	290	345	275

Arrêté nº 1 MHC/MEFB/ MCCA du 14 janvier 2008 portant révision des prix des produits pétroliers soumisà la structure des prix — ANNEXE 3

Postes	Super carburant en FCFA	Pétrole lampant en FCFA	Jet national en FCFA	Gasoil national en FCFA	Gasoil pèche en FCFA	Fioul 1500 en FCFA
Prix d'entrée de distribution (PED)	429,72	189,93	194,70	284,14	210,86	196,36
Frais et marge de passage dans les dépôts	13	13	13	13	13	13
TVA sur les frais et marge de passage dans les dépôts	2,46	2,46	2,46	2,46	0	2,46
Coût du transport massif	29	29	29	29	0	29
TVA sur coût du transport massif	5,48	5,48	5,48	5,48	0	5,48
Pertes en logistique	1,50	0,45	0,50	0,65	0,40	0,50
Frais et marge de distribution	34	34	34	34	34	34
TVA sur frais et marge de distribution	6,43	6,43	6,43	6,43	0	6,43
Frais financiers sur stocks de sécurité	1,70	0,65	0,75	1	1,25	0,60
Financement de l'organe de régulation	0,70	0,25	0,30	0,40	0,30	0,25
Marge revendeur	11	9	9	9	0	9
TVA sur marge revendeur	2,08	1,70	1,70	1,70	0	1,70
Coût de transport terminal	10,50	10,50	10,50	10,50	0	13,50
TVA sur coût du transport terminal	1,98	1,98	1,98	1,98	0	2,55
Financement du risque – environnement	0,35	0,14	0,16	0,21	0,15	0,14
Financement du comité technique	0,10	0,03	0,04	0,05	0,04	0,03
Total des postes	550	305	310	400	260	315
Prix plafond	550	305	310	400	260	315

Arrêté nº 2 MHC/MEFB/MCCA du 14 janvier 2008 portant révision des prix des produits pétroliers d'avitaillement maritime et fluvial, et des aéronefs de transport international — ANNEXE 4

Nº	Postes	Jet A1 international en FCFA	Gasoil international en FCFA
	Prix d'entrée de distribution (PED)	420,28	409,30
1	Frais et marge de passage dans les dépôts	13	13
2	TVA sur les frais et marge de passage dans les dépôts	0	0
3	Coût du transport massif	29	0
4	TVA sur coût du transport massif	0	0
5	Pertes en logistique	0,85	0,70
6	Frais et marge de distribution	34	34
7	TVA sur frais et marge de distribution	0	0
8	Frais financiers sur stocks de sécurité	1,40	1,65
9	Financement de l'organe de régulation	0,60	0,50
10	Marge revendeur	0	0
11	TVA sur marge revendeur	0	0
12	Coût de transport terminal	10,50	10,50
13	TVA sur coût du transport terminal	0	0
14	Financement du risque environnement	0,30	0,28
15	Financement du comité technique	0,07	0,07
16	Contribution à la stabilisation		
	Total des postes		
	Prix plafond	**510**	**470**

Arrêté nº 6189 du 30 septembre 2008 portant révision des prix des produits pétroliers soumis à la structure des prix — ANNEXE 5

Postes	Structure des prix par type de carburant en FCFA						
	Butane	Super Carburant	Pétrole Lampant	Jet national AI	Gasoil national	Gasoil pèche	Fioul 1500
Prix d'entrée de distribution (PED)	144,60	474,72	204,93	234,70	359,14	221,86	233,82
Frais et marge de passage dans les dépôts	84,29	13	13	13	13	13	13
TVA sur les frais et marge de passage dans les dépôts	15,93	2,46	2,46	2,46	2,46	0	2,46
Coût du transport massif	44,32	29	29	29	29	0	29
TVA sur coût du transport massif	8,38	5,48	5,48	5,48	5,48	0	5,48
Pertes en logistique	1,19	1,50	0,45	0,50	0,65	0,40	0,50
Frais et marge de distribution	63,75	34	34	34	34	34	34
TVA sur frais et marge de distribution	12,05	6,43	6,43	6,43	6,43	0	6,43
Frais financiers sur stocks de sécurité	1,06	1,70	0,65	0,75	1	1,25	0,60
Financement de l'organe de régulation	0,44	0,70	0,25	0,30	0,40	0,30	0,25
Marge revendeur	50	11	9	9	9	0	9
TVA sur marge revendeur	9,45	2,08	1,70	1,70	1,70	0	1,70
Coût de transport terminal	12	10,50	10,50	10,50	10,50	0	13,50
TVA sur coût du transport terminal	2,27	1,98	1,98	1,98	1,98	0	2,55
Financement du risque environnement	0,22	0,35	0,14	0,16	0,21	0,15	0.14
Financement du comité technique	0,05	0,10	0,03	0,04	0,05	0,04	0,03
Total des postes	**450**	**595**	**320**	**350**	**475**	**271**	**352,46**
Prix plafond	**450**	**595**	**320**	**350**	**475**	**300**	**350**

Arrêté nº 9194 /MH/MCAC/MFB du 9 octobre 2018 portant révision du prix du gaz butane soumis à la structure des prix — ANNEXE 6

Nº	Postes	Carburant auto en FCFA
	Prix d'entrée de distribution (PED)	200
1	Frais et marge de passage dans les dépôts	84
2	TVA sur les frais et marge de passage dans les dépôts	15,93
3	Coût du transport massif	44,32
4	TVA sur coût du transport massif	8,38
5	Pertes en logistique	1,64
6	Frais et marge de distribution	63,75
7	TVA sur frais et marge de distribution	12,05
8	Frais financiers sur stocks de sécurité	0,22
9	Financement de l'organe de régulation	0,44
10	Marge revendeur	50
11	TVA sur marge revendeur	9,45
12	Coût de transport terminal	16,50
13	TVA sur coût du transport terminal	3,12
14	Financement du risque – environnement	0,22
15	Financement du comité technique	0,05
16	Contribution à la stabilisation	1,65
	Total des postes	**311,72**
	Prix plafond	**512**

Arrêté nº 9195 / MH/MCAC/MFB du 9 octobre 2018 portant révision des prix des produits pétroliers finis liquides soumis à la structure des prix — ANNEXE 7

Postes	Structure des prix par type de carburant en FCFA				
	Super Carburant	Gasoil national	Pétrole lampant	Jet national A1	Fioul 1500
Prix d'entrée de distribution (PED)	446,02	329,52	184,30	204,68	350
Frais et marge de passage dans les dépôts	13	13	13	13	13
TVA sur les frais et marge de passage dans les dépôts	2,46	2,46	2,46	2,46	2,46
Coût du transport massif	40	40	40	40	40
TVA sur coût du transport massif	7,56	7,56	7,56	7,56	7,56
Pertes en logistique	0,74	0,65	0,45	0,50	–
Frais et marge de distribution	38	38	38	38	38
TVA sur frais et marge de distribution	7,18	7,18	7,18	7,18	7,18
Frais financiers sur stocks de sécurité	1,68	1	0,65	0,75	0,60
Financement de l'organe de régulation	0,70	0,40	0,25	0,70	0,25
Marge revendeur	12	10	10	10	10
TVA sur marge revendeur	2,27	1,89	1,89	1,89	1,89
Coût de transport terminal	11	11	11	11	13,50
TVA sur coût du transport terminal	2,08	2,08	2,08	2,08	2,55
Financement du risque environnement	0,21	0,21	0,14	0,16	0,14
Financement du comité technique	0,10	0,05	0,04	0,04	0,03
Contribution à la stabilisation	10	10	10	10	10
Total des postes	**595**	**475**	**329**	**350**	**497,16**
Prix plafond	**595**	**320**	**350**	**475**	**350**

Arrêté nº 26 620 MCAC/MEF/MH/MBCPPP du 30 décembre 2022 portant révision des PPP liquides soumis à la structure du prix — ANNEXE 8

Postes	Super Carburant en FCFA	Gasoil national en FCFA	Pétrole lampant en FCFA	Jet A1 national en FCFA	Fioul 180 en FCFA
Prix d'entrée de distribution (PED)	468,32	346	184,30	204,68	202,84
Frais et marge de passage dans les dépôts	13	13	13	13	13
TVA et CA sur les frais et marge de passage dans les dépôts	2,46	2,46	2,46	2,46	2,46
Coût du transport massif	40	40	40	40	40
TVA et CA sur coût du transport massif	7,56	7,56	7,56	7,56	7,56
Pertes en logistiques	0,74	0,65	0,45	0,50	0
Frais et marge de distribution	38	38	38	38	38
TVA et CA sur frais et marge de distribution	7,18	7,18	7,18	7,18	7,18
Frais financiers sur stocks de sécurité	4,54	3,36	0,65	0,75	0,60
Financement de l'organe de régulation	1,87	1,38	0,25	0,70	0,25
Marge revendeur	12	10	10	10	10
TVA et CA sur marge revendeur	2,27	1,89	1,89	1,89	1,89
Coût de transport terminal	11	11	11	11	13,5
TVA et CA sur coûts du transport terminal	2,08	2,08	2,08	2,08	2,55
Financement du risque – Environnement	0,94	0,69	0,14	0,16	0,14
Financement du comité technique	0,23	0,17	0,04	0,04	0,03
Contribution à la stabilisation	12,80	14,57	1	10	10
Total des postes	156,68	184	135,70	145,32	147,16
Prix plafond	**625**	**500**	**320**	**350**	**350**

Parts des dépenses de consommation dans les dépenses totales (Ecom 2011) — ANNEXE 9

Douze (12) fonctions de la COICOP *déflatées*	Milieu de résidence					Automobilistes/ piroguiers	Ménages vulnérables par la taille	Déciles de consommation										
	Brazzaville	Pointe-Noire	Autres municipalités	Semi-urbain	Rural			D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8	D9	D10	Moyenne
1 Alimentation et boisson non alcoolisée	33,4	31,4	41,5	48,6	56,5	45,6	42,4	55,3	52,6	49,7	44,3	41,3	40,1	37,8	36,6	32,6	37,9	**41,9**
2 Boisson alcoolisée et tabac	0,8	0,6	0,6	1,2	2,2	2	1,2	1,7	1,3	1,4	1,2	1	1,1	1,1	1,1	0,9	1,5	**1,3**
3 Habillement et chaussures	7,4	5,4	7,4	6,4	6,1	6,8	6,3	5,2	5,4	6	5,6	6,5	6,4	6,5	7	8,3	7,5	**6,6**
4 Logement, eau et électricité	22,5	22,3	19,2	14,4	12,8	14,3	18,1	19,6	17,5	17,5	19,6	20,6	19,7	19,2	19,9	18,2	14,6	**18,7**
5 Meubles et équipement	3,9	4,3	4,8	3,7	3,3	4,3	3,9	3	3,5	3,6	3,8	3,7	3,8	3,7	3,9	4	4,7	**3,8**
6 Santé	1,6	1,7	2,1	1,9	1,8	1,5	1,7	1,9	1,9	1,8	1,7	1,6	1,7	1,7	1,7	1,8	1,7	**1,7**
7 Transport	9,8	11,3	5,5	6	4,7	10	7,9	3	4,9	5,3	6,5	7,9	7,9	9,1	9,5	10,9	11,7	**8**
8 Communication	7,2	6,8	7,3	8	4,6	5,2	6,3	3	3,8	5,5	6,1	5,9	6,3	6,9	7,4	8,8	7,6	**6,3**
9 Loisir et culture	1,5	1,3	1,4	1	0,6	1,3	1,1	0,4	0,6	0,8	0,8	1	1,2	1,3	1,4	1,7	1,7	**1,1**
10 Enseignement	4,6	4,7	3,2	2,6	1,8	3,3	4,3	2,7	2,6	2,5	3,6	3,6	3,9	4,3	3,8	4	3,3	**3,5**
11 Hôtel et restaurant	2,3	4,1	2,5	1,7	1,7	1,9	2,2	0,9	1,5	1,6	2,2	1,9	2,4	3	2,9	3,5	3,2	**2,4**
12 Biens et services divers	5	6,2	4,6	4,5	3,8	3,9	4,6	3,3	4,4	4,3	4,6	5	5,4	5,4	4,8	5,2	4,5	**4,7**
Total des dépenses	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	**100**
Dépenses annuelles par équivalent adulte	625 551	629 591	347 475	373 417	293 443	623 326	403 892	83 491	136 864	218 152	176 576	267 237	327 473	404 736	520 083	712 765	1738 215	**487 521**

Simulations avec les données de l'enquête ECOM 2011 – *Hypothèse 1* — ANNEXE 10

Niveau de base – *Situation de référence*																		
Indices de pauvreté	Milieu de résidence					Automobilistes/ piroguiers	Ménages vulnérables par la taille	Déciles de consommation										
	Brazzaville	Pointe-Noire	Autres municipalités	Semi-urbain	Rural			D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8	D9	D10	Moyenne
FGT(0)	21,6	20,3	52,8	59,7	69,4	**48,9**	**49,4**	100	100	100	100	62,6	0	0	0	0	0	**40,9**
FGT(1)	6,2	4,8	18,1	22,5	30,2	20,4	19,5	69,5	50,1	35,6	20,4	3,9	0	0	0	0	0	**15,4**
FGT(2)	2,7	1,8	8,4	11	16,4	11	10,2	49	25,3	12,8	4,4	0,3	0	0	0	0	0	**7,8**
Hausse de 30% des prix du carburant *Baisse de 30% des dépenses de transport*																		
FGT(0)	23,7	22,1	53,8	60,4	70,2	**50,5**	**51,3**	100	100	100	100	74,9	0	0	0	0	0	**42,4**
FGT(1)	6,6	5,3	18,6	23,1	30,7	21	20,1	69,9	50,9	36,5	21,6	5,2	0	0	0	0	0	**15,9**
FGT(2)	2,9	2	8,6	11,4	16,7	11,4	10,5	49,4	26	13,5	4,9	0,5	0	0	0	0	0	**8,1**
Hausse de 45% des prix du carburant *Baisse de 45% des dépenses de transport*																		
FGT(0)	24,1	22,4	53,9	60,7	70,6	50,7	51,7	100	100	100	100	78,3	0	0	0	0	0	**42,7**
FGT(1)	6,8	5,6	18,9	23,4	31	21,3	20,4	70	51,3	37,1	22,5	6,1	0	0	0	0	0	**16,2**
FGT(2)	3	2,1	8,8	11,6	16,9	11,5	10,7	49,6	26,5	13,9	5,3	0,6	0	0	0	0	0	**8,2**
Baisse de 30% des dépenses de transport	2,1	1,8	1	0,7	0,8	1,6	1,9	0	0	0	0	12,3	0	0	0	0	0	**1,5**
Baisse de 45% des dépenses de transport	2,5	2,1	1,1	1	1,2	1,8	2,3	0	0	0	0	15,7	0	0	0	0	0	**1,8**

Niveau de base – *Situation de référence*																		
Indices de pauvreté	Milieu de résidence					Automobilistes/ piroguiers	Ménages vulnérables par la taille	Déciles de consommation										
	Brazzaville	Pointe-Noire	Autres municipalités	Semi-urbain	Rural			D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8	D9	D10	Moyenne
FGT(0)	21,6	20,3	52,8	59,7	69,4	**48,9**	**49,4**	100	100	100	100	62,6	0	0	0	0	0	**40,9**
FGT(1)	6,2	4,8	18,1	22,5	30,2	20,4	19,5	69,5	50,1	35,6	20,4	3,9	0	0	0	0	0	**15,4**
FGT(2)	2,7	1,8	8,4	11	16,4	11	10,2	49	25,3	12,8	4,4	0,3	0	0	0	0	0	**7,8**
Hausse de 30% des prix du carburant *Baisse de 10% et 30% des dépenses d'alimentation et de transport*																		
FGT(0)	25	23	56	63	73	**52,5**	**53,1**	100	100	100	100	98	0	0	0	0	0	**44,2**
FGT(1)	7	6	20	25	33	22,6	21,6	72	53	40	26	9	0	0	0	0	0	**17,2**
FGT(2)	3	2	10	13	18	12,5	11,5	52	29	16	7	1	0	0	0	0	0	**8,9**
Hausse de 45% des prix du carburant *Baisse de 15% et 45% des dépenses d'alimentation et de transport*																		
FGT(0)	27	25,8	57,4	64,2	74,2	53,8	55,2	100	100	100	100	100	16,3	0	0	0	0	**46**
FGT(1)	7,9	6,6	21,4	26,3	34,6	23,8	22,8	72,5	55,2	42	28,2	12,6	0,3	0	0	0	0	**18,2**
FGT(2)	3,5	2,5	10,3	13,5	19,5	13,3	12,3	53,1	30,6	17,8	8,1	1,9	0	0	0	0	0	**9,5**
Baisse de 10% des dépenses d'alimentation et de 30% des dépenses de transport	3,4	2,7	3,2	3,3	3,6	3,6	3,7	0	0	0	0	35,4	0	0	0	0	0	**3,3**
Baisse de 15% des dépenses d'alimentation et de 45% des dépenses de transport	5,4	5,5	4,6	4,5	4,8	4,9	5,8	0	0	0	0	37,4	16,3	0	0	0	0	**5,1**

Simulations avec les données de l'enquête MICS 2015 — *Hypothèse 1* — ANNEXE 12

Niveau de base – *Situation de référence*												
Indices de pauvreté	**Automobilistes/ piroguiers**	**Ménages vulnérables par la taille**	**Déciles de consommation**									
			D1	**D2**	**D3**	**D4**	**D5**	**D6**	**D7**	**D8**	**D9**	**D10**	**Moyenne**
FGT(0)	**33**	**51,7**	100	100	92,8	0	0	0	0	0	0	0	**35**
FGT(1)	7,3	11,5	36,4	19,4	6	0	0	0	0	0	0	0	**7,6**
FGT(2)	2,2	3,5	13,8	3,9	0,5	0	0	0	0	0	0	0	**2,2**
Hausse de 30% des prix du carburant *Baisse de 30% des dépenses de transport*												
FGT(0)	**35**	**54,1**	100	100	100	10,3	0	0	0	0	0	0	**36,9**
FGT(1)	7,9	12,5	37,9	21,4	8,2	0,1	0	0	0	0	0	0	**8,2**
FGT(2)	2,4	3,9	14,9	4,7	0,8	0	0	0	0	0	0	0	**2,5**
Hausse de 45% des prix du carburant *Baisse de 45% des dépenses de transport*												
FGT(0)	36	55,4	100	100	100	20,5	0	0	0	0	0	0	**37,9**
FGT(1)	8,2	13,1	38,7	22,3	9,3	0,3	0	0	0	0	0	0	**8,6**
FGT(2)	2,5	4,1	15,4	5,1	1	0	0	0	0	0	0	0	**2,7**
Baisse de 30% des dépenses de transport	2	2,4	0	0	7,2	10,3	0	0	0	0	0	0	**1,9**
Baisse de 45% des dépenses de transport	3	3,7	0	0	7,2	20,5	0	0	0	0	0	0	**2,9**

Niveau de base – *Situation de référence*												
Indices de pauvreté	Automobilistes/ piroguiers	Ménages vulnérables par la taille	Déciles de consommation									
			D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8	D9	D10	Moyenne
FGT(0)	**33**	**51,7**	100	100	92,8	0	0	0	0	0	0	0	**35**
FGT(1)	7,3	11,5	36,4	19,4	6	0	0	0	0	0	0	0	**7,6**
FGT(2)	2,2	3,5	13,8	3,9	0,5	0	0	0	0	0	0	0	**2,2**
Hausse de 30% des prix du carburant *Baisse de 10% et 30% des dépenses d'alimentation et de transport*													
FGT(0)	**37,9**	**58**	100	100	100	44,7	0	0	0	0	0	0	**40,4**
FGT(1)	9,1	14,4	40,6	24,7	12,2	1,2	0	0	0	0	0	0	**9,5**
FGT(2)	2,9	4,7	16,9	6,2	1,6	0	0	0	0	0	0	0	**3**
Hausse de 45% des prix du carburant *Baisse de 15% et 45% des dépenses d'alimentation et de transport*													
FGT(0)	40,6	61,1	100	100	100	75,4	0	0	0	0	0	0	**43,6**
FGT(1)	10,2	16	42,7	27,4	15,3	3,3	0	0	0	0	0	0	**10,7**
FGT(2)	3,4	5,4	18,6	7,6	2,5	0,2	0	0	0	0	0	0	**3,5**
Baisse de 10% des dépenses d'alimentation et de 30% des dépenses de transport	4,9	6,3	0	0	7,2	44,7	0	0	0	0	0	0	**5,4**
Baisse de 15% des dépenses d'alimentation et de 45% des dépenses de transport	7,6	9,4	0	0	7,2	75,4	0	0	0	0	0	0	**8,6**

Simulations avec les données du RSU 2020 — *Hypothèse 1* — ANNEXE 14

Niveau de base – *Situation de référence*												
Indices de pauvreté	Automobilistes/ piroguiers	Ménages vulnérables par la taille	Déciles de consommation									
			D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8	D9	D10	Moyenne
FGT(0)	**14,4**	**85,6**	100	100	100	100	81,7	0	0	0	0	0	**46,9**
FGT(1)	3,1	32,1	54,2	37,9	24,9	13,1	3,8	0	0	0	0	0	**12,3**
FGT(2)	1	14,4	29,8	14,5	6,3	1,9	0,2	0	0	0	0	0	**4,5**
Hausse de 30% des prix du carburant *Baisse de 30% des dépenses de transport*													
FGT(0)	**25,7**	**88,7**	100	100	100	100	92,7	0	0	0	0	0	**49,3**
FGT(1)	10,2	37	59,1	39,5	26,7	15,2	5,7	0	0	0	0	0	**14,6**
FGT(2)	5,6	18,5	35,8	15,8	7,2	2,5	0,4	0	0	0	0	0	**6,2**
Hausse de 45% des prix du carburant *Baisse de 45% des dépenses de transport*													
FGT(0)	26,2	89,2	100	100	100	100	99,8	0	0	0	0	0	**50**
FGT(1)	10,4	37,6	59,6	40,3	27,6	16,3	6,8	0	0	0	0	0	**15,1**
FGT(2)	5,7	18,9	36,4	16,4	7,7	2,8	0,6	0	0	0	0	0	**6,4**
Baisse de 30% des dépenses de transport	11,3	3,1	0	0	0	0	11	0	0	0	0	0	**2,4**
Baisse de 45% des dépenses de transport	11,8	3,6	0	0	0	0	18,1	0	0	0	0	0	**3,1**

Niveau de base – *Situation de référence*												
Indices de pauvreté	**Automobilistes/ piroguiers**	**Ménages vulnérables par la taille**	**Déciles de consommation**									
			D1	**D2**	**D3**	**D4**	**D5**	**D6**	**D7**	**D8**	**D9**	**D10**	**Moyenne**
FGT(0)	**14,4**	**85,6**	100	100	100	100	81,7	0	0	0	0	0	**46,9**
FGT(1)	3,1	32,1	54,2	37,9	24,9	13,1	3,8	0	0	0	0	0	**12,3**
FGT(2)	1	14,4	29,8	14,5	6,3	1,9	0,2	0	0	0	0	0	**4,5**
Hausse de 30% des prix du carburant *Baisse de 10% et 30% des dépenses d'alimentation et de transport*												
FGT(0)	**27,2**	**90,5**	100	100	100	100	100	18	0	0	0	0	**51,8**
FGT(1)	10,9	39,2	60,9	42,1	29,9	18,9	9,7	0,3	0	0	0	0	**16,2**
FGT(2)	6	20,1	37,8	17,9	9	3,7	1	0	0	0	0	0	**7**
Hausse de 45% des prix du carburant *Baisse de 15% et 45% des dépenses d'alimentation et de transport*												
FGT(0)	**28,8**	91,5	100	100	100	100	100	65,1	0	0	0	0	**56,5**
FGT(1)	11,5	41,1	62,2	44,2	32,3	21,7	12,9	1,6	0	0	0	0	**17,5**
FGT(2)	6,3	21,5	39,5	19,7	10,5	4,9	1,7	0,1	0	0	0	0	**7,6**
Baisse de 10% des dépenses d'alimentation et de 30% des dépenses de transport	12,8	4,9	0	0	0	0	18,3	18	0	0	0	0	**4,9**
Baisse de 15% des dépenses d'alimentation et de 45% des dépenses de transport	14,4	5,9	0	0	0	0	18,3	65,1	0	0	0	0	**9,6**

Simulations pour les automobilistes du RSU — *Hypothèse 1* — ANNEXE 16

Niveau de base – *Situation de référence*											
Indices de pauvreté	**Déciles de consommation**										
	D1	**D2**	**D3**	**D4**	**D5**	**D6**	**D7**	**D8**	**D9**	**D10**	**Moyenne**
FGT(0)	75,2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**7,5**
FGT(1)	14,1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**1,4**
FGT(2)	4,2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**0,4**
Hausse de 30% des prix du carburant *Baisse de 30% des dépenses de transport*											
FGT(0)	82,5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**8,3**
FGT(1)	15,7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**1,6**
FGT(2)	4,7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**0,5**
Hausse de 45% des prix du carburant *Baisse de 45% des dépenses de transport*											
FGT(0)	87,6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**8,8**
FGT(1)	16,6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**1,7**
FGT(2)	4,9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**0,5**
Baisse de 30% des dépenses de transport	7,3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**0,8**
Baisse de 45% des dépenses de transport	12,4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**1,3**

Niveau de base – *Situation de référence*											
Indices de pauvreté	**Déciles de consommation**										
	D1	**D2**	**D3**	**D4**	**D5**	**D6**	**D7**	**D8**	**D9**	**D10**	**Moyenne**
FGT(0)	75,2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**7,5**
FGT(1)	14,1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**1,4**
FGT(2)	4,2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**0,4**
Hausse de 30% des prix du carburant *Baisse de 10% et 30% des dépenses d'alimentation et de transport*											
FGT(0)	100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**10**
FGT(1)	19	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**1,9**
FGT(2)	5,7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**0,6**
Hausse de 45% des prix du carburant *Baisse de 15% et 45% des dépenses d'alimentation et de transport*											
FGT(0)	100	13,3	0	0	0	0	0	0	0	0	**11,4**
FGT(1)	21,8	0,2	0	0	0	0	0	0	0	0	**2,2**
FGT(2)	6,8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**0,7**
Baisse de 10% des dépenses d'alimentation et de 30% des dépenses de transport	24,8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**2,5**
Baisse de 15% des dépenses d'alimentation et de 45% des dépenses de transport	24,8	13,3	0	0	0	0	0	0	0	0	**3,9**

Simulations pour les ménages du RSU vulnérables par la taille — *Hypothèse 1* — ANNEXE 18

Niveau de base – *Situation de référence*											
Indices de pauvreté	**Déciles de consommation**										
	D1	**D2**	**D3**	**D4**	**D5**	**D6**	**D7**	**D8**	**D9**	**D10**	**Moyenne**
FGT(0)	100	100	100	100	100	100	100	100	55,6	0	**85,6**
FGT(1)	62,7	53,7	48,1	43,3	38,4	32,1	24,8	15,2	2,6	0	**32,1**
FGT(2)	39,5	28,9	23,2	18,8	14,8	10,4	6,2	2,4	0,2	0	**14,4**
Hausse de 30% des prix du carburant *Baisse de 30% des dépenses de transport*											
FGT(0)	100	100	100	100	100	100	100	100	68,8	0	**86,9**
FGT(1)	63,6	54,8	49,4	44,7	39,9	33,8	26,6	17,3	4	0	**33,4**
FGT(2)	40,6	30,1	24,4	20	15,9	11,4	7,1	3,1	0,3	0	**15,3**
Hausse de 45% des prix du carburant *Baisse de 45% des dépenses de transport*											
FGT(0)	100	100	100	100	100	100	100	100	75	0	**87,5**
FGT(1)	64	55,4	50	45,4	40,6	34,6	27,5	18,3	4,9	0	**34,1**
FGT(2)	41,2	30,7	25	20,6	16,5	12	7,6	3,4	0,4	0	**15,8**
Baisse de 30% des dépenses de transport	0	0	0	0	0	0	0	0	13,2	0	**1,3**
Baisse de 45% des dépenses de transport	0	0	0	0	0	0	0	0	19,4	0	**1,9**

Simulations pour les ménages du RSU vulnérables par la taille — *Hypothèse 2* — ANNEXE 19

Niveau de base – *Situation de référence*											
Indices de pauvreté	**Déciles de consommation**										
	D1	**D2**	**D3**	**D4**	**D5**	**D6**	**D7**	**D8**	**D9**	**D10**	**Moyenne**
FGT(0)	100	100	100	100	100	100	100	100	55,6	0	**85,6**
FGT(1)	62,7	53,7	48,1	43,3	38,4	32,1	24,8	15,2	2,6	0	**32,1**
FGT(2)	39,5	28,9	23,2	18,8	14,8	10,4	6,2	2,4	0,2	0	**14,4**
Hausse de 30% des prix du carburant *Baisse de 10% et 30% des dépenses d'alimentation et de transport*											
FGT(0)	100	100	100	100	100	100	100	100	89,1	0	**88,9**
FGT(1)	65,2	56,8	51,6	47,1	42,5	36,6	29,7	20,8	7,3	0	**35,8**
FGT(2)	42,6	32,3	26,6	22,2	18,1	13,4	8,9	4,4	0,8	0	**16,9**
Hausse de 45% des prix du carburant *Baisse de 15% et 45% des dépenses d'alimentation et de transport*											
FGT(0)	100	100	100	100	100	100	100	100	100	1,6	**90,2**
FGT(1)	66,4	58,3	53,3	48,9	44,5	38,9	32,2	23,6	10,4	0	**37,6**
FGT(2)	44,2	34	28,4	23,9	19,8	15,1	10,4	5,7	1,3	0	**18,3**
Baisse de 10% des dépenses d'alimentation et de 30% des dépenses de transport	0	0	0	0	0	0	0	0	33,5	0	**3,3**
Baisse de 15% des dépenses d'alimentation et de 45% des dépenses de transport	0	0	0	0	0	0	0	0	44,4	1,6	**4,6**

Tableaux

TABLEAU 1 — **34**
Évolution des frais et des marges sur les services des opérateurs de l'aval pétrolier

TABLEAU 2 — **34**
Prix des produits pétroliers et dates de fixation (en F CFA/litre)

TABLEAU 3 — **35**
Structure des prix des produits pétroliers révisée le 30 décembre 2022

TABLEAU 4 — **36**
Structure des prix des produits pétroliers à la consommation intérieure (janvier 2023)

TABLEAU 5 — **41**
Estimation du déficit selon les prix de valorisation des produits pétroliers importés

TABLEAU 6 — **41**
Estimation du déficit selon les prix de valorisation des produits pétroliers fournis par la CORAF

TABLEAU 7 — **44**
Hypothèse d'augmentation de 25% des prix (PED)

TABLEAU 8 — **45**
Hypothèse d'augmentation de 15% après les 25%

TABLEAU 9 — **50**
États des versements au titre des livraisons de cargaisons à la CORAF de 2011 à 2020

TABLEAU 10 — **51**
Les subventions des produits pétroliers retracées dans les lois de règlement et le Tableau des Opérations Financières de l'État (TOFE)

TABLEAU 11 — **52**
Valorisation des produits pétroliers importés

TABLEAU 12 — **54**
Valorisation des produits raffinés fournis par CORAF

TABLEAU 13 — **54**
Prix à l'importation, Prix sorti raffinerie et prix entrée de distribution en F CFA

TABLEAU 14 — **54**
Subventions potentielles en F CFA dans le scénario de l'ajustement des prix des produits pétroliers à la pompe à leurs prix respectifs à l'importation de 2022 en F CFA

TABLEAU 15 — **57**
Pertes de valorisation évitables

TABLEAU 16 — **57**
Valorisation des produits pétroliers dans le scénario d'augmentation des prix (PED) de 30%

TABLEAU 17 — **57**
Valorisation des produits pétroliers dans le scénario d'une augmentation des prix (PED) de 45%

TABLEAU 18 — **62**
Inflation simulée pour une hausse de 5% des prix du carburant

TABLEAU 19 — **62**
Inflation simulée pour une hausse de 30% des prix du carburant

TABLEAU 20 — **62**
Inflation simulée pour une hausse de 45% des prix du carburant

TABLEAU 21 — **74**
Synthèse des résultats des simulations d'augmentation des prix des pétroliers sur les groupes vulnérables spécifiques – *Hypothèse 1 – effet sur le transport seulement*

TABLEAU 22 — **75**
Synthèse des résultats des simulations d'augmentation des prix des produits pétroliers sur les groupes vulnérable spécifiques – *Hypothèse 2 – effet sur le transport et l'alimentation*

TABLEAU 23 — **79**
Expériences nationales récentes en matière de mesures d'accompagnement à la suite de la réforme des subventions sur les produits pétroliers

TABLEAU 24 — **80**
Taille des ménages retenue par type d'enquête selon les groupes vulnérables spécifiques

Graphiques

GRAPHIQUE 1 — **28**
Évolution de la consommation et de l'origine des produits pétroliers en mètre cube (m^3)

GRAPHIQUE 2 — **38**
Évolution des prix entrée de distribution, des prix à l'importation et des prix plafond du super au Congo en FCFA/litre

GRAPHIQUE 3 — **38**
Évolution des prix entrée de distribution, des prix à l'importation et des prix plafond du gasoil au Congo en FCFA/litre

GRAPHIQUE 4 — **39**
Prix moyen du super (PED, PPI, PSR, Prix Plafond) en FCFA/litre 2022

GRAPHIQUE 5 — **39**
Prix moyen du gasoil (PED, PSR, PPI, Prix Plafond) en FCFA/litre en 2022

GRAPHIQUE 6 — **43**
Prix de l'essence et du gasoil en USD/litre au 20 mars 2023

GRAPHIQUE 7 — **52**
Évolution des recettes budgétaires, des subventions des produits pétroliers et des prix du baril de pétrole brut (Brent)

GRAPHIQUE 8 — **64**
Parts des dépenses d'alimentation et de transport dans les dépenses totales par décile en 2011, 2015 et 2020

GRAPHIQUE 9 — **66**
Évolution du taux de pauvreté

GRAPHIQUE 10 — **66**
Taux de pauvreté après la hausse des prix du carburant avec la structure de consommation de 2011
Hypothèse 1 – impact sur les transports

GRAPHIQUE 11 — **68**
Taux de pauvreté après la hausse des prix du carburant avec la structure de consommation de 2011 – *Hypothèse 2 – Impact sur les transports et les dépenses d'alimentation*

GRAPHIQUE 12 — **68**
Taux de pauvreté après la hausse des prix du carburant avec la structure de consommation de 2015 – *Hypothèse 1*

GRAPHIQUE 13 — **69**
Taux de pauvreté après la hausse des prix du carburant avec la structure de consommation de 2015 – *Hypothèse 2*

GRAPHIQUE 14 — **69**
Taux de pauvreté après la hausse des prix du carburant avec la structure de consommation de 2020 – *Hypothèse 1*

GRAPHIQUE 15 — **71**
Taux de pauvreté après la hausse des prix du carburant avec la structure de consommation de 2020 – *Hypothèse 2*

GRAPHIQUE 16 — **71**
Taux de pauvreté des ménages automobilistes après la hausse des prix du carburant avec la structure de consommation de 2020 – *Hypothèse 1*

GRAPHIQUE 17 — **72**
Taux de pauvreté des ménages automobilistes après la hausse des prix du carburant avec la structure de consommation de 2020 – *Hypothèse 2*

GRAPHIQUE 18 — **72**
Taux de pauvreté des ménages vulnérables par la taille après la hausse des prix du carburant avec la structure de consommation de 2020 – *Hypothèse 1*

GRAPHIQUE 19 — **74**
Taux de pauvreté des ménages vulnérables par la taille après la hausse des prix du carburant avec la structure de consommation de 2020 – *Hypothèse 2*

Figure, encadrés et annexes

FIGURE 1 — **50**
Les types de subventions pétrolières
et les bénéficiaires

—

ENCADRÉ 1 — **27**
Le cadre juridique du secteur aval pétrolier au Congo

ENCADRÉ 2 — **31**
Comparaison du décret nº 2005-699 du 30 décembre
2005 et du décret nº 2008-2 du 11 janvier 2008 fixant
la classification des produits pétroliers et la méthodologie
de détermination des prix des produits pétroliers

ENCADRÉ 3 — **42**
Prix pratiqués dans quelques pays de la CEMAC
au 30 mai 2023

ENCADRÉ 4 — **80**
Mesures d'accompagnement à la suite de la hausse
des prix du gazole et du carburant de 5%

—

ANNEXE 1 — **91**
Application du décret nº 2005 – 699 du 30 décembre 2005
tel que modifié par le décret nº 2008-2 du 11 janvier 2008
fixant la classification des produits pétroliers et la méthodologie
de détermination des prix des produits pétroliers

ANNEXE 2 — **92**
Arrêté nº 4267 du 26 mai 2006 portant révision des prix
des produits pétroliers soumis à la structure des prix.

ANNEXE 3 — **93**
Arrêté nº 1 MHC/MEFB/ MCCA
du 14 janvier 2008 portant révision des prix des produits
pétroliers soumis à la structure des prix

ANNEXE 4 — **94**
Arrêté nº 2 MHC/MEFB/MCCA du 14 janvier 2008 portant
révision des prix des produits pétroliers d'avitaillement
maritime et fluvial, et des aéronefs de transport international.

ANNEXE 5 — **95**
Arrêté nº 6189 du 30 septembre 2008 portant révision
des prix des produits pétroliers soumis à la structure des prix.

ANNEXE 6 — **96**
Arrêté nº 9194 /MH/MCAC/MFB du 9 octobre 2018
portant révision du prix du gaz butane soumis
à la structure des prix.

ANNEXE 7 — **97**
Arrêté nº 9195 / MH/MCAC/MFB du 9 octobre 2018
portant révision des prix des produits pétroliers finis
liquides soumis à la structure des prix

ANNEXE 8 — **98**
Arrêté nº 26 620 MCAC / MEF / MH / MBCPPP
du 30 décembre 2022 portant révision des PPP liquides
soumis à la structure du prix

ANNEXE 9 — **99**
Parts des dépenses de consommation
dans les dépenses totales (Ecom 2011)

ANNEXE 10 — **100**
Simulations avec les données
de l'enquête ECOM 2011 – *Hypothèse 1*

ANNEXE 11 — **101**
Simulations avec les données
de l'enquête ECOM 2011 – *Hypothèse 2*

ANNEXE 12 — **102**
Simulations avec les données
de l'enquête MICS 2015 – *Hypothèse 1*

ANNEXE 13 — **103**
Simulations avec les données
de l'enquête MICS 2015 – *Hypothèse 2*

ANNEXE 14 — **104**
Simulations avec les données du RSU 2020 – *Hypothèse 1*

ANNEXE 15 — **105**
Simulations avec les données du RSU 2020 – *Hypothèse 2*

ANNEXE 16 — **106**
Simulations pour les automobilistes
du RSU – *Hypothèse 1*

ANNEXE 17 — **107**
Simulations pour les automobilistes
du RSU – *Hypothèse 2*

ANNEXE 18 — **108**
Simulations pour les ménages
du RSU vulnérables par la taille – *Hypothèse 1*

ANNEXE 19 — **109**
Simulations pour les ménages du RSU vulnérables
par la taille – *Hypothèse 2*

Colophon

Conception et supervision
Ministre de l'Économie et des Finances
Jean-Baptiste ONDAYE

Organe technique
Direction générale de l'Économie
Franck Mondésir MBOUAYILA TSASSA

Rédaction
Réseau pour l'Inclusivité, l'Émergence
et la Durabilité en Afrique centrale (RIEDAC) :
Célestin TSASSA
Xavier Bienvenu KITSIMBOU
Christophe MASSAMBA
Geoffroy GOUARI TSIMBA

Création graphique et mise en page
Béatrice Delas

Impression
Le Réveil de la Marne

Octobre 2023



Direction générale
de l'Économie

Bld. Denis SASSOU N'GUESSO
face MUCODEC la gare
1111 Brazzaville

+ 242 22 260 03 54
dgeconomie.cg@gmail.com