



RAPPORT DEFINITIF EN DATE DU 21 OCTOBRE 2025

Audit des éléments constitutifs de la structure des prix des produits pétroliers en RCA

(Référence du client : UNDP-CAF-00341)

Préparé pour:

Le Gouvernement de la République Centrafricaine



Préparé par :



CPCS Ref: 25253
21 octobre 2025

www.cpcs.ca

Avec l'appui technique et financier du:



Audit des éléments constitutifs de la structure des prix des produits pétroliers en RCA

Cet audit vise à analyser la structure officielle des prix des hydrocarbures raffinés en République Centrafricaine et à comparer les marges fixées aux coûts réellement supportés par les acteurs de la chaîne d'approvisionnement, dans le but d'optimiser la transparence et l'équité du marché pétrolier centrafricain.

Rapport définitif en date du 21 octobre 2025

Ce rapport d'audit définitif analyse la sincérité des lignes de la structure de prix des produits pétroliers en RCA et propose des recommandations pour optimiser ce dernier. Il présente également un aperçu du secteur et de ses acteurs.

Remerciements

L'équipe du CPCS remercie les représentants du Programme des Nations unies pour le développement (PNUD), du Ministère des Finances et du Budget de la République Centrafricaine, ainsi que l'ensemble des parties prenantes du secteur pétrolier centrafricain consultées, pour leur disponibilité, leurs conseils et leurs suggestions précieuses.

Opinions et limites

Sauf indication contraire, les opinions exprimées dans le présent document sont celles des auteurs et ne reflètent pas nécessairement celles du Programme des Nations unies pour le développement (PNUD) ou du Gouvernement de la République Centrafricaine.

Le CPCS s'efforce de valider les données obtenues de tiers, mais il ne peut garantir l'exactitude de ces données.

Notre Code d'intégrité

CPCS mène ses activités de manière éthique, honnête et équitable.

Notre [Code d'intégrité](#) s'applique à notre personnel, aux personnes qui travaillent avec ou pour l'une des entreprises du groupe CPCS, et ce, peu importe son titre, son ancienneté ou son lieu de travail. Nos [partenaires d'affaires](#) sont aussi tenus de respecter notre Code d'intégrité.

Contact

Les questions et les commentaires sur ce document de travail peuvent être adressés à l'adresse suivante :

Iain MacDonald
Gestionnaire de projet
T: +1 (613) 314 4304
E : imacdonald@cpcs.ca

Source de l'image en couverture et ci-dessous : Illustrations préparées pour CPCS par l'artiste torontois Mike Parsons.

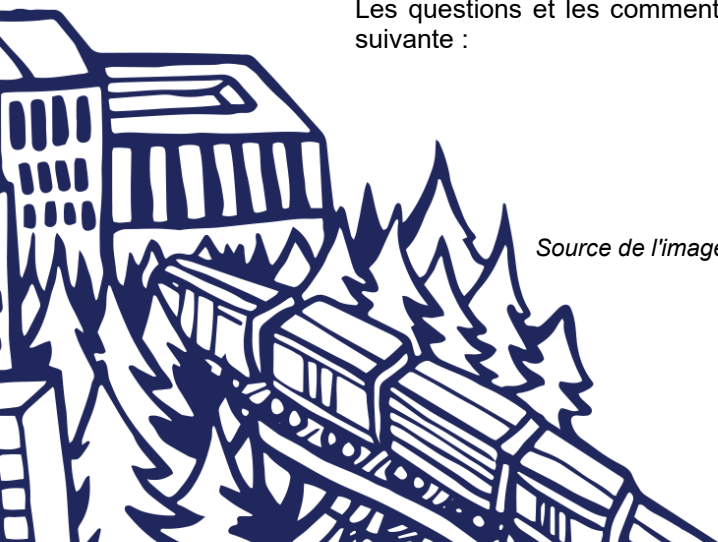


Table des matières

Acronymes, sigles, et Abréviations.....	iv
Commentaires du Gouvernement et Réponses du Consultant.....	v
SOMMAIRE EXÉCUTIF	xi
1 Introduction	1
1.1 Problématique	1
1.2 Objectifs et portée de l'audit	3
1.3 Objectifs et résultats attendus du mandat	3
1.4 Contenu de ce rapport	4
2 Approche méthodologique.....	5
2.1 Méthodologie du Consultant	5
2.1.1 Méthodologie de collecte de données	6
2.1.2 Méthodologie d'analyse	7
3 Segment importation	9
3.1 Cadre de l'importation.....	9
3.1.1 Identification des étapes de la chaîne logistique routière (via le Cameroun)	13
3.1.2 Identification des étapes de la chaîne logistique fluviale.....	13
3.1.3 Identification des principaux intervenants	14
3.2 Analyse des lignes propres à l'importation.....	15
3.2.1 Référence internationale	16
3.2.2 Prime trader.....	23
3.2.3 Différentiel	25
3.2.4 Frais financiers	28
3.2.5 Frais service d'importation.....	30
3.2.6 Marge importateur	32
3.2.7 Total du coût d'importation au port d'entrée.....	35
3.2.8 Frais de transit.....	39
3.2.9 Transport international (fleuve et route).....	42
3.2.10 Frais de port sec.....	44
3.2.11 Frais de redevance SCEVN.....	46
3.3 Recommandations pour le segment importation	47
4 Segment stockage.....	49
4.1 Cadre du stockage	49
4.1.1 Identification des étapes de la chaîne logistique routière (via le Cameroun)	50
4.1.2 Identification des étapes de la chaîne logistique fluviale.....	50
4.1.3 Identification des principaux intervenants	50
4.2 Analyse des lignes propres au stockage.....	51
4.2.1 Frais de passage.....	51

4.2.2	Frais de coulage	54
4.2.3	Extension capacité et stockage	55
4.3	Recommandations pour le segment stockage	56
5	Segment distribution	58
5.1	Cadre de la distribution	58
5.1.1	Identification des étapes de la chaîne logistique (Cameroun et RDC)	58
5.1.2	Identification des principaux intervenants	59
5.2	Analyse des lignes propres à la distribution	59
5.2.1	Marge distributeur	59
5.2.2	Transport Bangui	62
5.2.3	Marge gérant	66
5.3	Recommandations pour le segment distribution	68
6	Fiscalité.....	69
6.1	Sources de la fiscalité.....	69
6.2	Évolution de la fiscalité	70
6.3	Lignes propres à la fiscalité et parafiscalité.....	72
6.3.1	Droits de douane	72
6.3.2	Taxe communautaire d'intégration (TCI).....	73
6.3.3	Contribution communautaire d'intégration (CEEAC)	73
6.3.4	Redevance infrastructure.....	74
6.3.5	Péréquation	74
6.3.6	Contrôle et lutte contre la fraude.....	77
6.3.7	Taxe unique sur les produits pétroliers	77
6.3.8	TVA	78
6.3.9	Soutien et renversement État	78
6.4	Recommandations pour la fiscalité	79
7	Synthèse des recommandations.....	80
7.1	Synthèse des anomalies principales.....	80
7.2	Recommandations.....	81
7.3	Proposition de structure de prix des produits pétroliers en RCA	82
7.3.1	Rentes attribuées à l'État.....	82
7.3.2	Rentes attribuées aux consommateurs.....	87
7.3.3	Rentes partagées	90
7.4	Répartition des rentes.....	94

Acronymes, sigles, et Abréviations

Acronyme	Signification
ASRP	Agence de Stabilisation et de Régulation des Prix
BEAC	Banque des États de l'Afrique Centrale
BGFT	Bureau de Gestion du Fret Terrestre (Transporteurs privés camerounais)
CEMAC	Communauté Économique et Monétaire de l'Afrique Centrale
CIF	Cost, Insurance and Freight
CNPP	Commission Nationale des Produits Pétroliers
CSPH	Caisse de Stabilisation des Prix des Hydrocarbures
DSF	Déclaration Statistique et Fiscale
FCFA	Franc de la Communauté Financière Africaine
FMI	Fonds Monétaire International
FOB	Free On Board
GTC	Groupement des Transporteurs de Centrafrique
HRS	(Dépôt à l'aéroport)
MDERH	Ministère du Développement de l'Énergie et des Ressources Hydrauliques
MINEE	Ministère de l'Énergie et de l'Eau
MINUSCA	Mission Multidimensionnelle Intégrée des Nations Unies pour la Stabilisation en République Centrafricaine
PMFC	Prix Moyen Frontière Commercial en RDC
PNUD	Programme des Nations Unies pour le Développement
RCA	République Centrafricaine
RDC	République Démocratique du Congo
SCDP	Société Camerounaise de Dépôts Pétroliers
SCEVN	Société Centrafricaine d'Exploitation de la Voie Navigable
SOCASP	Société Centrafricaine de Stockage des Produits Pétroliers
SOCATRAF	Société Centrafricaine des Transports Fluviaux
SOGAL	Société de Gestion des Actifs Logistiques
SONARA	Société Nationale de Raffinage
SYDONIA	Système Douanier Automatisé

Commentaires du Gouvernement et Réponses du Consultant

Libellé	Recommandation initiale du Consultant	Commentaire du Gouvernement	Réponse du Consultant	Recommandation finale du Consultant
Référence internationale	Appliquer une méthodologie fixe, telle que celle du décret n°24.157 du 17 juin 2024 pour établir le prix de référence.	La méthodologie que nous proposons est celle basée sur le principe d'épuisement de stock certifié par le comité de structure de prix des produits pétroliers. L'importateur est tenu de présenter la situation des stocks achetés et une balance sera faite et suivie par le Comité de structure de prix après la mise en consommation. Ceci est due à la réalité de l'enclavement de notre pays. Le cas concret c'est le Don Russe dont le stock est resté pendant plus de six mois.	<p>Le Consultant comprend la méthodologie proposée, mais tient à préciser les éléments suivants:</p> <ul style="list-style-type: none"> Aucune information n'a été fournie par l'État ou Neptune Oil montrant que le carburant consommé aujourd'hui a été acheté en juillet 2024. Notre analyse de la chaîne logistique pétrolière de la RCA confirme qu'il n'est pas possible que le carburant consommé aujourd'hui en RCA ait été importé en juillet 2024, comme cela est supposé dans la structure de prix présentement en vigueur en RCA. La période de juillet 2024 coïncide avec une période durant laquelle les cours pétroliers ont atteint un pic; ils ont diminué de manière importante depuis. L'état centrafricain et les consommateurs ne bénéficient donc pas de cette diminution des cours mondiaux. La structure de prix en vigueur au Cameroun auquel Neptune Oil est assujetti ne suit pas le principe d'épuisement de stock, mais plutôt le principe d'une période fixe comme suggéré par le Consultant. C'est également l'approche qui a été suivie en RCA avant la signature du contrat d'exclusivité avec Neptune Oil. L'approche basée sur le principe d'épuisement de stock n'est pas conforme aux meilleures pratiques internationales, même pour les autres pays du Sahel, car elle encourage une présentation inexacte de la situation ce qui mène à des surcoûts importants. 	Le Consultant maintient sa recommandation initiale: le gouvernement de la RCA devrait négocier avec tous les importateurs une formule fixe qui reflète la moyenne des délais réels de la chaîne d'approvisionnement pour le fleuve et la route, conformément au décret n°24.157 du 17 juin 2024.

			<ul style="list-style-type: none"> La méthodologie du principe d'épuisement fait perdre à l'État plus de 1 milliard de FCFA par mois. 	
Différentiel	Supprimer le différentiel dans la structure de prix.	Au regard des éléments attestant de l'existence de cette charge, nous pouvons raisonnablement retenir la valeur de 50 FCFA le litre dans la structure de prix.	<p>Le Consultant souhaite préciser que:</p> <ul style="list-style-type: none"> Aucune information n'a été présentée qui explique ou justifie ce coût. Ce coût n'existe pas dans la structure de prix des pays comparables, et les coûts d'importation du carburant en RCA sont déjà les plus élevés sur le continent africain. Ce coût n'existait pas dans la structure de prix en RCA avant 2024. Ce coût fait perdre à l'État 800 millions de FCFA par mois. 	Le Consultant maintient sa recommandation de supprimer la ligne différentiel dans la structure de prix.
Frais financiers	Diminuer les frais financiers de 2,5% à 1,75 % dans la structure de prix.	<p>Les frais financiers ne se limitent pas seulement à la lettre d'émission de crédit. Ils sont assimilés entre autres aux :</p> <ul style="list-style-type: none"> Frais de mise en place de lignes de trading Frais Conventions notariées pour la mise en place de ces lignes Frais d'enregistrement de cette convention Frais d'ouverture des LC Frais d'émission Les intérêts de crédit, la LC étant toujours adossée à un crédit au taux bancaire en vigueur et ou un cash collatéral Frais de confirmation qui ne dépendent nullement de nos banques locales et qui oscillent entre 4-6% avec des risques d'exigence de double confirmation 	<p>Le Consultant prend note de l'explication des différents frais financiers applicables et souhaite préciser que:</p> <ul style="list-style-type: none"> Aucune preuve n'est fournie pour justifier la taille de ces frais. Dans la plupart des pays comparables, ce coût est déjà inclus dans les frais de service d'importation, qui sont déjà très élevés en RCA. Le prix d'émission des lettres de crédit au Cameroun est de 1,75%. Ce coût n'existait pas dans la structure de prix de la RCA avant 2024. 	Le Consultant maintient sa recommandation de supprimer la ligne frais financiers et de l'intégrer dans la ligne des frais de service d'importation.

		<p>- Frais de transfert - Frais d'achat de devises entre 6-10%. Les banques étant obligées de recourir à cette méthode afin de respecter les échéances de paiement des LC au risque de subir des pénalités exorbitantes</p> <p>Au regard des Frais ci-dessus, le taux appliqué en cours ne permet pas de couvrir les charges. Nous envisageons le revaloriser. En attendant, nous suggérons l'application de la valeur en cours dans la structure de prix.</p>		
Frais et service à l'importation	Fixer les frais d'importation à 9 % du prix de référence internationale, sur le fleuve et la route.	<p>Les documentations vous ont été communiquées dans lesquelles cette valeur représentait 15% du cumul du Prime Trader et de la moyenne de la référence internationale. Nous suggérons la reconduction du taux ci-dessus.</p>	<p>Le Consultant a bien reçu le document transmis qui montre que les frais de services d'importation qui ont été payés en janvier 2023 pour des produits pétroliers importés en juillet 2022 étaient de 15% du prix de référence international. Le Consultant souhaite clarifier que:</p> <ul style="list-style-type: none"> • La période durant laquelle le document a été émis était caractérisée par d'importantes disruptions dans l'approvisionnement de carburant en RCA, illustré par une sévère pénurie en novembre 2022. Durant cette période, les importateurs s'inquiétaient de ne pas être payés, ce qui augmentait les coûts d'importation. Cette période n'est pas applicable à la situation d'aujourd'hui. • Les frais de service d'importation en RCA étaient de 9% en octobre 2024 et s'élèvent à 9% aujourd'hui au Cameroun. • Le contrat d'importation de Neptune Oil précise que ces frais ne devraient pas dépasser 10% du prix. 	Le Consultant maintient sa recommandation de fixer les frais d'importation à 9% du prix de référence international.

Marge importateur	Réduire la marge importateur à 20 FCFA/litre pour les importations par le fleuve. Ne pas changer la marge importateur pour les importations par la route qui s'élèvent aujourd'hui à 20 FCFA/litre.	Au Cameroun, l'importateur étant en même temps distributeurs il bénéficie d'un double niveau de marges ainsi que d'une prise en charge par l'État des frais liés à l'importation, c'est pour cette raison que la marge est à 20 FCFA le litre. À cet égard, nous proposons l'augmenter à 25 FCFA le litre sur la voie fluviale.	Le Consultant prend note des observations formulées et tient d'abord à rappeler que la marge importateur sur la voie fluviale s'élève aujourd'hui à 35 FCFA par litre. Ensuite le Consultant souhaite rappeler que: <ul style="list-style-type: none"> • La marge d'importateur en RCA est beaucoup plus élevée que dans les pays voisins (ex. 16 FCFA par litre au Cameroun). • De manière générale, l'ensemble des frais d'importation (différentiel, frais financiers, premium, prime trader, marge importateur, frais de service d'importation) pour la RCA sont élevés et nombreux, par rapport à la situation en RCA avant 2024, à l'expérience d'autres pays, et aux frais qui sont réellement supportés par l'importateur aujourd'hui. 	Le Consultant maintient sa recommandation de réduire les frais d'importation pour le corridor fluvial de 35 à 20 FCFA par litre, et ne pas changer la marge importateur par la route qui s'élève aujourd'hui à 20 FCFA par litre.
TVA	Aucun changement à la structure de prix. À terme, le champ d'application de la TVA pourrait être révisé pour s'appliquer à des activités économiques, et non à la parafiscalité.	Elle est généralement calculée sur les prix à la pompe en RCA alors que le champ d'application de détermination proposée s'étend aux taxes et redevances. Nous proposons la méthode en cours qui sécurise et stabilise les ressources de l'État.	Le Consultant prend note des observations formulées et tient à préciser qu'il n'a pas proposé de changement à cet effet dans la structure de prix.	Le Consultant ne propose pas de changement au champ d'application de la TVA dans la structure de prix.
Transport Bangui	Augmenter le coût de 9 FCFA/litre à 13 FCFA/litre, conformément aux demandes du GTC, et de conditionner cette augmentation à des engagements d'investissements pour renouveler la	Nous proposons le maintien de la rémunération actuelle qui est de 9 FCFA le litre au lieu de 13 FCFA en adéquation aux charges de l'activité.	Le Consultant souhaite formuler la réponse suivante: <ul style="list-style-type: none"> • Aucune information n'a été présentée par l'État justifiant le coût de 9 FCFA par litre. • L'analyse des informations financières transmises par les opérateurs économiques impliqués dans le transport de carburant à Bangui indique qu'un coût de 13 FCFA par litre est nécessaire pour assurer la rentabilité de l'activité. 	Le Consultant maintient sa recommandation d'augmenter les frais de transport Bangui à 13 FCFA par litre.

	flotte de camions-citernes.			
Péréquation	Aucun changement à la structure de prix, mais envisager une augmentation des tarifs de transport pour les transporteurs qui effectuent la distribution des produits pétroliers en province.	Nous proposons l'application de la valeur 135 FCFA/km/m3 au lieu de 150 FCFA/km/m3 en équilibre à la provision dans la structure de prix des produits pétroliers.	<p>Le Consultant souhaite rappeler que:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Il n'a pas recommandé de changement à la structure de prix pour cette ligne. • Aucune justification n'a été transmise pour justifier un tarif de 135 FCFA/km/m3. • La suggestion d'augmenter à terme le tarif à 150 FCFA/km/m3 permettrait d'assurer la viabilité du service et la distribution dans les provinces, et aiderait également à lutter contre le marché parallèle qui existe dans certaines provinces. 	Le Consultant ne propose pas de changement à la péréquation dans la structure de prix.
Transport international	Diminuer le tarif de transport routier à 125 FCFA par litre et diminuer le tarif de transport fluvial à 70-75 FCFA par litre, selon le type de carburant.	<p>Le coût de transport international dans la structure de prix des produits pétroliers a connu une augmentation à 150 FCFA le litre pour trois principales raisons :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. La renonciation du Gouvernement Camerounais à subventionner les produits pétroliers a fait rebondir les prix à la pompe passant de 720 à 828 FCFA le litre pour le Gasoil et 730 à 840 FCFA le litre pour le Super provoquant ainsi des augmentations des prix en cascade y compris celui des transports. 2. La distance Douala-Garoua (1189km) est sensiblement identique à la distance Douala-Bangui (1401km) pour un coût de transport 	<p>Le Consultant prend note des observations qui permettent de mieux comprendre certains facteurs qui contribuent à augmenter les coûts du transport routier. Le Consultant intégrera ces observations dans son rapport.</p> <p>Le Consultant tient à préciser que:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Selon des informations fournies par le BGFT, les transporteurs acceptent aujourd'hui 115 à 125 FCFA par litre pour le transport international entre Douala/Limbe et Bangui. • Selon les informations fournies par SEP Congo, les frais de transport fluvial entre Kinshasa et Bangui sont de 53 FCFA/litre, ce qui est nettement inférieur au coût actuel dans la structure (100 FCFA/litre). 	Le Consultant maintient sa recommandation de réduire les prix de transport international.

		<p>respectivement de 149,10 FCFA le litre et 150 FCFA le litre.</p> <p>3. La dégradation avancée de l'état des infrastructures routières entre Garoua Mboulaye-Bangui.</p> <p>Au regard de ce qui précède, nous suggérons la reconduction du prix pratiqué en cours au lieu de sa révision à 125 FCFA le litre aux fins d'être compétitif sur le segment d'activité de transport international. Il est aussi important de préciser que le prix en cours n'intègre pas les frais de BGFT, BARC, frais d'escorte, check point et les GPS.</p>		
--	--	---	--	--

SOMMAIRE EXÉCUTIF

Objectifs et méthodologie

Ce rapport d'audit vise à cartographier les acteurs du secteur pétrolier aval en RCA, à évaluer la sincérité des composantes de la structure tarifaire, et à proposer des optimisations de cette structure.

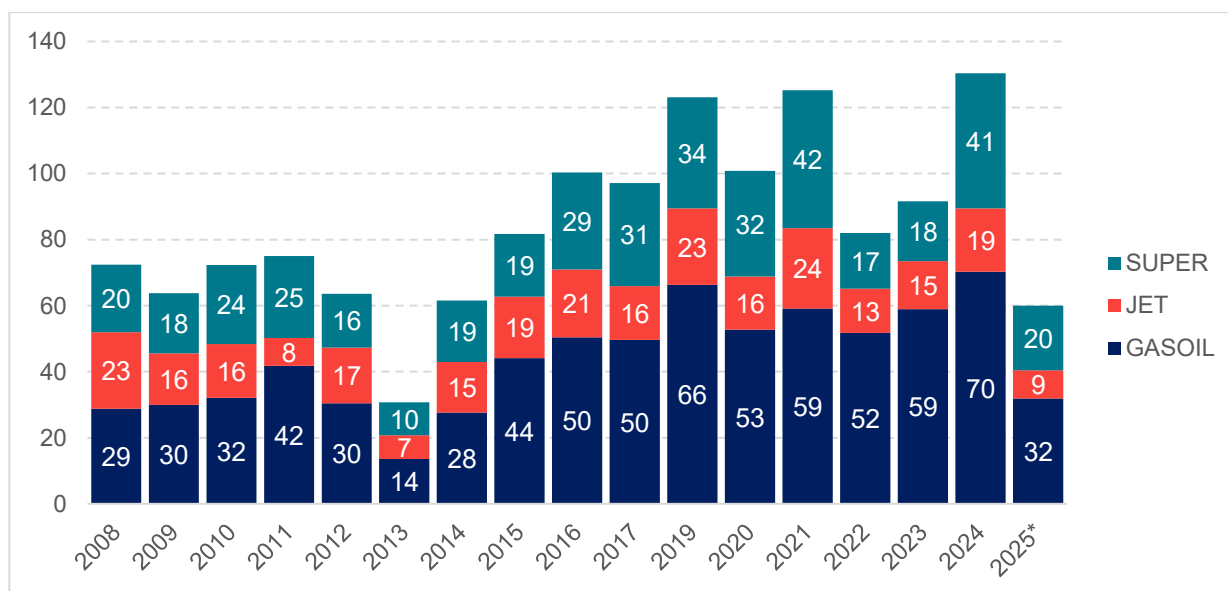
Pour mener cette mission, le consultant a collecté un volume important de données et rencontré les principaux acteurs du secteur lors de déplacements à Bangui. L'analyse de la sincérité des éléments de la structure tarifaire s'appuie sur :

- Une vérification de la conformité aux décrets et arrêtés en vigueur
- L'analyse de la structure de prix à travers le temps
- L'analyse des éléments de la structure par rapport à des pays comparables
- L'analyse de la structure de prix des différents corridors d'approvisionnement
- L'analyse des états financiers des acteurs du secteur

Contexte du marché

La RCA importe environ 130 millions de litres de carburant par an, dont approximative 53% de gasoil, 33% de super, et 14% de carburant aviation (jet fuel).

Volumes de carburant importés en RCA par année et type de carburant, millions de litre



* Les valeurs pour 2025 sont pour les 6 premiers mois de l'année.

Entre 2012 et 2022, la majorité des approvisionnements transitait par le corridor fluvial via la RDC, tandis que depuis 2023, le corridor routier camerounais prédomine. Chaque corridor dispose d'une structure tarifaire spécifique.

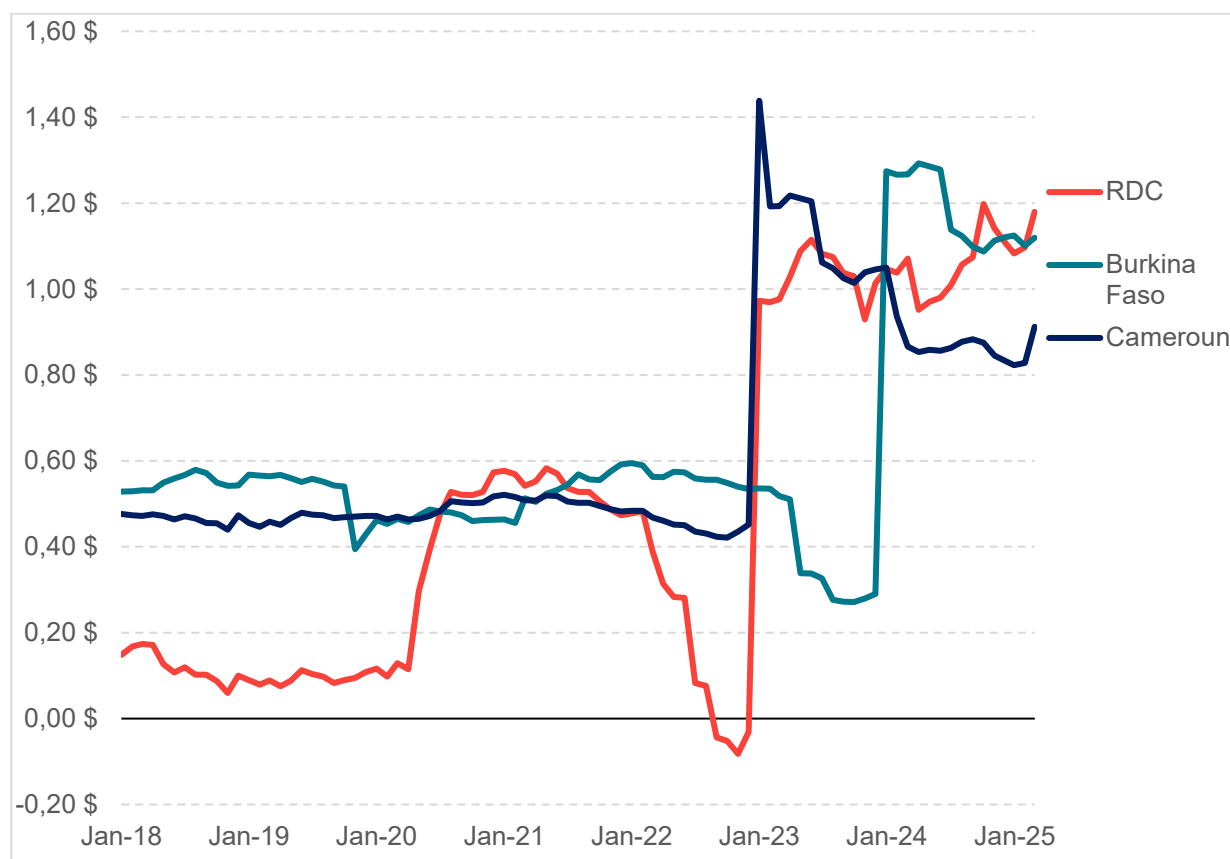
Constats principaux

Compte tenu, entre autres, la situation enclavée de la RCA et de son marché relativement petit, les prix à la pompe des produits pétroliers en RCA ont généralement été plus élevés que dans

les pays voisins et d'autres pays enclavés de la région. Cet écart, qui était d'environ 0,50 dollar le litre entre 2018 et 2023, a depuis doublé subitement pour s'établir actuellement autour de 1 dollar le litre.

Dans quelle mesure la RCA paie-t-elle plus cher son carburant que d'autres pays ?

Delta du prix à la pompe du diesel de la RCA vs. autres pays, \$US par litre



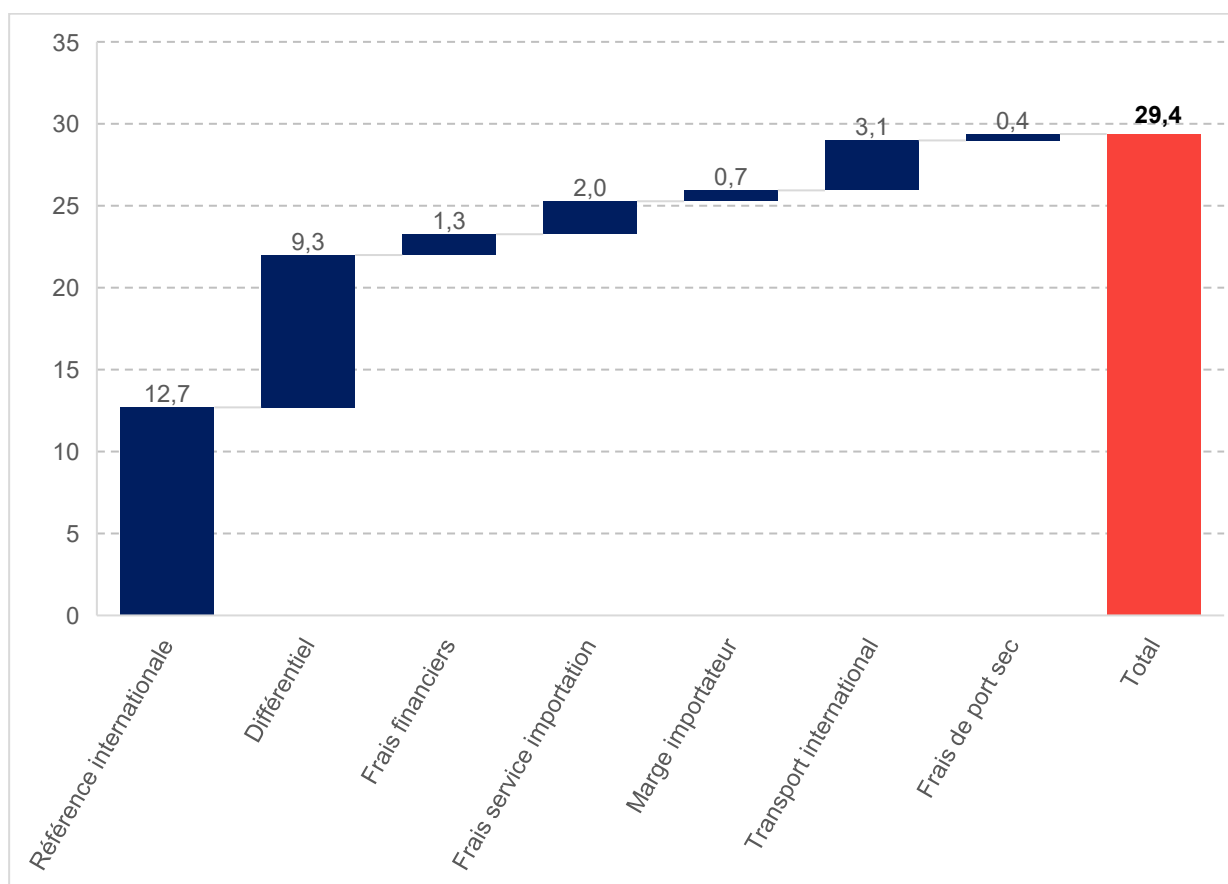
Source : World Bank Global Fuel Prices database

L'analyse du Consultant révèle un important surcoût¹ du prix du carburant en RCA qui s'élève à 190-241 FCFA par litre pour le super, et à 221-288 FCFA par litre pour le gasoil². Globalement, ces surcoûts augmentent le montant total annuel payé par les consommateurs et le gouvernement pour le carburant en RCA par 29 milliards de FCFA. Par ailleurs, ces surcoûts réduisent aussi les recettes fiscales en contractant la consommation formelle et en favorisant les importations informelles.

¹ Par surcoût, il est entendu le coût qui dépasse le recouvrement des coûts et une marge acceptable.

² Il convient de noter que ces surcoûts augmentent également les autres lignes de la structure de prix qui sont proportionnelles au prix du produit, telles que la fiscalité.

Estimation de la valeur du surcoût annuel sur le premium à l'importation, milliards de FCFA



Source : Analyse CPCS

Selon la modification du prix à la pompe, l'État et/ou les consommateurs bénéficieraient de la récupération des surcoûts. Les importateurs subiraient une diminution importante de leurs rentes liées aux frais d'importation.

**Changement des rentes par acteur selon la nouvelle structure de prix proposée
(en milliards de FCFA par année)**

Entité	Scénario 1: Rentes attribuées à l'État	Scénario 3: Rentes partagées	Scénario 2 Rentes attribuées aux consommateurs
Importateurs	-36,1	-36,1	-36,1
SOCASP	0,1	0,1	0,1
Distributeur	0	0	0
Transporteur/Bgui	0,5	0,5	0,5
État*	35,5	17,9	0,3
Consommateur	0	17,6	35,2

Source : Analyse CPCS

*Ne prend pas en compte les revenus supplémentaires associés à une réduction attendue des importations informelles

Note : Le total des rentes est plus élevé dans ce tableau que le surcoût présenté dans le graphique précédent, car le graphique précédent comptabilise seulement l'impact des lignes comportant des surcoûts. Le tableau ci-dessus contient également les lignes de la structure qui n'ont pas d'anomalies, mais qui sont calculées proportionnellement aux lignes avec anomalies. De ce fait, le total des rentes est plus élevé que le surcoût.

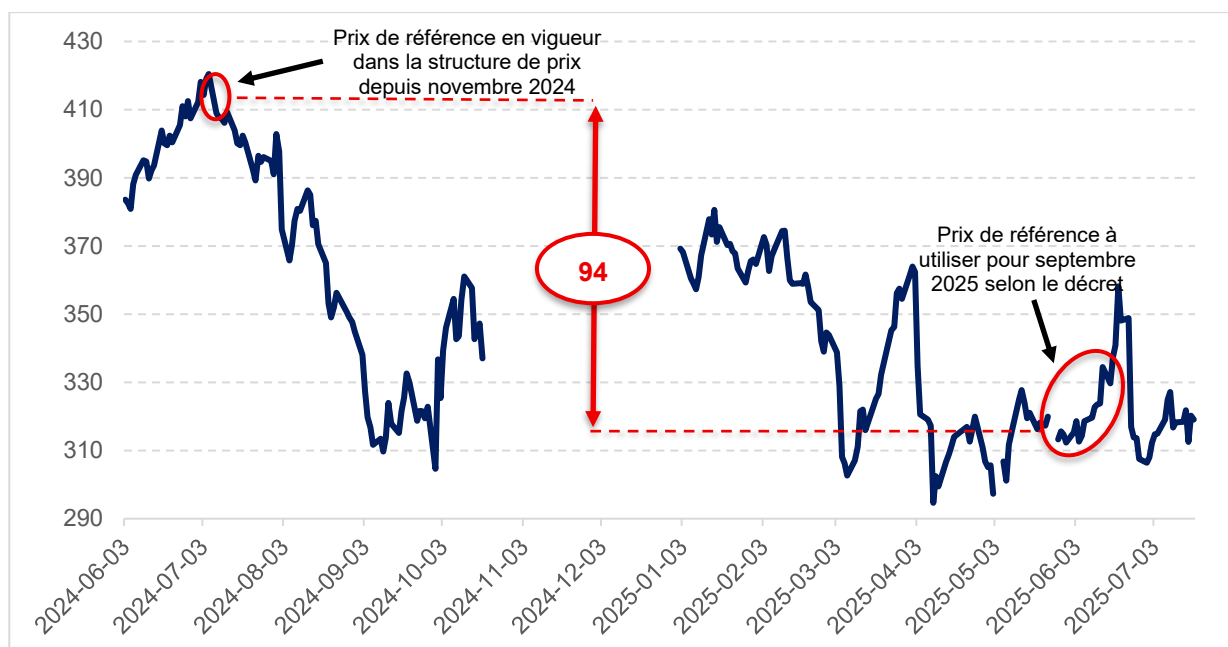
Les surcoûts identifiés proviennent surtout des activités d'importation du carburant en RCA. Une analyse de chaque segment (importation, stockage, distribution) de la structure de prix du carburant est présentée ci-dessous.

1. IMPORTATION

L'analyse révèle que les coûts d'importations sont trop élevés en raison de :

- Un calcul erroné du prix de référence du carburant qui ne correspond pas aux dates stipulées dans le décret et d'une formulation floue dans le contrat de l'importateur. Le surcoût varie entre 98-116 FCFA par litre sur le corridor routier et entre 89-100 FCFA par litre sur le corridor fluvial pour la période de mars à juillet 2025.

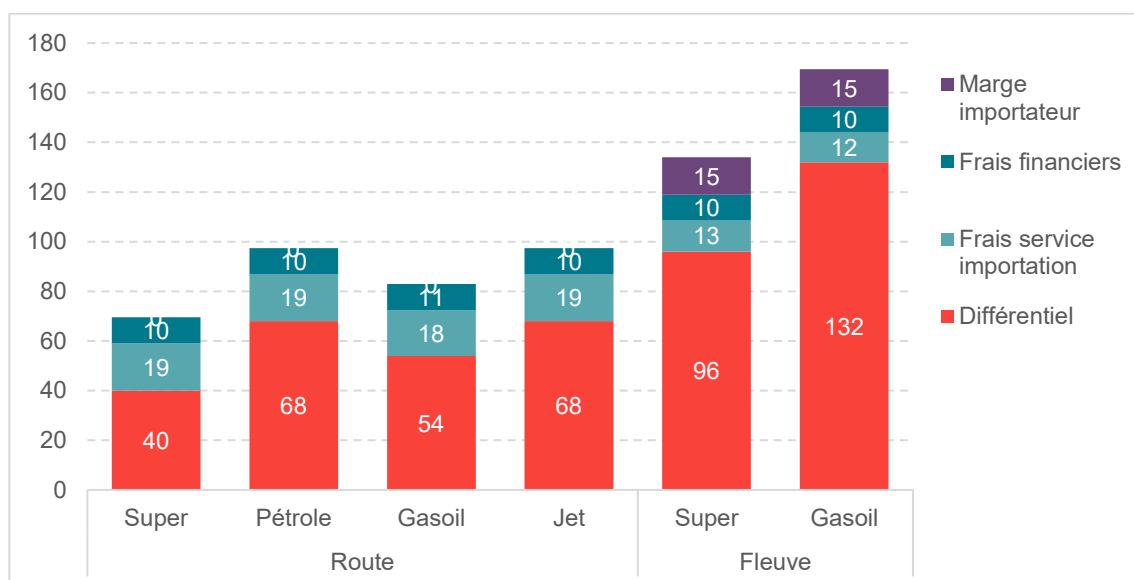
Prix Platt's CIF NW Cargo pour le Super, FCFA par litre



Source : Platt's et analyse CPCS

- Un premium importateur substantiellement plus élevé que les niveaux historiques et que les pratiques dans les pays voisins, avec des composantes manquant de transparence. Le surcoût identifié concerne spécifiquement les lignes « différentiel », « frais de service importation », et « marge importateur ». L'analyse révèle un surcoût de 70-169 FCFA par litre, selon le corridor et le type de carburant.

Estimation du surcoût sur le premium à l'importation, FCFA par litre

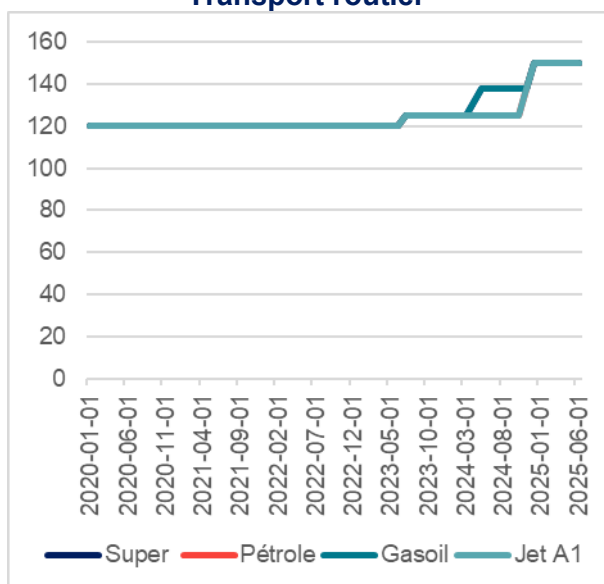


Source : Analyse CPCS

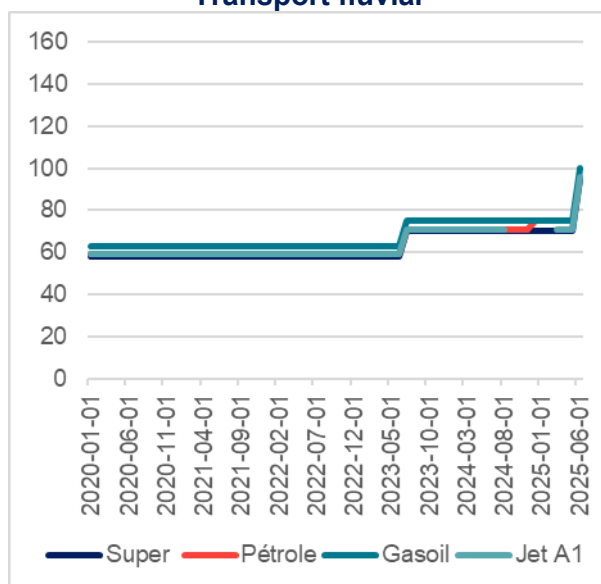
- ➔ Des coûts de transport entre les ports (Douala, Limbé, ou Matadi) et le dépôt de Kolongo qui ont fortement augmenté en 2024 et dépassent aujourd'hui les coûts réels du marché, notamment sur le corridor Douala-Bangui. L'analyse établit un surcoût de 25 FCFA par litre pour chaque type de carburant sur le corridor camerounais et congolais dans la mesure où plus de volumes seraient transportés sur ce corridor.

Évolution du transport international jusqu'en RCA (en FCFA/litre)

Transport routier



Transport fluvial

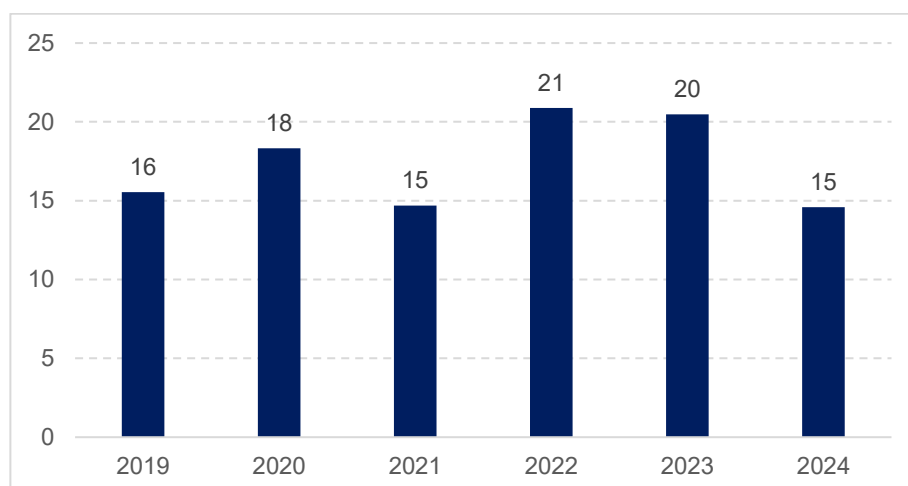


Source : Ministère des finances et du budget

2. STOCKAGE

L'analyse comparative des frais de stockage régionaux et l'examen des états financiers de la SOCASP ne révèlent aucun surcoût pour les activités de stockage. Compte tenu des besoins d'amélioration et d'augmentation des capacités de stockage pour limiter les pénuries, il est recommandé d'envisager une revalorisation de 3 FCFA par litre des frais de passage (de 15 à 18 FCFA/litre) pour le Super, le gasoil et le pétrole.

Charges d'exploitation de la SOCASP par volumes réceptionnés (FCFA/litre)



Source : DSF 2020 à 2024 de la SOCASP et données d'importation de la SOCASP

3. DISTRIBUTION

L'analyse comparative régionale, l'examen des états financiers et l'étude de l'évolution temporelle des tarifs révèlent que le transport à Bangui pourrait mériter une augmentation. Une analyse des états financiers de CEDICO confirme que ses activités ont été déficitaires durant la période 2021-2024. Une marge plus élevée pourrait également inciter des investissements dans le parc de camions du pays qui est aujourd'hui en grande partie vétuste.

Indicateurs financiers de CEDICO (en FCFA)

Indicateurs financiers	2021	2022	2023	2024
Résultat d'exploitation	4 463 389	66 493	-10 362 476	119 260
Résultat net	-1 993 355	-5 379 293	-15 808 252	-6 016 986

Source : DSF (Déclaration Statistique Et Fiscale) 2022 et 2024 de CEDICO

4. FISCALITÉ

Sur la base de justificatifs de transport en province, il est recommandé d'augmenter le tarif du transport provenant de la péréquation.

Recommandations complémentaires

Pour accompagner les recommandations proposées ci-dessus, le Consultant recommande également les mesures d'accompagnement suivantes :

- Instituer une révision périodique des justificatifs des lignes de la structure de prix
- Augmenter et fluidifier la part du volume transitant par le transport fluvial
- Mettre en œuvre une révision annuelle du contrat de Neptune, comme prévu contractuellement
- Négocier avec d'autres importateurs pour assurer un approvisionnement plus stable et contribuer à réduire les coûts des produits pétroliers – surtout sur le corridor congolais, sur lequel Neptune n'a pas de logistique.

- Mieux comprendre les frais de transit, pour déterminer s'il existe des optimisations potentielles de ces coûts.
- Assurer un suivi sur les différentes lignes parafiscales.
- Revoir les exonérations accordées aux différentes entités et également s'assurer que les exonérations s'appliquent uniquement aux recettes de l'état et non à la parafiscalité (ex. redevance infrastructure).
- Revoir dans la méthodologie de détermination des droits de douane, des taxes régionales et de l'application de la TVA sur la parafiscalité.

1 Introduction

Points clés du chapitre

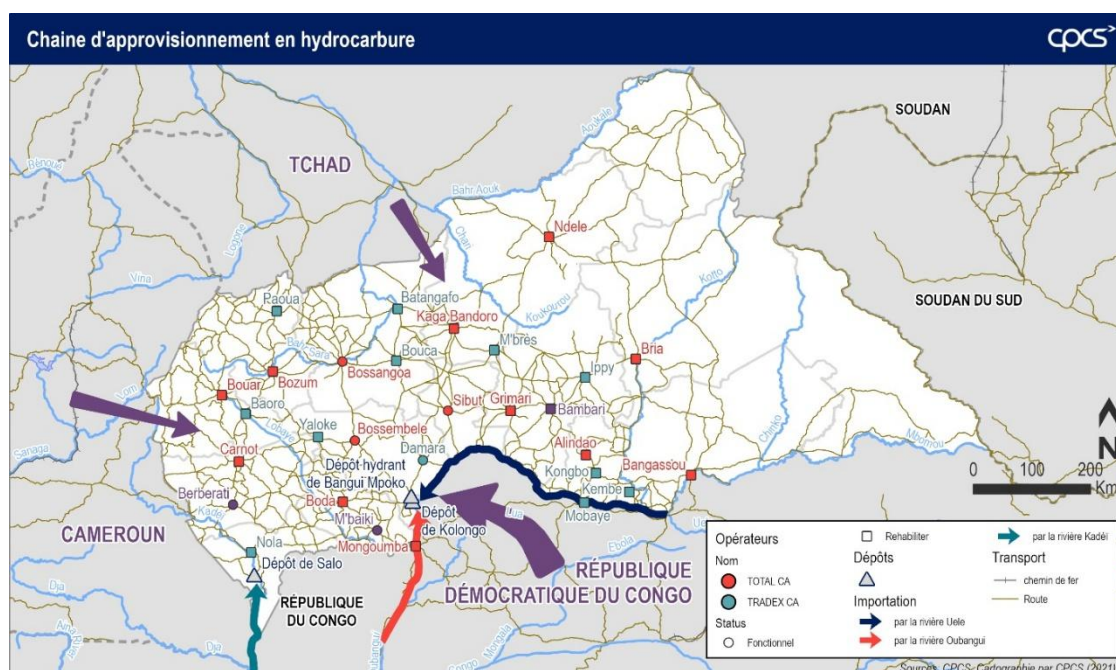
- Ce chapitre introductif établit le cadre de la mission d'audit de la structure des prix des produits pétroliers en RCA, confiée à CPCS par le PNUD.
- Il présente les objectifs de l'étude ainsi que les objectifs et l'organisation de ce livrable.

1.1 Problématique

Les prix des produits pétroliers constituent un enjeu majeur pour l'économie et la société centrafricaine, intervenant dans l'ensemble des secteurs d'activité. Au-delà de leur utilisation directe dans les transports et l'industrie, carburants, combustibles et autres dérivés du pétrole alimentent la production d'électricité, les activités agricoles et une multitude de processus industriels. Cette omniprésence confère aux prix pétroliers un effet multiplicateur sur l'ensemble de la structure des coûts économiques, faisant de leur maîtrise un enjeu stratégique majeur pour l'État.

La République Centrafricaine demeure entièrement dépendante de l'extérieur pour ses besoins en hydrocarbures, important 100% de sa consommation de produits pétroliers que sont le Super, le Gasoil, le Pétrole lampant et le Jet A1. Cette dépendance totale, conjuguée à sa position géographique enclavée, complexifie considérablement l'approvisionnement énergétique national. Historiquement approvisionnée par le Cameroun, la République Démocratique du Congo (RDC), la République du Congo et le Tchad, la République centrafricaine (RCA) s'approvisionne aujourd'hui principalement par le Cameroun.

Figure 1-1: Chaîne d'approvisionnement en hydrocarbure en 2021

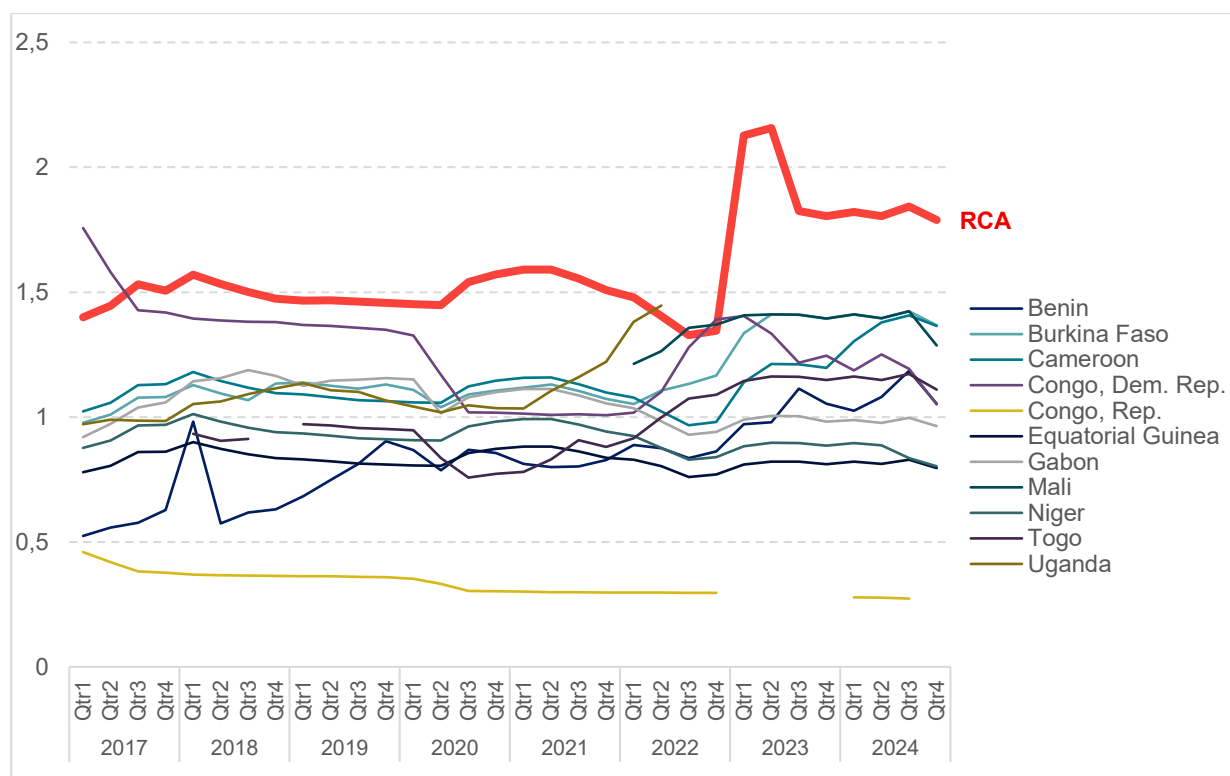


Après plus de deux décennies depuis la libéralisation du secteur pétrolier aval en 2000, force est de constater que cette réforme n'a pas permis d'atteindre les objectifs escomptés. Les mécanismes de formation des prix manquent encore de transparence et génèrent aujourd'hui des dysfonctionnements profonds qui appellent une réforme urgente et structurelle.

Des prix régionaux parmi les plus élevés avec un impact dramatique sur la population

Depuis 2018, les prix de l'essence en RCA sont les plus élevés de la région, et l'augmentation marquée en 2023 a encore accentué l'écart avec les pays voisins.

Figure 1-2: Evolution trimestrielle des prix de l'essence régulier (en USD par litre)



Source: World Bank Global fuel prices database

Avec un litre d'essence à 1,78 USD, les prix des carburants représentent une charge considérable pour les ménages centrafricains, particulièrement dramatique pour les 72% de la population vivant sous le seuil international de pauvreté à 3 USD par jour (donnée de 2021)³.

Un plein de 40 litres correspondrait à plus de 50% du revenu mensuel minimum de 2024 et de 133 USD selon l'Organisation Internationale du Travail⁴, sans compter l'effet multiplicateur sur les prix des denrées alimentaires et des transports. Au-delà de l'impact dramatique sur le niveau de vie de la population, en augmentant la part du revenu consacré au carburant des ménages et des entreprises, les niveaux de consommation et l'économie globale sont très largement impactés, aggravant ainsi une situation déjà fragile.

Une érosion fiscale alimentée par la contrebande et l'opacité des mécanismes

Ces écarts de prix entre la RCA et ses pays voisins encouragent la contrebande qui alimente un marché parallèle considérable. Bien que difficile à quantifier, ce marché non négligeable a un impact considérable sur les recettes fiscales de l'État, réduisant ainsi la base imposable et

³ République centrafricaine | Data

⁴ Statistiques sur les salaires - ILOSTAT

générant une érosion fiscale importante. Cette situation prive l'État de ressources cruciales dans un contexte où les besoins de financement demeurent considérables.

Parallèlement, les mécanismes qui déterminent les prix des produits pétroliers restent souvent opaques. Les différents coûts qui s'accumulent depuis l'importation jusqu'à la vente au consommateur final, ainsi que les marges appliquées par les différents acteurs – importateurs, distributeurs, détaillants – ne correspondent pas nécessairement aux coûts réellement supportés, créant des distorsions qui affaiblissent l'efficacité économique globale du secteur.

Un impératif de réforme dans un contexte d'instabilité

Ces dysfonctionnements structurels interviennent dans un contexte où la République Centrafricaine fait face à de multiples défis sécuritaires, politiques et économiques. Le programme de Facilité Élargie de Crédit accordé par le Fonds Monétaire International depuis 2023, d'un montant de 197 millions USD, vise précisément à accompagner les réformes structurelles nécessaires, notamment dans le secteur pétrolier aval.

Cependant, les performances mitigées enregistrées lors des troisième et quatrième revues du programme, notamment concernant les objectifs liés aux réformes des prix des carburants et à la transparence des mécanismes de formation des prix, soulignent l'urgence d'une action déterminée. Dans la perspective des échéances électorales à venir et face aux risques de déstabilisation économique, la réforme du secteur pétrolier constitue un enjeu critique pour la stabilité du pays.

1.2 Objectifs et portée de l'audit

Face à cette situation, le présent audit répond à un impératif de transparence et d'efficacité économique. Il vise à établir un diagnostic exhaustif et objectif des mécanismes actuels de formation des prix des produits pétroliers, depuis l'importation jusqu'à la distribution finale, en analysant l'ensemble des coûts et marges appliqués par chaque acteur de la chaîne de valeur.

Cette analyse approfondie permettra d'identifier les sources d'inefficacité, de quantifier les surcoûts injustifiés et de proposer les réformes structurelles nécessaires pour restaurer un secteur pétrolier performant, transparent et au service du développement économique et social de la République Centrafricaine. Les recommandations issues de cet audit constitueront la base d'un mécanisme d'ajustement des prix équitable et transparent, condition indispensable à la stabilisation du secteur et à la réalisation des objectifs du programme de réformes engagé avec le soutien du Fonds Monétaire International.

1.3 Objectifs et résultats attendus du mandat

Selon les termes de référence, cet audit des éléments constitutifs de la structure des prix des produits pétroliers vise à produire trois résultats principaux :

- 1. Cartographie des acteurs du secteur** : L'audit procédera à l'identification exhaustive de l'ensemble des acteurs intervenant dans la chaîne d'approvisionnement pétrolière depuis l'importation jusqu'à la distribution au détail, en se concentrant sur les opérateurs ayant une existence légale formelle.
- 2. Évaluation de la sincérité des coûts** : La mission évaluera la plausibilité et la sincérité des coûts opérationnels actuellement reflétés dans les structures de prix du carburant en République Centrafricaine. Cette analyse sera complétée par une comparaison avec les bonnes pratiques internationales et régionales, permettant d'identifier les écarts et les sources potentielles de surcoûts.
- 3. Optimisation des structures de prix** : L'audit déterminera les éléments et niveaux appropriés des structures de prix permettant d'assurer, d'une part, une rémunération

équitable des différents acteurs du marché pétrolier en aval et, d'autre part, la soutenabilité budgétaire de l'État et des opérateurs économiques centrafricains.

Ces objectifs convergent vers la formulation de recommandations concrètes pour l'amélioration de la transparence, de l'efficacité et de l'équité du marché pétrolier centrafricain.

1.4 Contenu de ce rapport

Le présent rapport constitue le rapport d'audit définitif. Il vise à présenter une analyse de la sincérité des coûts des éléments constitutifs de la structure des prix des produits pétroliers en RCA.

En complément du présent chapitre introductif, ce rapport d'audit comprend les développements suivants :

- **Chapitre 2** : Approche méthodologique, acteurs rencontrés et données consultées ;
- **Chapitre 3** : Analyse du segment importation, y compris le cadre de l'importation, analyse des lignes de la structure de prix et recommandations ;
- **Chapitre 4** : Analyse du segment stockage, y compris le cadre du stockage, analyse des lignes de la structure de prix et recommandations ;
- **Chapitre 5** : Analyse du segment distribution, y compris le cadre de la distribution, analyse des lignes de la structure de prix et recommandations ;
- **Chapitre 6** : Analyse de la fiscalité pétrolière ;
- **Chapitre 7** : Synthèse des recommandations et propositions de structure des prix des produits pétroliers.

2 Approche méthodologique

Points clés du chapitre

- Ce chapitre présente la méthodologie de l'audit de la structure de prix des produits pétroliers et les données collectées pour appuyer cette analyse.

2.1 Méthodologie du Consultant

La méthodologie adoptée pour conduire cet audit des éléments constitutifs de la structure des prix des produits pétroliers en RCA s'articule autour d'une approche analytique multidimensionnelle. Cette analyse couvre séquentiellement tous les segments pour l'ensemble des produits pétroliers commercialisés en RCA : Super, Pétrole lampant, Gasoil, et Jet A1.

Figure 2-1: Structure du prix du carburant pour importations via Cameroun
Pour stations-service de Bangui, septembre 2025

	Formule	Bénéficiaire	SUPER	PETROLE	GASOIL	PETROLE G.C
A Référence Internationale	8-12 juillet	Trader	416,834	417,831	422,115	417,831
B Prime Trader	A*9%	Trader	37,515	37,805	37,990	37,805
C Différentiel	F CFA/ L		38,510	67,820	54,180	67,820
D Frais Financiers	A*2,5%	Prestataire/Service	10,421	10,446	10,553	10,446
E Frais Service d'Importation	A*15%	Importateur	62,525	62,675	63,317	62,675
F Marge Importateur	F CFA/ L	Importateur	20,000	20,000	20,000	20,000
G Prémium	B+C+D+E+F		186,971	188,345	186,060	186,345
1 Prix du Produit en F CFA	A+G		586,805	616,177	608,165	618,177
2 Frais de Transit	F CFA/ L	SONARA	58,681	61,618	60,817	61,618
3 Transport Route HT Limbé-Bangui	F CFA/ L	Transporteur	150,000	150,000	150,000	150,000
4 Frais Port Sec	F CFA/ L	Mercure	10,000	10,000	10,000	10,000
5 Prix de Référence CAF Kolongo	(1+2+3)		805,486	837,794	828,982	837,794
6 Frais de Passage	F CFA/ L	SOCASP	15,000	15,000	15,000	15,000
7 Frais de Coulage	1% (1) SUP; 0.5% (1) Autres	SOCASP	5,868	3,081	3,041	3,081
8 Extension	F CFA/ L	Etat	4,000	4,000	4,000	4,000
9 Prix entrée dépôt	(4+5+6+7)		830,354	866,875	851,023	866,875
10 Droits de Douane	10%*(1)	Douane	58,681	0,000	60,817	0,000
11 Taxe Communautaire d'Intégration	1%*(1)	Douane	5,868	6,162	6,082	6,162
12 C.C.I. (CEEAC)	0.4%*(1)	Douane	2,347	2,485	2,433	2,485
13 Redevance Infrastructure	F CFA/ L	Douane	30,000	0,000	30,000	0,000
14 Péréquation	F CFA/ L	Transporteur/ Int.	0,000	0,000	0,000	0,000
15 Contrôle et lutte contre la fraude	F CFA/ L		2,000	2,000	2,000	2,000
16 Taxe Unique sur les Produits Pétroliers	F CFA/ L	Douane	20,000	20,000	30,000	20,000
17 TVA Cordon Douanier	19%*(1+10)	Douane	122,642	117,074	127,107	117,074
18 Prix sortie dépôt	(9+10+11+12+13+14+15+16)		949,249	890,502	1002,354	890,502
19 Prix sortie TTC	19%*(17+18)		1129,607	1059,697	1192,801	1059,697
20 Marge Distributeur	F CFA/ L	Distributeur	40,000	20,000	40,000	20,000
21 Transport Bangui	F CFA/ L	Transporteur/Bangui	9,000	9,000	9,000	9,000
22 Marge gérant	F CFA/ L	Station/Gestion L	12,000	12,000	12,000	12,000
23 TVA à la Consommation	25%*(19+21)	Impôts	167,847	111,765	169,580	111,765
24 Prix distributeur TTC	(18+20+21+22+23)	Distributeur	1177,896	1043,266	1262,934	1043,266
25 Soutien / Reversement Etat	(28-24)		-127,896	-343,266	-12,934	5,000
26 Prix à la pompe TTC	F CFA/ L		1050,000	700,000	1250,000	1048,266

Source : Ministère des finances et du budget

Note : La période utilisée pour la moyenne des cotations (ligne A) correspond au 8 à 12 juillet 2024

Figure 2-2: Structure du prix du carburant à la pompe pour importation via RDC
Pour stations-service de Bangui, septembre 2025

	Formule		Super	Gasoil
A Référence internationale	1-5 juillet	Trader	407,910	406,313
B Prime Trader	9%*A	Trader	36,712	36,568
C Différentiel	F CFA/L		96,223	132,360
D Frais Financiers	2,5%*A	Prestataire/Svice	10,198	10,158
E Frais Service d'importation	13%*A	Importateur	53,028	52,821
F Marge Importateur	F CFA/L	Importateur	35,000	35,000
G Prémium	B+C+D+E+F		231,161	266,937
1 Prix du Produit en F CFA	A+G		639,071	673,250
2 Transit RDC	F CFA/L	SEP CONGO	45,920	45,920
3 Transport fluvial	F CFA/L	Mercure	95,000	100,000
4 Redevance SCEVN	F CFA/L	SCEVN	6,000	7,000
5 Prix de référence CAF Kolongo	(1+2+3+4)		785,991	826,170
6 Frais de passage	F CFA/L	SOCASP	15,000	15,000
7 Frais de Coulage	1% (1) SUP; 0,5% (1) Autres	SOCASP	6,391	3,366
8 Extension Capacité et Stockage	F CFA/L	Etat	4,000	4,000
9 Prix entrée dépôt	(5+6+7+8)		811,382	848,536
10 Droits de Douane	10%*(5)	Douane	78,599	82,617
11 Taxe Communautaire d'Intégration	1%*(5)	Douane	7,860	8,262
12 C.C.I. (CEEAC)	0,4%*(5)	Douane	3,144	3,305
13 Redevance Infrastructure	F CFA/L	Douane	30,000	50,000
14 Péréquation	F CFA/L	Transporteur/ Int.	0,000	0,000
15 Contrôle et lutte contre la fraude	F CFA/L		2,000	2,000
16 Taxe Unique sur les Produits Pétroliers	F CFA/L	Douane	20,000	30,000
17 TVA Cordon Douanier	19%*(5+10)	Douane	164,272	172,669
18 Prix sortie dépôt	(9+10+11+12+13+14+15+16)		952,985	1024,719
19 Prix sortie TTC	19%*17 +(17)		1134,052	1219,416
20 Marge Distributeur	F CFA/L	Distributeur	40,000	40,000
21 Transport Bangui	F CFA/L	Transporteur/Bgui	9,000	9,000
22 Marge gérant	F CFA/L	Station/Gestion L	12,000	12,000
23 TVA à la consommation	25%*(19/119)	Impots	167,647	199,580
24 Prix distributeur TTC	(18+20+21+22+23)		1181,632	1285,299
25 Soutien / Reversement	(26-24)	Etat	-131,632	-35,299
26 Prix à la pompe TTC	F CFA/L	Distributeur	1050,000	1250,000

Source : Ministère des finances et du budget

Note : La période utilisée pour la moyenne des cotations (ligne A) correspond au 8 à 12 juillet 2024

2.1.1 Méthodologie de collecte de données

La collecte de données s'est appuyée sur une approche exhaustive combinant sources documentaires, statistiques des gouvernements, consultations directes et données de marché. Une collecte documentaire approfondie a été menée pour rassembler les structures de prix officielles mensuelles de la période 2020-2025, l'ensemble des textes juridiques et réglementaires régissant le secteur pétrolier aval, ainsi que les états financiers des principaux acteurs pour la période 2019-2024. Cette documentation a été complétée par les données de volumes d'importation et de consommation, les documents de politique sectorielle et les accords commerciaux pertinents. Les tableaux récapitulatifs détaillés des données collectées par pays sont consultables en annexe du présent rapport.

La collecte a également porté sur les données de marché international, notamment les prix de référence, les coûts de transport et de logistique, ainsi que les informations tarifaires des

services connexes. Des données comparatives ont été collectées pour le Cameroun, la RDC, le Burkina Faso et le Niger afin de permettre l'analyse benchmarking⁵.

Des consultations structurées ont été organisées avec l'ensemble des parties prenantes du secteur, incluant les institutions publiques, les acteurs du secteur privé, les comités sectoriels spécialisés, les associations professionnelles et les organisations internationales.

Tableau 2-1: Liste des parties prenantes consultées

Catégorie	Parties prenantes
Institutions publiques	Ministères des Finances, de l'Énergie, Primature
Acteurs du secteur privé	Importateurs : Neptune Oil, Tristar, traders, transitaires Distributeurs : Tamoil, TRADEX, Green Oil Opérateur de stockage : SOCASP, SEP Congo, SONARA, SCDP Opérateur logistique : Mercure
Comités sectoriels spécialisés	Comité de Lutte contre les Importations Frauduleuses des produits Pétroliers, Comité interministériel sur la réforme du secteur
Associations professionnelles	Groupe des transporteurs de Centrafrique, BFGT
Organisations internationales	PNUD, FMI, Banque Mondiale

Bien que le Consultant ait réussi à collecter un bon nombre de données et d'informations, il n'a pas reçu toutes les données demandées auprès des acteurs du secteur, comme précisé dans le tableau ci-dessous.

Tableau 2-2: Liste des données qui n'ont pas été transmises

Entité	Données sollicitées
SONARA et SCDP	Éclaircissement sur la composition des frais de transit Décomposition des frais de transit
SEP Congo	Décomposition des frais de transit
Trader Cameroun	Preuves des coûts d'importation
Trader/Fournisseur RDC	Décomposition des frais de transit Preuves des coûts d'importation
Tristar	Preuves des coûts d'importation
Neptune	Explication des lignes dans la structure Preuves de ses coûts Preuves d'existence de son stock

Les données collectées par le Consultant permettent néanmoins de présenter une analyse rigoureuse de chaque ligne de la structure de prix et de formuler des recommandations.

2.1.2 Méthodologie d'analyse

Pour chaque ligne de la structure de prix, une analyse de la sincérité des coûts a été menée.

1. Cette analyse débute par une **vérification de la conformité de chaque composante tarifaire aux décrets et arrêtés en vigueur**, permettant d'identifier les écarts entre les pratiques observées et le cadre réglementaire officiel.
2. **L'analyse d'évolution temporelle** permet d'identifier les ruptures et tendances anormales dans l'évolution des différentes composantes tarifaires, révélant les ajustements injustifiés ou les rigidités problématiques.

⁵ Le Burkina et le Niger sont utilisés, car ils sont des pays enclaves.

3. **L'analyse comparative des corridors d'approvisionnement** constitue un volet spécifique de la méthodologie, intégrant une décomposition détaillée des coûts par mode de transport (routier versus fluvial). Cette analyse permet d'identifier les avantages comparatifs théoriques par rapport aux réalités opérationnelles et de quantifier précisément les écarts de coût total entre les différentes options logistiques disponibles.
4. **L'analyse comparative régionale** constitue un pilier central de la méthodologie, où les coûts et marges observés en RCA sont systématiquement comparés avec ceux pratiqués dans les pays de référence de la région. Cette analyse se concentre principalement sur le Cameroun, qui représente le principal corridor d'approvisionnement, ainsi que sur la République Démocratique du Congo. Le Niger et le Burkina Faso sont également étudiés à titre complémentaire sur certains segments, afin de mettre en évidence les éventuels surcoûts et d'identifier les sources d'inefficacité.
5. La **validation par les données financières** s'effectue à travers un recoupement rigoureux avec les états financiers des acteurs du secteur. Cette approche permet de vérifier la cohérence entre les marges théoriques inscrites dans les structures de prix et la performance financière réelle des entreprises. **L'analyse de la performance financière** des acteurs complète cette validation par le calcul d'indicateurs de rentabilité économique et financière, l'analyse des charges d'exploitation rapportées aux volumes traités, et l'évaluation de la soutenabilité des marges actuelles au regard des investissements nécessaires.

3 Segment importation

Points clés du chapitre

- Ce chapitre présente un aperçu du segment importation du secteur pétrolier en RCA, notamment par ses corridors d'approvisionnement, soit le Cameroun et la RDC.
- Il analyse la sincérité des lignes de la structure de prix propres à l'importation en utilisant des données du marché et les structures de prix de pays comparables.
- Il fournit également des recommandations et quantifie l'impact de ces optimisations.

3.1 Cadre de l'importation

La voie fluviale par le Congo et l'Oubangui constitue l'accès historique pour le transport et les échanges commerciaux de la région. Les trois principaux cours d'eau navigables sont l'Oubangui, la Sangha et la Mpoko. Représentant près de 900 km, ils sont reliés au réseau des voies navigables du bassin Congo-Oubangui-Sangha, qui s'étend sur environ 2 000 km. La navigabilité est assurée pendant la saison des pluies et en saison des hautes eaux, entre juin et décembre.

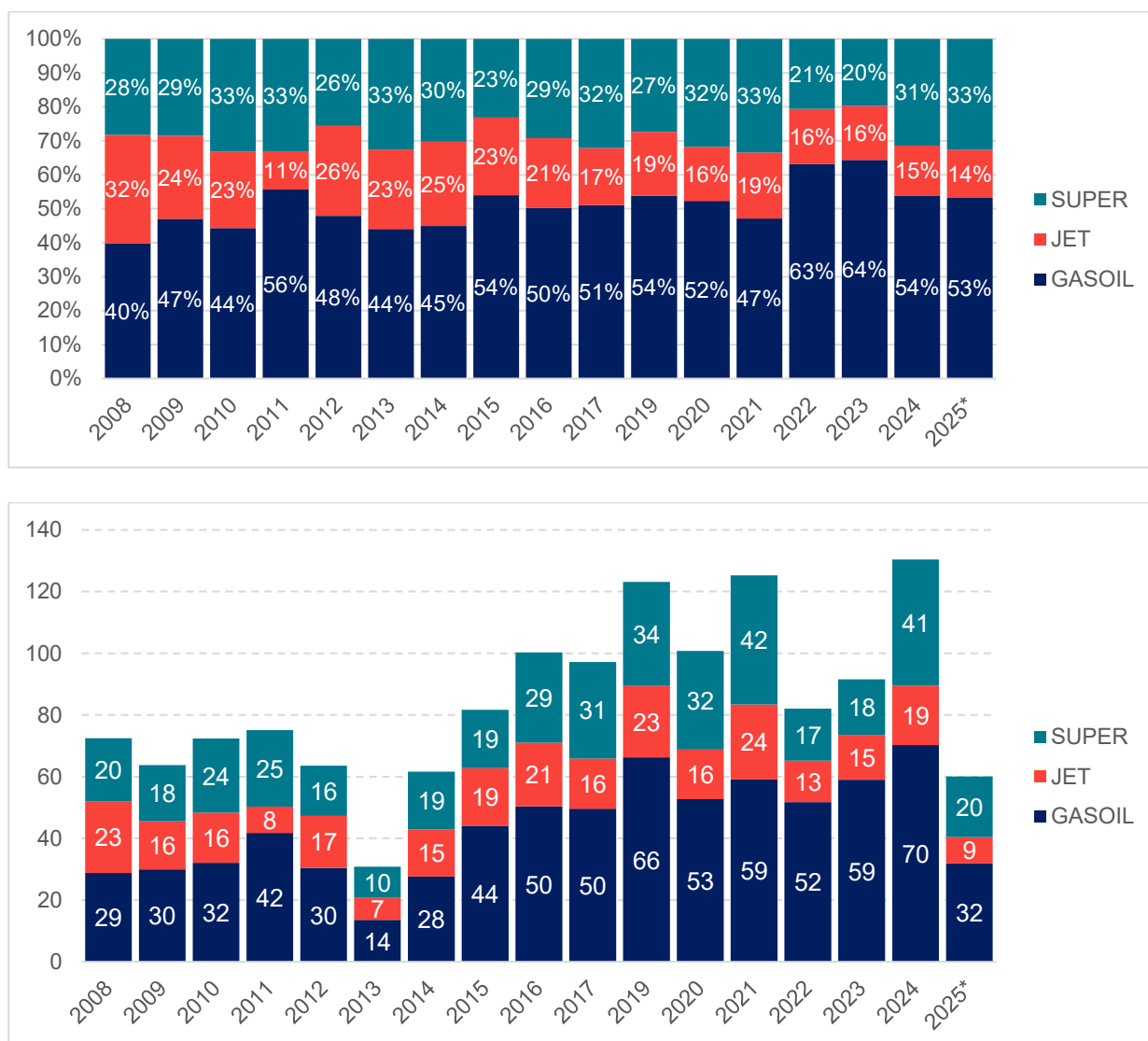
Une chaîne logistique existe également par le corridor routier du Cameroun. Elle est 1 515 km en longueur, entre Limbé et Bangui, et franchit la frontière entre les deux pays à Garoua Boulai.

Répartition des volumes par produit

L'analyse de la structure des importations révèle une répartition caractérisée par la prédominance du gasoil, qui représente environ la moitié des volumes totaux importés en RCA. L'essence super constitue approximativement 30% des importations, tandis que le jet A1 représente entre 15 et 20% des volumes. Cette répartition reflète les besoins énergétiques du pays, où le gasoil domine en raison de son utilisation dans les transports lourds, les groupes électrogènes et les activités industrielles.

Cette structure connaît des variations notables, notamment durant la période 2022-2023 qui a été marquée par une diminution importante des volumes d'importation. Cette baisse a particulièrement affecté l'essence super, dont la part relative dans les importations officielles a sensiblement diminué (de 33 à 21 %). Cette évolution spécifique de l'essence super renforce les soupçons concernant l'intensification des activités de contrebande.

Figure 3-1: Évolution de la répartition des importations par carburant (en % et en millions de litre)



Source : SOCAPSP.

*Attention, l'année 2025 n'étant pas complète elle représente des données partielles de janvier à fin juin 2025.

Évolution de la structure des importateurs

L'analyse de l'évolution des acteurs de l'importation révèle trois phases distinctes dans l'organisation du marché centrafricain.

L'ère du duopole (2008-2021) se caractérise par la structuration du marché autour de deux acteurs principaux. TOTAL émerge comme le leader historique constant, maintenant une dominance stable sur toute la période. TRADEX constitue le second pilier de ce duopole, contribuant à une répartition moindre, mais non négligeable entre 10 et 40%.

L'émergence de la concurrence vers 2022 marque la multiplication d'acteurs et l'introduction de nouveaux acteurs majeurs, notamment TRISTAR, qui commence à modifier l'équilibre concurrentiel établi.

Le retour vers un cadre monopolistique en 2024 voit l'émergence de NEPTUNE comme acteur largement dominant, opérant sous un contrat d'exclusivité couvrant l'ensemble des produits pétroliers à l'exception du jet A1. Cette prise de contrôle massive constitue un

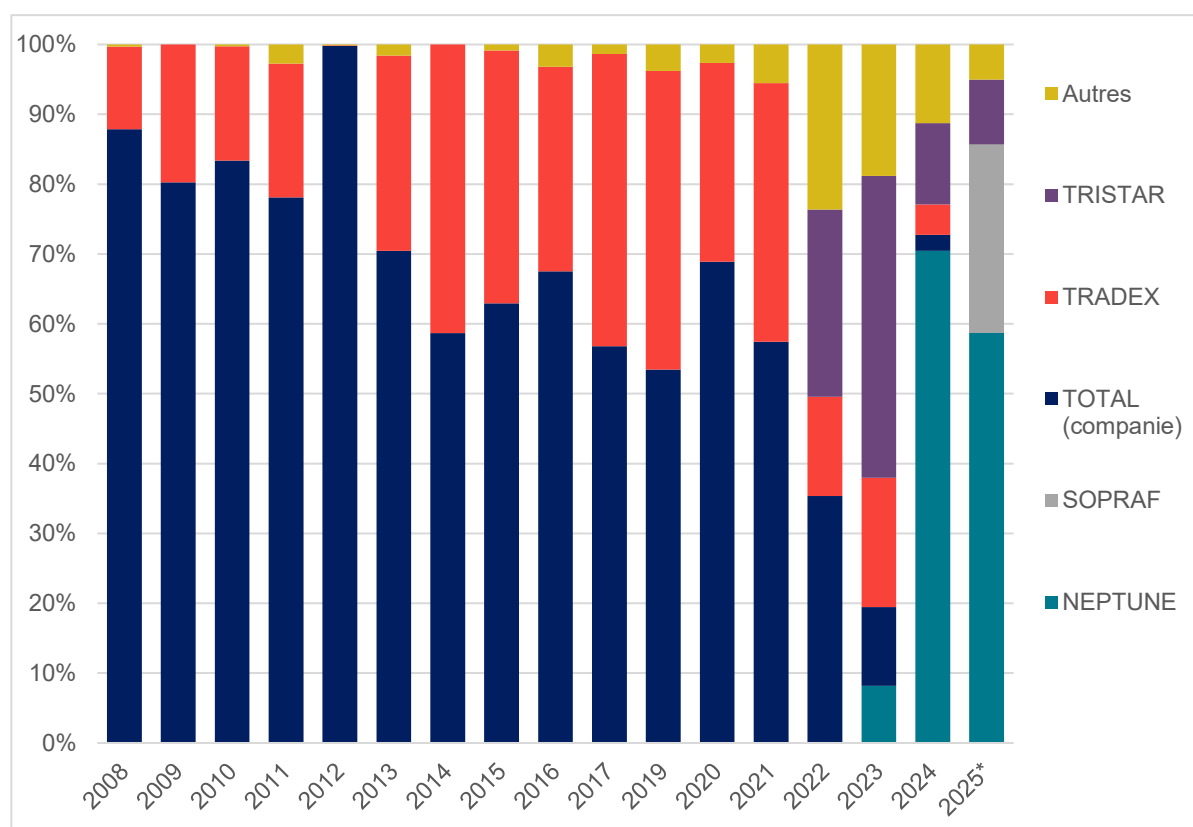
changement radical de la structure concurrentielle, concentrant l'essentiel des importations entre les mains d'un seul opérateur.

Parallèlement, dans ce schéma, TRISTAR se spécialise dans des créneaux spécifiques, se focalisant sur la fourniture de jet A1 à l'aéroport et de gasoil à la MINUSCA, cette dernière bénéficiant d'une exonération des taxes et constituant un consommateur à très haut niveau de gasoil.

Par ailleurs, la SOPRAF intervient à partir de 2025 et assure la distribution du don russe de gasoil.

Les motivations de ce changement radical s'articulent autour de plusieurs défis structurels identifiés : le manque récurrent de produits pétroliers en RCA, l'insuffisance de la capacité de stockage nationale, les difficultés dans la collecte des taxes, ainsi que la croissance attendue du PIB et de la consommation de produits pétroliers. Les objectifs poursuivis visent à améliorer l'autonomie nationale et la capacité de stockage, tout en trouvant des solutions durables pour résoudre les problèmes de pénurie récurrents qui affectent le pays.

Figure 3-2: Évolution des volumes d'importation de carburant par distributeur (2008-2025)*



Source : SOCASP.

*Attention, l'année 2025 n'étant pas complète elle représente des données partielles de janvier à fin juin 2025.

Évolution des modes de transport : du fluvial au routier

Les produits pétroliers qui sont importés en RCA sont transportés soit par un corridor routier au Cameroun ou un corridor fluvial en RDC. Selon la réglementation en vigueur, le transport fluvial devrait constituer le mode privilégié d'importation des produits pétroliers en RCA. Le Décret N°12.019 du 02 février 2012, fixant les règles d'application de la loi N°07.005, stipule qu'au moins 80% des importations des produits pétroliers doivent se faire par voie fluviale, cette option étant moins coûteuse et constituant le trajet historique d'approvisionnement du pays. Il convient

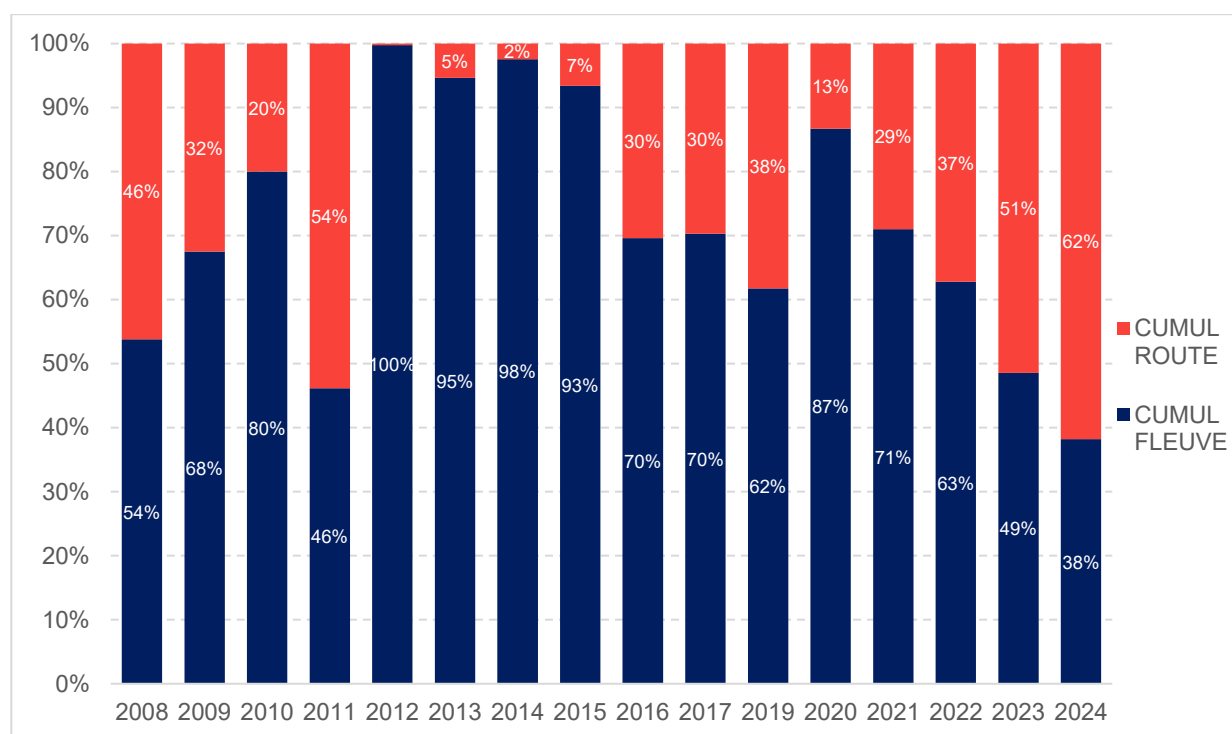
toutefois de noter que le transport fluvial présente une contrainte saisonnière majeure, les carburants ne pouvant être acheminés par cette voie qu'entre juin/juillet et décembre.

Entre 2012 et 2020, le pourcentage d'importation par voie fluviale restait néanmoins élevé, évoluant entre 100% et 62% selon les années.

Cependant, depuis 2020, une transformation majeure s'opère dans la répartition modale. Le pourcentage d'importation par voie fluviale n'a cessé de baisser, passant de 87% en 2020 à seulement 38% en 2024, atteignant un niveau historiquement bas sur la période 2008-2024. Cette évolution marque une rupture significative avec les pratiques antérieures et la réglementation en vigueur.

Cette baisse depuis 2020 s'explique principalement par la diminution des parts de marché de Total, acteur historique respectueux du transport fluvial, et par l'arrivée de nouveaux acteurs privilégiant systématiquement le mode routier. L'émergence de la concurrence vers 2022 est ainsi marquée par l'arrivée de nombreux petits acteurs qui privilégient le mode routier dans leurs opérations. Plus récemment depuis 2024, Neptune, bien qu'ayant acquis un volume d'importation important du fait de son contrat d'exclusivité, poursuit cette tendance en favorisant également le mode routier, consolidant ainsi la transformation structurelle du secteur.

Figure 3-3: Evolution de la répartition des importations par mode de transport, %



Source : SOCASP.

3.1.1 Identification des étapes de la chaîne logistique routière (via le Cameroun)

Une description des principales étapes de la chaîne logistique pour importer le carburant en RCA via le corridor du Cameroun est présentée ci-dessous.

Importation et transit

- Un service d'un trader international est sollicité pour acheter des produits pétroliers sur le marché international et pour les livrer au port de débarquement. Puisque la demande de la RCA est relativement faible, le trader peut grouper les commandes de différents importateurs pour créer des économies d'échelle. Des traders qui participent dans l'approvisionnement de la RCA incluent Trafigura, entre autres.
- Avant l'incendie à la raffinerie de Société Nationale de Raffinage (SONARA) à Limbé en 2019, une partie des produits pétroliers importés en RCA provenaient de cette raffinerie du Cameroun. Cependant, depuis l'incendie, les produits pétroliers sont importés du marché international.
- Les produits pétroliers sont importés par les ports de Douala et de Limbé. Limbé est un port en eau profonde et dispose d'un stockage plus important que Douala. Douala est plus congestionné, mais dispose de meilleurs services douaniers. Il existe un service de cabotage pour transporter les produits pétroliers de Limbé à Douala.
- Les produits sont transférés du trader à l'importateur au port. En 2023, la RCA a accordé une exclusivité à Neptune Oil pour l'importation des produits pétroliers via le Cameroun, pour tous les produits pétroliers sauf le Jet A1 qui reste libéralisé. Neptune doit importer les produits pétroliers aux dépôts de la Société Centrafricaine de Stockage des produits Pétroliers (SOCASP).
- Le pétrole est stocké et transité par la SONARA à Limbé. La SONARA certifie le Jet A1 vendu à l'aéroport.
- Chargés sur des camions-citernes, les produits pétroliers empruntent la route vers la RCA. Le trajet se fait par Limbé, Douala, Yaoundé, Garoua Boulai et finalement Bangui.
- Il y a des postes de contrôle sur la route qui vérifient les formulaires douaniers pour s'assurer que les produits pétroliers sont livrés au bon endroit.
- Les camions arrivent au port sec PK26, à l'extérieur de Bangui, qui est géré par la société Mercure. Les camions passent seulement par le port sec, sans entrer dans le port sec. Les camions enlèvent et rendent le GPS à Mercure, qui ensuite restitue les informations à l'administration afin qu'ils puissent valider les volumes de carburant qui passent la frontière.

3.1.2 Identification des étapes de la chaîne logistique fluviale

Une description des principales étapes de la chaîne logistique pour importer le carburant en RCA via le corridor de la RDC est présentée ci-dessous.

Importation et transit :

- Comme c'est le cas pour les importants via le corridor camerounais, un service d'un trader international est sollicité pour acheter des produits pétroliers sur le marché international et pour les livrer au port de Matadi et au dépôt pétrolier à Ango-Ango.

- Un pipeline transporte ensuite les produits pétroliers de Matadi à Kinshasa, où les produits pétroliers sont déposés au dépôt de SEP Congo.
- Dans le passé, les marketeurs achetaient les produits à Kinshasa. Cependant, depuis le contrat signé en 2023 avec Neptune lui accordant l'exclusivité sur la gestion de l'approvisionnement du carburant de la RCA, Neptune importe tous les produits pétroliers de l'extérieur et les marketeurs les récupèrent à partir du dépôt de Kolongo.
- Neptune fait appel à différents trader, notamment Augusta.
- Au dépôt de SEP Congo, les produits sont chargés sur des barges. Dans le passé, la Société centrafricaine des transports fluviaux (SOCATRAF), filiale de Bolloré, transportait les produits par barges jusqu'en RCA. Depuis 2023, Mercure Logistics a pris la place de la SOCATRAF.
- Le trajet fluvial se fait sur le fleuve Congo et Oubangui. La descente se fait en 3 jours et la remontée en 14 jours. Mercure fait parfois recourt aux services de transport de SEP Congo pour aider dans l'approvisionnement de la RCA.
- Le transport fluvial peut seulement se faire lorsque le fleuve est suffisamment profond, et donc durant la saison des pluies, généralement entre les mois de juin et de janvier.

3.1.3 Identification des principaux intervenants

Le segment importation de la chaîne d'approvisionnement en produits pétroliers de la RCA implique plusieurs acteurs clés répartis entre la République Centrafricaine et les pays de transit.



Neptune Oil est une société camerounaise créée en 2009 qui importe et transporte des produits pétroliers dans la région, notamment au Cameroun et en RCA. Il devient l'importateur exclusif de la RCA en produits pétroliers hors Jet en 2024.



Tristar est une entreprise de logistique énergétique intégrée basée à Dubai, servant l'industrie pétrolière et gazière aval, avec une présence mondiale dans plus de 30 pays à travers le Moyen-Orient, l'Afrique, l'Asie, le Pacifique, les Amériques et l'Europe⁶. En RCA, Tristar agit comme importateur/distributeur et exploite le dépôt de carburant d'aviation à l'aéroport international Bangui M'Poko qu'elle a construit pour l'approvisionnement en Jet A1.



SEP Congo (Services des Entreprises Pétrolières Congolaises) ⁷ est une société de logistique pétrolière opérant en République Démocratique du Congo depuis 1910, qui réceptionne les hydrocarbures importés puis les achemine vers ses dépôts où ils sont stockés avant livraison. Dans le cadre de l'approvisionnement de la RCA, SEP Congo assure le stockage des produits pétroliers à Kinshasa avant leur chargement sur barges pour le transport fluvial vers la République Centrafricaine.



Mercure Logistics est une société anonyme de droit centrafricain. Mercure exploite le port sec pk26 et est transporteur par affermage sur le fleuve. Elle a remplacé la Société Centrafricaine de Transport Fluvial (SOCATRAF) qui était détenu à 60 % par Bolloré et 40 % par l'État.

⁶ Tristar

⁷ Bienvenue sur le site web de SEP Congo - SEP CONGO

Le **Groupeement des transporteurs centrafricains** et les transporteurs qui lui sont associés assurent le transport physique des produits pétroliers entre les dépôts et les stations-service. Ces transporteurs jouent un rôle crucial dans la logistique de dernière étape, utilisant des camions-citernes pour acheminer les carburants vers les différents points de distribution dans la capitale et les provinces.

Le Bureau de Gestion du Fret Terrestre (BGFT) est créé en 1993 et confié aux opérateurs privés. Il est l'organe régulateur du transport de marchandises en transit au Cameroun, pour être acheminées essentiellement vers les pays de l'hinterland que sont la RCA et le TCHAD, à travers certains instruments de facilitation.

3.2 Analyse des lignes propres à l'importation

La présente section analyse les lignes de la structure qui représentent les différentes activités liées à l'importation.

Les tableaux ci-dessous présentent les neuf lignes de la structure de prix (lignes A-F et lignes 2-4) qui renferment ces activités, d'abord pour le corridor routier par le Cameroun, et ensuite pour le corridor fluvial par la RDC.

Figure 3-4: Lignes importation de la structure de prix (ROUTE)
Pour stations-service de Bangui, septembre 2025

	Formule	Bénéficiaire	SUPER	PETROLE	GASOIL	PETROLE G.C
A référence internationale	B-12 juillet	Trader	416,834	417,831	422,115	417,831
B Prime Trader	A*9%	Trader	37,515	37,605	37,990	37,605
C Différentiel	F CFA/ L		39,510	67,620	54,190	67,620
D Frais Financiers	A*2,5%	Prestataire/Svice	10,421	10,446	10,553	10,446
E Frais Service d'importation	A*15%	Importateur	62,525	62,675	63,317	62,675
F Marge Importateur	F CFA/ L	Importateur	20,000	20,000	20,000	20,000
G Prémium	B+C+D+E+F		169,971	198,345	186,050	198,345
1 Prix du Produit en F CFA	A+G		586,805	616,177	608,165	616,177
2 Frais de Transit	F CFA/ L	SONARA	58,881	61,618	60,817	61,618
3 Transport Route HT Limbé-Bangui	F CFA/ L	Transporteur	150,000	150,000	150,000	150,000
4 Frais Port Sec	F CFA/ L	Mercure	10,000	10,000	10,000	10,000

Figure 3-5: Lignes importation de la structure de prix (FLEUVE)
Pour stations-service de Bangui, septembre 2025

	Formule		Super	Gasoil
A Référence internationale	1-5 juillet	Trader	407,910	406,313
B Prime Trader	9%*A	Trader	36,712	36,568
C Différentiel	F CFA/L		96,223	132,390
D Frais Financiers	2,5%*A	Prestataire/Svice	10,198	10,158
E Frais Service d'importation	13%*A	Importateur	53,028	52,821
F Marge Importateur	F CFA/L	Importateur	35,000	35,000
G Prémium	B+C+D+E+F		231,161	266,937
1 Prix du Produit en F CFA	A+G		639,071	673,250
2 Transit RDC	F CFA/L	SEP CONGO	45,920	45,920
3 Transport fluvial	F CFA/L	Mercure	95,000	100,000
4 Redevance SCEVN	F CFA/L	SCEVN	6,000	7,000

Source : Ministère des finances et du budget

Note : La période utilisée pour la moyenne des cotations (ligne A) correspond au 1 à 5 et 8 à 12 juillet 2024

3.2.1 Référence internationale

Description

La référence internationale correspond au prix des produits pétroliers achetés sur le marché international. Ce prix est payé par l'importateur au trader qui envoie les produits pétroliers au port d'entrée.

Méthodologie

La référence internationale est définie dans le décret n°24.157 du 17 juin 2024. Cette référence est calculée par la moyenne arithmétique simple des cotations publiées sur la plateforme S&P Global Commodity Insights (ou Platts) pour le « FOB Med Italie » ou « CIF Northwest Europe » du 20 du mois M-2 au 19 du mois M-1.

Il convient de souligner que le contrat que Neptune a signé avec l'État à la fin de 2023 prévoit une méthodologie pour la référence internationale qui n'est pas conforme au décret de 2024 susmentionné :

« Le platts sera la moyenne des cotations CIF NWE des 5 premières publications autour de la date de déchargement complet du navire (COD). [...] Cette formule est susceptible de révision en fonction des contraintes du marché. »

Cette méthodologie permet donc à l'importateur de définir la période de référence en fonction du calendrier présumé de ses opérations - qui peut être difficile à vérifier - plutôt que sur une formule fixe.

Évolution

Dans la structure de prix de la RCA, le coût de la référence internationale a augmenté de manière importante au début de 2022, en raison de la guerre en Ukraine et son impact sur le marché pétrolier, et ensuite diminué de manière graduelle. Au cours de la dernière année, la référence internationale pour tous les produits pétroliers est autour de 400 FCFA/litre.

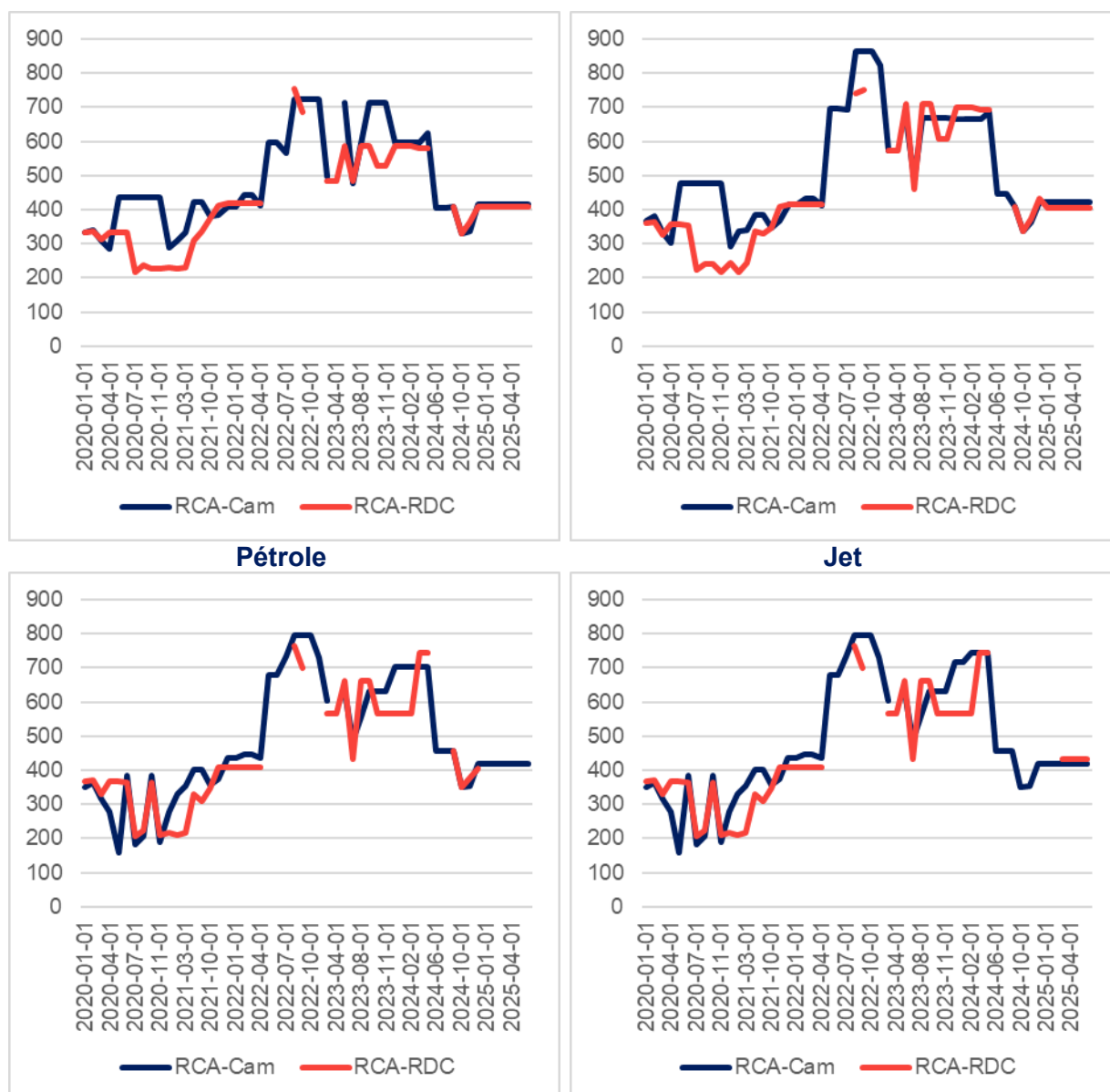
On observe plusieurs périodes où la référence internationale dans la structure de prix est restée inchangée sur plusieurs mois, au lieu de s'adapter aux nouveaux cours pétroliers. Les marketeurs ou importateurs justifient cela en indiquant qu'ils utilisent d'anciens stocks qui ont été achetés sur le marché international avant la période précisée dans la formule.

Le prix de référence dans la structure de prix de la RCA, pour chaque corridor et type de carburant, est illustré dans les graphiques ci-dessous.

Figure 3-6: Évolution du prix de référence (en FCFA/litre)

Super

Gasoil



Source : Ministère des finances et du budget

Analyse de la sincérité

Problématique liée à l'ancien stock

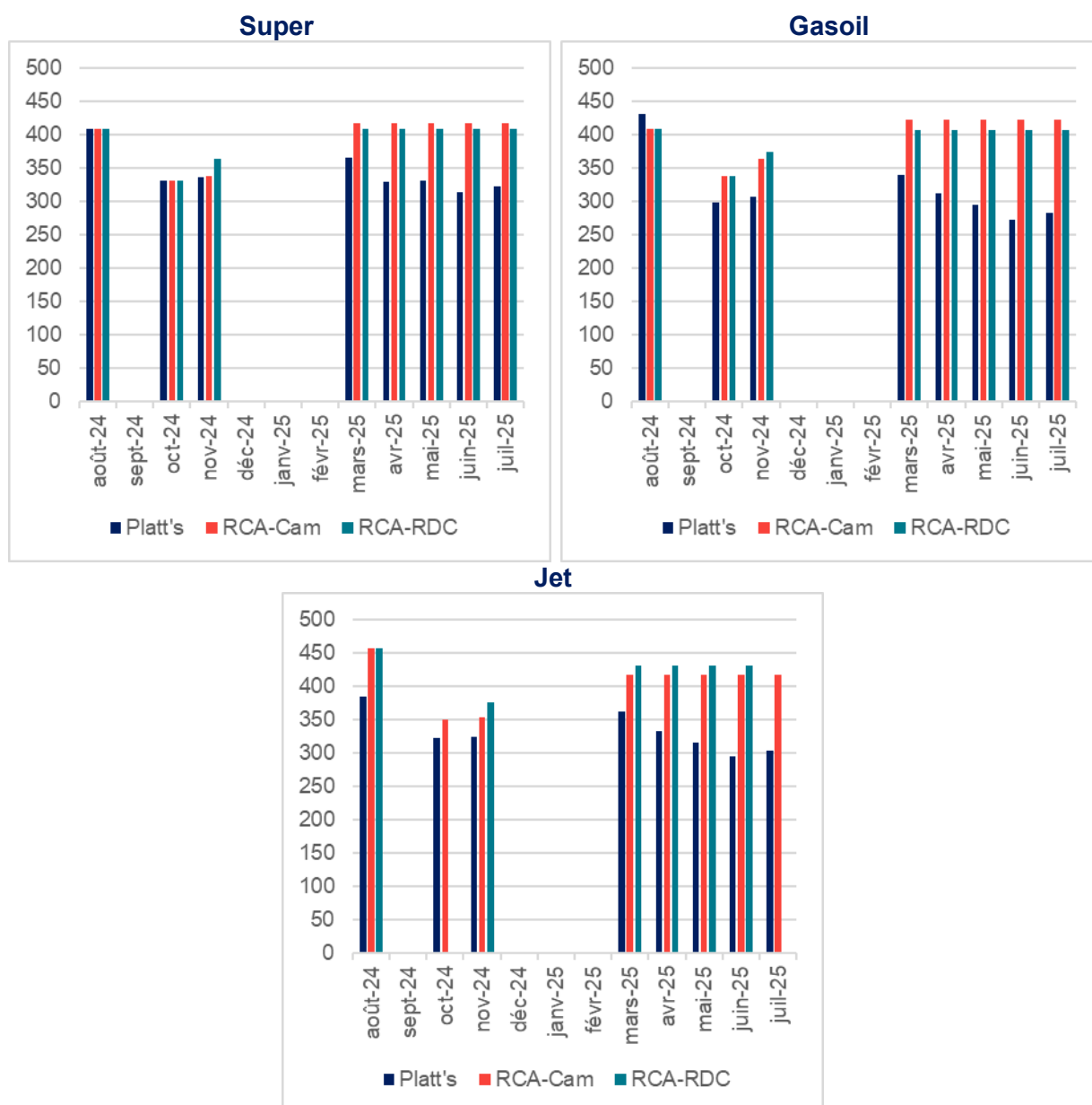
La référence internationale qui est utilisée dans la structure de prix ne respecte pas la méthodologie du décret de 2024 en vigueur. Cependant, la méthodologie utilisée aujourd'hui dans la structure pourrait être conforme au contrat de l'importateur unique Neptune Oil, qui stipule que la « formule est susceptible de révision en fonction de contraintes du marché. » Cette méthodologie introduit de la subjectivité et de l'imprévisibilité dans la détermination de la date de référence à utiliser, et est particulièrement préoccupante dans la mesure où le gouvernement n'a pas les capacités de vérifier les dates réelles.

Par exemple, depuis novembre 2024, la référence internationale utilisée correspond à la moyenne du 8-12 juillet 2024, comme illustrée ci-dessous. Cela suppose que le carburant consommé en RCA en septembre 2025 a été livré au Cameroun en juillet 2024. Le même constat s'applique pour le corridor fluvial, pour lequel la référence internationale utilisée correspond à la moyenne du 1-5 juillet 2024.

À l'aide des données Platt's, il est possible de reconstruire la référence internationale couvrant les mois d'août-novembre 2024 et mars-juin 2025 selon la méthodologie du décret n°24.157 du

17 juin 2024 afin de comparer à la référence internationale présentée dans la structure de prix. Comme illustré ci-dessous, cette comparaison dégage un écart important pour les mois de l'année 2025.

Figure 3-7: Comparaison du prix de référence contre le prix Platt's (en FCFA/litre)

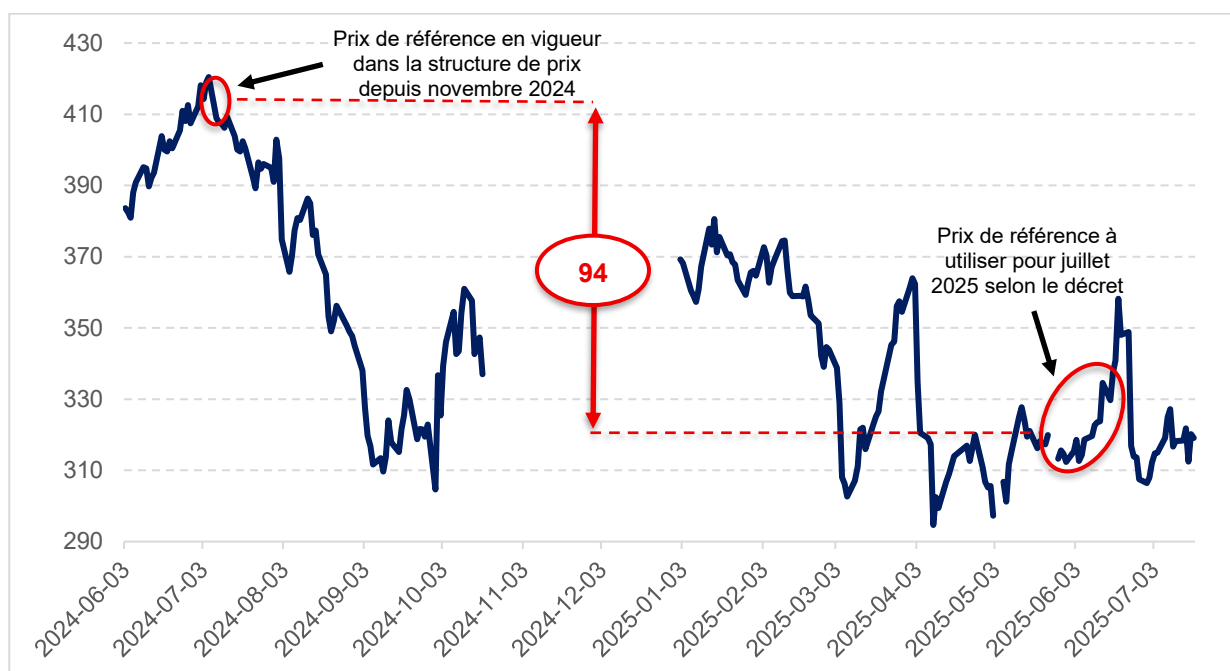


Source : Prix Platt's CIF NWE et structures de prix

Note : pas de données pour la période de septembre et décembre 2024, ainsi que janvier et février 2025.

Plus précisément, comme illustrée dans le graphique ci-dessous, la période du 8-12 juillet 2024 correspond également à une période où les prix mondiaux du pétrole ont atteint un pic. L'analyse démontre que si la période indiquée dans le décret était utilisée, au lieu de la période indiquée par l'importateur, le coût de référence du pétrole serait inférieur de 94 FCFA pour le mois de juillet 2025.

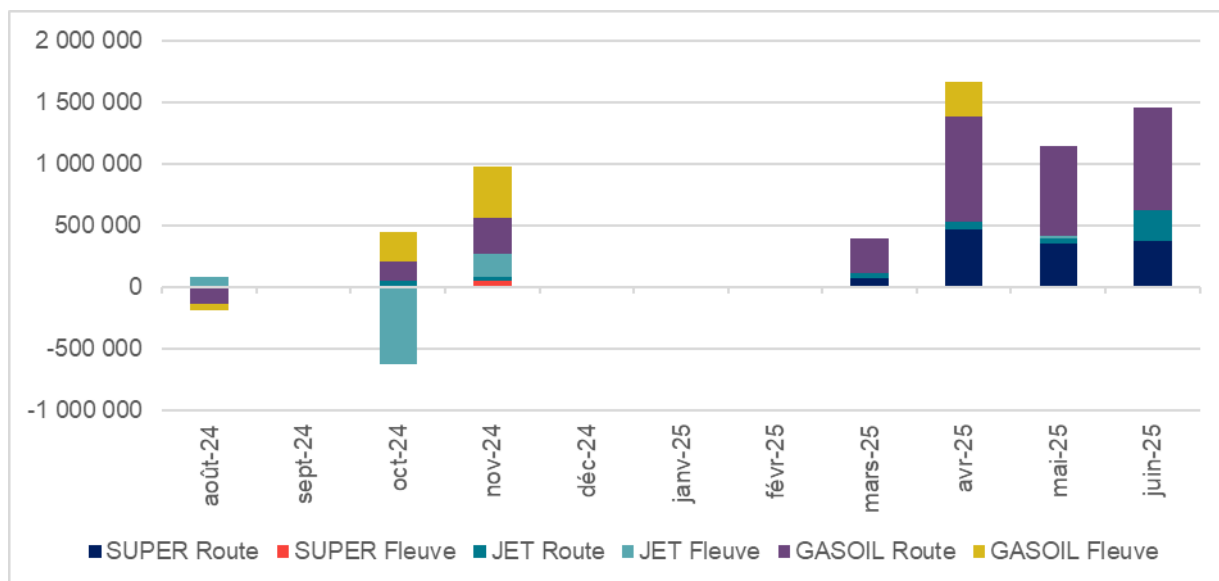
Figure 3-8: Prix Platt's CIF NW Cargo pour le Super, FCFA par litre



Source : Platt's et analyse CPCS

Le Consultant estime qu'utiliser la période de référence fixée par l'importateur au lieu de celle indiquée dans le décret a entraîné un surcoût de 5 milliards FCFA durant les 8 mois pour lesquels il existe suffisamment de données. Depuis avril 2025, le surcoût mensuel dépasse 1 milliard de FCFA par mois.

**Figure 3-9: Estimation du surcoût mensuel lié au prix de référence du carburant
En milliers de FCFA**



Source : Prix Platt's CIF NWE et volumes SOCASP

Note : pas de données pour la période de septembre et décembre 2024, ainsi que janvier et février 2025.

Une conséquence du non-respect de la méthodologie du décret de 2024 en vigueur est donc que le prix de référence internationale est élevé, ce qui maintient le prix à la pompe élevé.

Explication de l'ancien stock

Un importateur pourrait expliquer le fait qu'il utilise une période de référence plus ancienne pour le prix de référence sur la base des arguments suivants :

1. Si les produits sont stockés dans un terminal pour une période prolongée, cela génère des frais de surstockage, qui augmentent le coût supporté par le trader/importateur.
2. L'importateur peut entrer dans un contrat fixe avec un trader, s'il l'estime avantageux. L'importateur peut ensuite importer progressivement les produits du trader qui s'approvisionne progressivement auprès des raffineries.

Un importateur serait incité à réduire son prix de référence s'il doit concurrencer d'autres importateurs qui sont alignés avec les cours mondiaux inférieurs et qui sont plus compétitifs vis-à-vis des marketeurs.

En revanche, il est important de noter qu'un importateur ne serait pas incité à réduire son prix fixe s'il est capable de continuer à vendre ses produits, soit, car cela lui permet de couvrir les frais de surstockage (si les produits sont dans un terminal), soit, car il y a une marge entre la référence internationale dans la structure et le prix Platts inférieur.

Neptune explique qu'il a importé des produits en masse en juillet 2024 pour éviter la répétition de pénuries en RCA. Comme la RCA est un pays enclavé, Neptune explique que les produits mettent du temps à parvenir à Bangui depuis le moment de la commande, ce qui présente un risque d'approvisionnement et augmente le risque de rupture d'approvisionnement. Pour contrer cela, Neptune explique qu'il commande en grandes quantités pour éviter ces risques de pénuries et ne peut donc pas appliquer la moyenne des cotations de la méthodologie officielle.

Selon Neptune, ce stock est ainsi stocké dans des terminaux aux ports d'arrivée (à savoir SONARA, SCDP et SEP Congo) et en haute mer.

Analyse de l'ancien stock - Cameroun

Un stock de juillet 2024 est utilisé comme référence pour le calcul du prix international dans les structures de prix par la voie routière de la RCA depuis au moins novembre 2024 jusqu'à ce jour (structure de prix de septembre 2025). Le volume importé par voie routière par Neptune Oil sur cette période est estimé à 70 millions de litres de produits pétroliers, ce qui correspond à plus de la moitié de la demande nationale de la RCA⁸. En conséquence, le Consultant suppose que le stock renfermé dans la structure s'élève à plus de 70 millions de litres.

L'importation d'un stock de cette ampleur est-elle réalisable?

Selon les statistiques portuaires de Douala, la taille moyenne des tankers réceptionnés est de 11 000 tonnes (environ 13 millions de litres) sur la période 2024 et 2025. Il convient de noter que le port de Douala est limité par ses contraintes de tirant d'eau, ce qui explique que Neptune privilégie le port de Limbe comme port d'entrée. Ce dernier, doté d'un tirant d'eau plus profond, peut accueillir des pétroliers plus volumineux. Un stock de cette envergure pourrait uniquement se constituer directement au port de Douala par l'intermédiaire de 5 à 6 navires.

Selon des articles récents de DSC Marine Services S.A., un acteur régional dans le transport maritime et la logistique, le port de Limbe a reçu, en provenance de la raffinerie de Dangote au Nigéria, un tanker de 60 000 tonnes de Super (environ 70 millions de litres, ce qui correspond à deux à trois fois la consommation annuelle en Super de la RCA) en décembre 2024 pour le compte de Neptune, et un tanker de 40 000 tonnes de Gasoil (environ 47 millions de litres) en mars 2025 pour une autre entreprise camerounaise⁹.

⁸ Basé sur les statistiques de la SOCASP couvrant novembre 2024 à juin 2025 et des extrapolations pour les mois de juillet, août et septembre. Si le stock continue à être utilisé dans les mois à venir, l'estimation continuera à croître.

⁹ <https://dscmarine-services.com/index.php?action=Article&id=8>

Il est donc envisageable qu'un tanker ait pu transporter l'équivalent du stock estimé de Neptune (70 millions de litres de produits pétroliers) à Limbe, bien qu'il demeure improbable que l'intégralité du volume soit destinée à la RCA. Il est important de rappeler que Neptune importe des produits pétroliers au Cameroun et mutualise ses importations pour les deux pays. Dès lors, les produits pétroliers importés par un tanker sont répartis et ne sont pas exclusivement destinés à la RCA, ce qui réduit le volume des produits importés pour la RCA dans chaque tanker et diminue la probabilité qu'un stock de cette ampleur ait pu être importé au profit de la RCA. En d'autres termes, si le stock de Neptune est importé conjointement avec des produits destinés au marché camerounais, le ou les tankers doivent nécessairement transporter bien plus de 70 millions de litres, et même facilement plus de 100 millions, compte tenu de l'importance du marché camerounais.

Le stockage d'un stock de cette ampleur est-il possible ?

Une fois importés, les produits doivent être entreposés dans les terminaux portuaires. Selon Neptune, le stock en question au Cameroun est entreposé dans les terminaux de la SONARA (à Limbe), de la SCDP (une barge peut effectuer des opérations de ship to ship en en vue d'un acheminement direct vers le dépôt à Douala) et en haute mer.

Néanmoins, les terminaux ne fonctionnent pas comme des dépôts dédiés à une société particulière. À titre d'exemple, au Cameroun, les produits dans les terminaux sont banalisés, c'est-à-dire que lorsque les produits y entrent, les stocks peuvent être utilisés indifféremment pour le marché camerounais et pour le marché de transit, y compris tchadien. Le stock est donc de nature fictive, car Neptune ne dispose pas de capacités de stockage qui lui seraient dédiées dans les terminaux concernés. Étant donné que Neptune importe également pour le marché camerounais, une part du stock en question serait écoulée sur ce marché, mais ne serait pas facturée au même prix qu'en RCA.

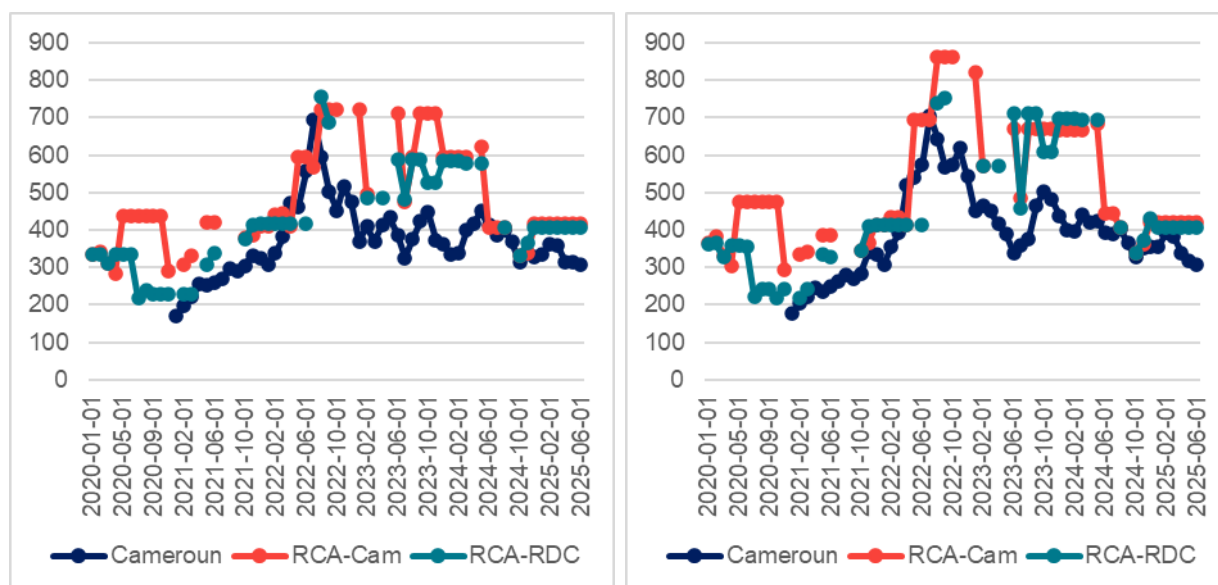
Par ailleurs, les terminaux n'étant pas la propriété de Neptune, le stockage des produits sur une longue période génère des frais de surstockage et des frais financiers. Il ne constitue nullement une stratégie logistique efficace que d'importer de gros volumes de produits pétroliers et de les stocker pendant plus d'un an dans les terminaux portuaires (si tant est que le port autorise cette logistique). Cette situation est d'autant plus paradoxale que le dépôt de Kolongo demeure largement sous-utilisé. Si Neptune détenait effectivement un stock aux terminaux des ports, l'entreprise accumulerait des surcoûts importants sur son stock. Il serait plus efficace de stocker les produits au dépôt de Kolongo, comme stipulé dans le contrat de Neptune. En tant qu'entité à but lucratif, Neptune Oil s'attache à éviter de supporter des surcoûts importants liés au stockage.

En l'absence d'informations précises et de preuves fournies par Neptune Oil, le Consultant considère que l'argument du stock ancien au Cameroun n'est pas crédible pour les raisons suivantes : cette pratique générerait des surcoûts importants de stockage au Cameroun, elle n'est pas conforme aux standards du secteur, elle est logistiquement difficile à réaliser, et une approche alternative consistant à transporter immédiatement ce stock vers la RCA serait davantage conforme à l'engagement de Neptune Oil envers l'état centrafricain de conserver un stock minimum en RCA tout en contribuant à éviter les pénuries dans le pays. Il convient également de noter que Neptune Oil ne pratique pas cette approche de stock ancien pour sa desserte du Cameroun, où l'entreprise doit respecter la méthodologie de la moyenne des cotations qui produit un prix de référence international inférieur (les graphiques ci-dessous comparent les prix de référence internationale pratiqués au Cameroun avec ceux appliqués en RCA).

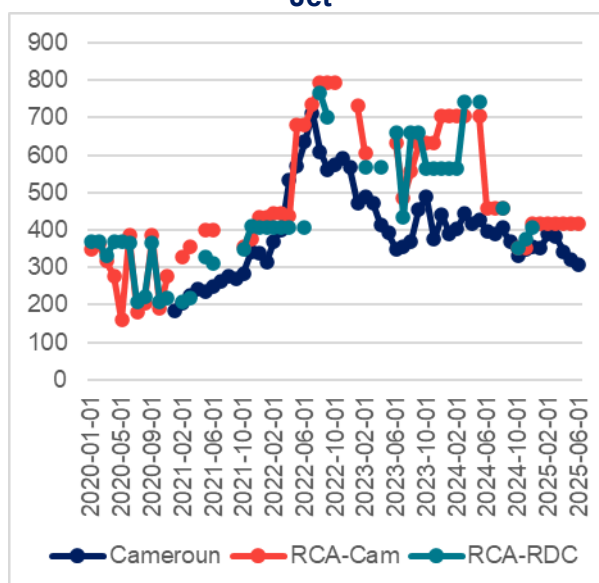
Figure 3-10: Comparaison du prix de référence entre RCA et Cameroun (en FCFA/litre)

Super

Gasoil



Jet



Source : Ministère des finances et du budget et structures de prix du Cameroun

Analyse de l'ancien stock - RDC

Un stock de juin-juillet 2024 sert de référence pour le calcul du prix international dans les structures de prix par la voie fluviale de la RCA depuis au moins novembre 2024 jusqu'à ce jour (structure de prix de septembre 2025).

L'un des traders de Neptune Oil en RDC a confirmé au Consultant avoir importé entre 20 000 et 30 000 tonnes (environ 25 000 à 35 000 m³) de carburant en RDC pour le compte de Neptune, réparti sur plusieurs bateaux et plusieurs mois. Le trader confirme également qu'il y a eu un blocage du stock en RDC, en raison de l'indisponibilité de barges de Mercure et du refus d'avoir recours aux barges de SEP Congo. Une partie du stock demeure donc toujours à SEP Congo, accumulant des frais de surstockage.

Ces informations confirment d'une part que plusieurs tankers peuvent être utilisés pour constituer les stocks de Neptune en RDC ou au Cameroun et soulignent d'autre part qu'il existe des problèmes de capacité du mode fluvial qui peuvent entraver les activités de l'importateur.

Recommandation

Le Consultant recommande d'appliquer une méthodologie fixe, telle que celle du décret n°24.157 du 17 juin 2024 pour établir le prix de référence. Fonder la référence internationale sur un ancien stock n'est pas optimal, car cela peut générer des frais de surstockage et inciter les importateurs à choisir des dates d'importation durant lesquelles les cours internationaux étaient élevés.

Le gouvernement de la RCA devrait négocier avec tous les importateurs une **formule fixe** qui reflète la moyenne des délais réels de la chaîne d'approvisionnement pour le fleuve et la route. Les coûts d'importation ne devraient pas varier en fonction des stratégies opérationnelles de l'importateur. Le gouvernement ne devrait pas avoir à auditer le calendrier réel des activités d'importation et de stockage de l'importateur. Il devrait incomber à l'importateur de gérer les délais liés à l'importation.

L'utilisation d'une formule fixe pour déterminer les périodes de référence des prix s'inscrit également dans la lignée des meilleures pratiques en vigueur ailleurs en Afrique.

Selon les estimations du Consultant, ce changement permettrait d'éliminer un surcoût important, qui s'est élevé à presque 13 milliards de FCFA au cours de la dernière année.

Tableau 3-1: Impact de l'optimisation du prix de référence internationale

	Route			Fleuve	
	Super	Gasol	Jet	Super	Gasol
Prix utilisé aujourd'hui en FCFA/litre	417	422	418	408	406
Prix recommandé en FCFA/litre	319	306	316	319	306
Consommation en millions de litre	24	42	12	16	28
Économie en milliards de FCFA	2,37	4,89	1,19	1,43	2,82
Économie totale	12,7 milliards de FCFA				

Source : Analyse CPCS, Ministère des finances et du budget, données Platt's, SOCASP

Note : Suppose une consommation annuelle de 130 millions de litres, 54 % Gasol, 31 % Super et 15 % Pétrole. Suppose que le trafic fluvial et routier capture 40 % et 60 % respectivement du trafic total.

3.2.2 Prime trader

Description

La prime trader correspond à la rémunération pour les services rendus par le trader pour acheter le carburant sur le marché international auprès des raffineries. Le trader négocie sa prime avec l'importateur qui fait son choix entre les offres des différents traders.

Méthodologie

Cette composante tarifaire n'est pas couverte dans la méthodologie officielle de la structure de prix établie par le décret n°24.157 du 17 juin 2024. Le décret mentionne uniquement "des marges et primes à l'importation dûment justifiées", sans faire référence spécifique à cette ligne.

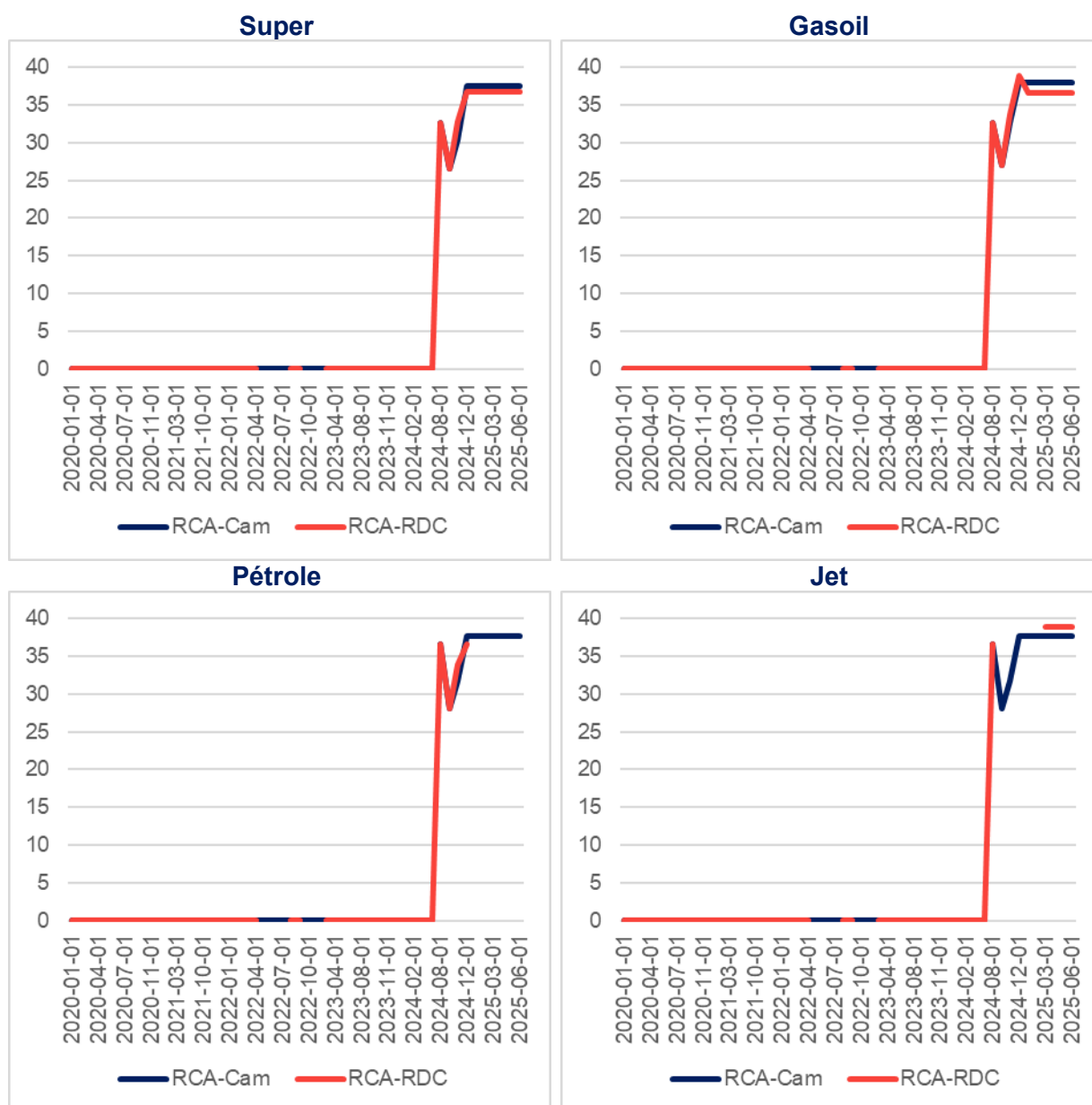
Dans la structure de prix, il est inscrit que la prime est proportionnelle à 9 % du prix de référence internationale. En octobre 2024, la prime était de 8%.

Évolution

La ligne prime trader a été introduite dans la structure en 2024 avec la mise en place d'un importateur unique. La prime est proportionnelle au prix de référence internationale et donc varie selon ce prix. Aujourd'hui, la prime trader s'élève entre 35 et 40 FCFA/litre, selon le corridor et

le type de carburant importé. Il a été stable ces derniers mois, car le prix de référence internationale n'a pas changé, comme analysé dans la précédente section

Figure 3-11: Évolution de la prime trader (en FCFA/litre)



Source : Ministère des finances et du budget

Analyse de la sincérité

La justesse des coûts de la prime trader peut être évaluée en fonction d'une comparaison aux autres pays.

En RDC, la prime trader est variable, en fonction notamment de la saisonnalité et la rareté du produit. L'État de la RDC souhaite la figer en moyenne à 100 USD/tonne, ce qui correspond à peu près à 43 FCFA/litre. La valeur de la prime trader aujourd'hui en RDC est la suivante :

- Pour le Super : entre 34 FCFA/litre et 51 FCFA/litre, ce qui correspond à 10 - 15 % du Prix Moyen Frontière Commercial (PMFC)

- Pour le Gasoil : entre 58 FCFA/litre et 68 FCAF/litre, ce qui correspond à 17 - 20 % du PMFC¹⁰

Au Cameroun, il y avait dans le passé une prime trader dans la structure de prix, qui a depuis été intégrée dans une charge nommée prime importateur, car c'est ce dernier qui est responsable d'acheminer les produits pétroliers au Cameroun. L'importateur local soumissionne à l'appel d'offres lancé par la CSPH, et choisit donc lui-même le trader international qui présentera la proposition la moins chère. La prime importateur inclut le fret maritime, l'assurance et la marge du trader. Au Cameroun, la prime importateur représente aujourd'hui 4 % du prix de référence internationale pour le Super, 9 % du prix de référence internationale pour le Pétrole et 6 % du prix de référence internationale pour le Gasoil.

L'analyse comparative indique donc que la prime trader en RCA n'est pas plus élevée que les pays voisins.

Recommandation

L'analyse ne révèle pas de surcoût sur la prime trader. Il est néanmoins recommandé de mettre en place des appels d'offres compétitifs avec des traders pour avoir une meilleure idée du prix du marché.

3.2.3 Différentiel

Description

Le Consultant n'a pas repéré dans les documents officiels une description du coût « différentiel » de la structure de prix des produits pétroliers.

Méthodologie

Ce coût n'est pas mentionné dans la méthodologie officielle de la structure de prix établie par le décret n°24.157 du 17 juin 2024. Ce décret mentionne néanmoins "des marges et primes à l'importation dûment justifiées", sans faire référence spécifique à cette ligne.

Le différentiel apparaît dans une formule de l'article 2 du contrat de Neptune, sans description. La formule est pour les prix des produits :

$P = \text{Prix DAP (plats + premium + droits de douane)} * + \text{différentiel} + \text{frais de service} **$
* Pour les éléments variables
** Pour les éléments fixes

Évolution

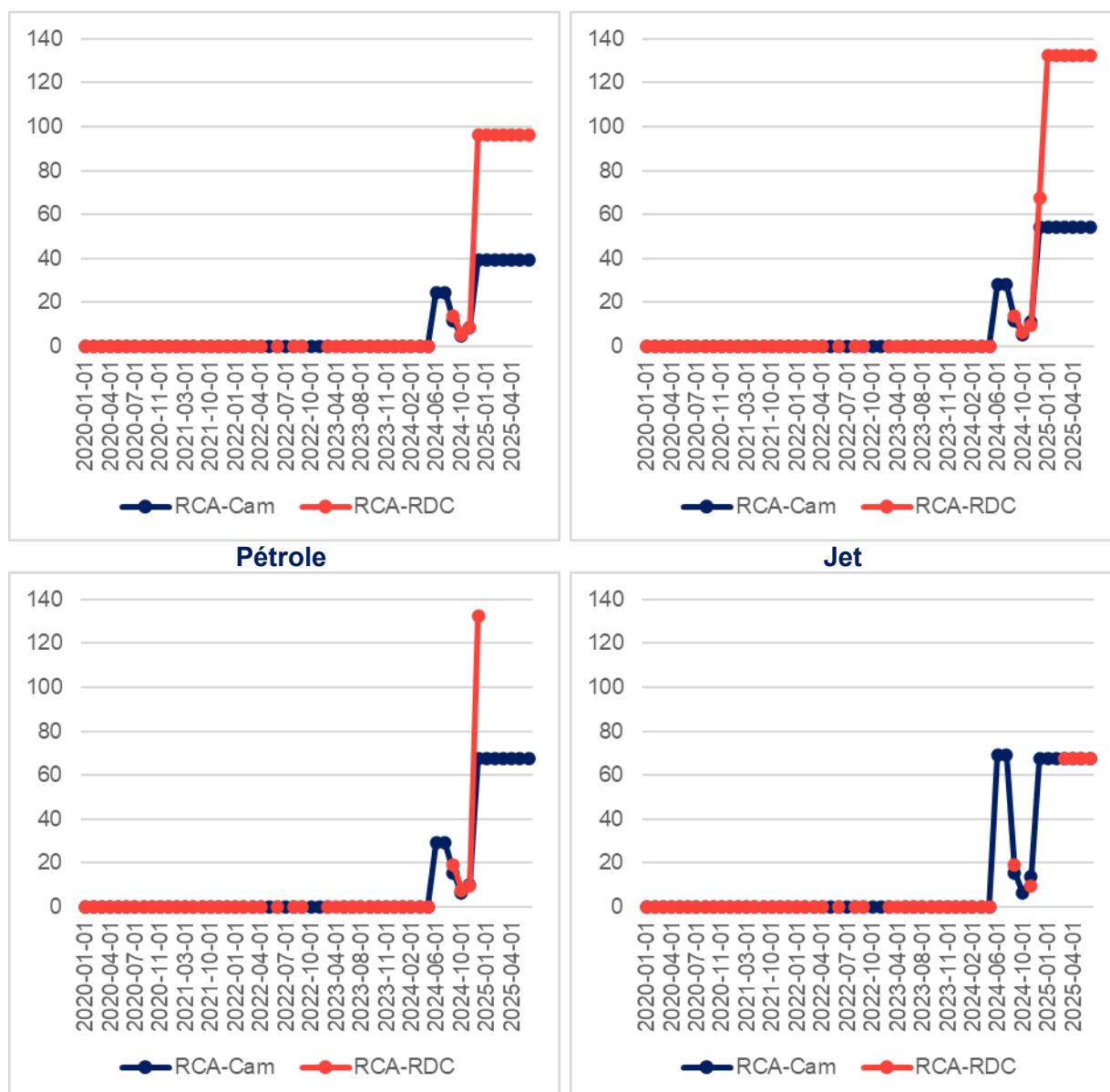
Le différentiel a été introduit en 2024 avec la mise en place du contrat d'exclusivité accordé à Neptune Oil. Il a depuis augmenté de manière importante et s'élève aujourd'hui entre 40-135 FCFA/L, selon le corridor d'important et le type de produit. Le différentiel est beaucoup plus élevé pour le transport sur le corridor congolais.

Figure 3-12: Évolution du différentiel (en FCFA/litre)

Super

Gasoil

¹⁰ Entretiens avec traders livrant en RDC.



Source : Ministère des finances et du budget

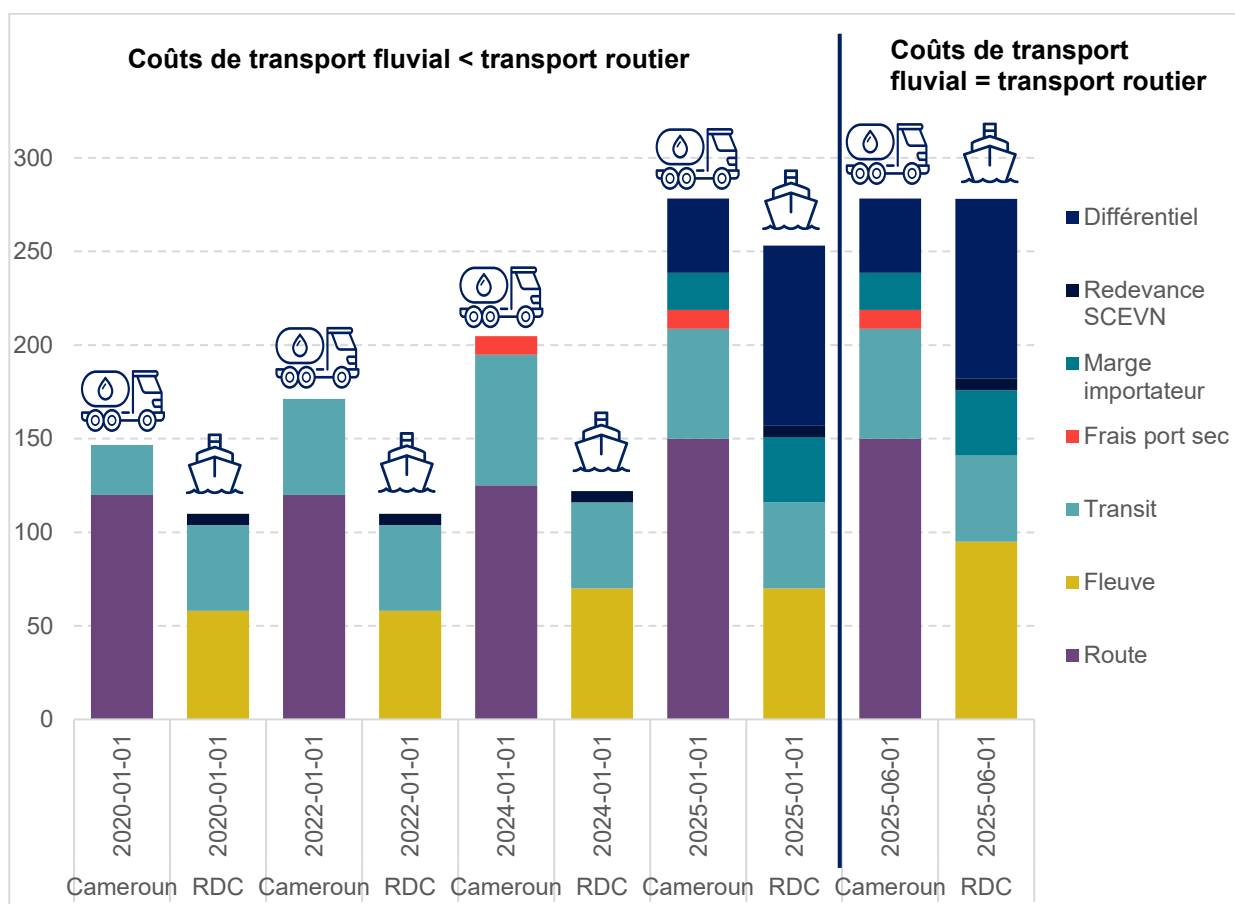
Analyse de la sincérité

Le coût « différentiel » ne figure pas dans les structures de prix des pays voisins, pour lesquels la rémunération des importateurs s'effectue généralement à travers d'autres coûts.

Il convient également de noter que les coûts globaux d'importation en RCA sont beaucoup plus élevés que dans les pays voisins, comme présenté dans la section 3.2.6 du rapport.

Une analyse du différentiel et des coûts de transport sur les deux corridors fait ressortir une situation particulière. Bien que le corridor fluvial présente des coûts nettement inférieurs au corridor routier pour le transport (route vs. fleuve), le transit (SONARA vs. SEP CONGO) et les frais connexes (frais de port sec vs. redevance SCEVN), le différentiel et la marge importateur sont beaucoup plus élevés pour le corridor congolais. Cela élimine l'avantage financier du transport fluvial qui favorisait ce corridor dans le passé.

Figure 3-13: Comparaison des coûts de transport, routier vs. fluvial, pour le Super (en FCFA/litre)



Source : Analyse CPCS

Recommandation

Compte tenu de l'absence de justification du différentiel et de son impact sur l'efficacité comparative des modes de transport, il est recommandé de supprimer cette ligne dans la structure de prix. Cela réduirait les prix à la pompe de manière importante, entre 40 et 132 FCFA/L selon le produit et le corridor, et permettrait aussi de restaurer l'avantage comparatif du transport fluvial. Enfin, en supprimant un coût opaque, cela améliorerait aussi la transparence de la structure des prix.

Ce changement éliminerait un surcoût de plus de 9 milliards FCFA par année, comme expliqué dans le tableau ci-dessous.

Tableau 3-2: Impact de l'optimisation du différentiel

	Route			Fleuve	
	Super	Gasol	Jet	Super	Gasol
Taux actuel en FCFA/litre	40	54	68	96	32
Taux proposé en FCFA/litre	0	0	0	0	0
Consommation en millions de litre	24	42	12	16	28
Économie en milliards de FCFA	0,97	2,27	0,80	1,55	3,71
Économie totale	9,29 milliards de FCFA				

Source : Analyse CPCS, Ministère des finances et du budget, données Platt's, SOCASP

Note : Suppose une consommation annuelle de 130 millions de litres, 54 % Gasoil, 31 % et Super et 15 %. Suppose que le trafic fluvial et routier capture 40 % et 60 % respectivement du trafic total.

3.2.4 Frais financiers

Description

Aucune description des frais financiers n'est présentée dans le décret n°24.157 du 17 juin 2024, le contrat de Neptune, ni dans la structure de prix. Sur la base des structures de prix d'autres pays, il est probable que ces frais financiers correspondent au coût de l'émission des lettres de crédit de l'importateur.

Méthodologie

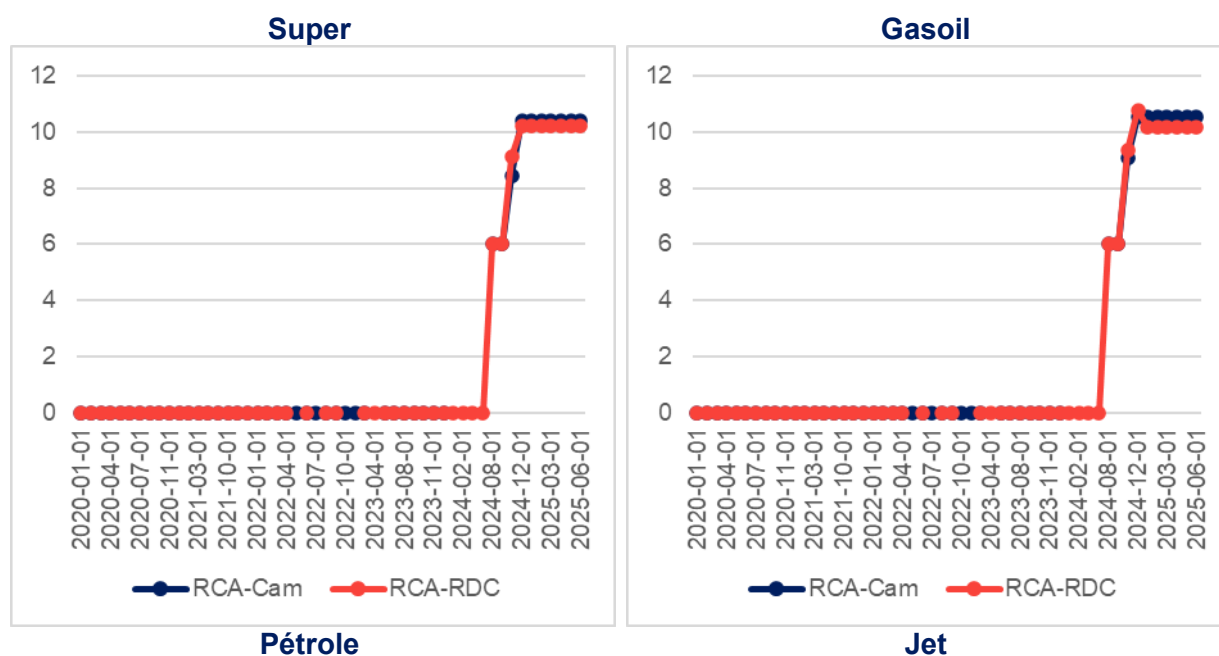
Cette composante tarifaire n'est pas couverte dans la méthodologie officielle de la structure de prix établie par le décret n°24.157 du 17 juin 2024. Ce décret mentionne uniquement "des marges et primes à l'importation dûment justifiées", sans faire référence spécifique à cette ligne.

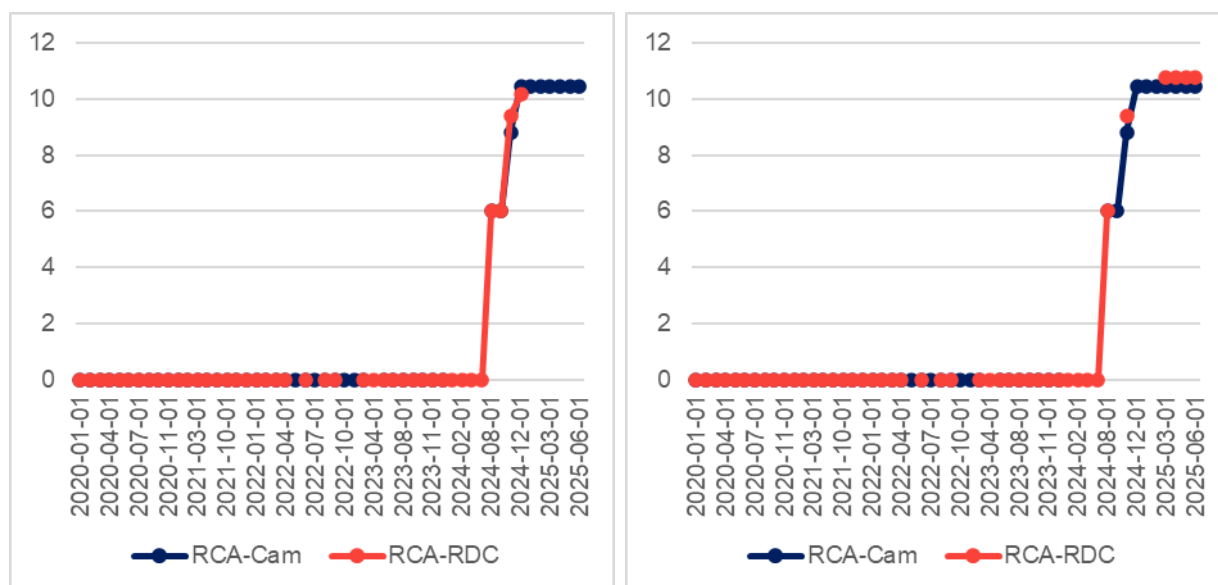
La structure de prix indique que les frais financiers correspondent à 2,5 % du prix de référence internationale.

Évolution

La ligne frais financiers a été introduite en fin 2024 après l'arrivée de l'importateur unique. Elle fluctue en fonction du prix de référence internationale. Les frais financiers s'élèvent aujourd'hui à peu près 10 FCFA/litre pour chaque type de produit.

Figure 3-14: Évolution des frais financiers (en FCFA/litre)





Source : Ministère des finances et du budget

Analyse de la sincérité

Dans les autres pays, les frais financiers sont déjà intégrés dans la prime des importateurs. Dans le contexte camerounais par exemple, les frais financiers sont inclus dans le coût du service de l'importation.

En plus d'un double comptage potentiel, des frais de 2,5 % semblent élevés pour l'émission des lettres de crédit. Dans les versions antérieures de la structure de prix, l'émission des lettres de crédit faisait partie des frais d'approche, et correspondait à 0,75 % du prix Platt's.

Cependant, il convient de noter qu'au Cameroun, les frais financiers s'élèvent à 2,8 % du prix du produit (prix de référence internationale et prime importateur), mais ceux-ci font aujourd'hui l'objet d'une proposition d'optimisation à 1,75 %.

Recommandation

Il est recommandé de diminuer les frais financiers de 2,5% à 1,75 % dans la structure de prix, conformément au prix d'émission des lettres de crédit auprès des banques camerounaises. Il est également recommandé d'intégrer la ligne « frais financiers » dans la ligne frais de service d'importation, comme c'est le cas dans plusieurs autres pays – ce qui supprimerait cette ligne.

Ce changement éliminerait un surcoût annuel de plus de 1 milliard de FCFA.

Tableau 3-3: Impact de l'optimisation des frais financiers

	Route			Fleuve	
	Super	Gasoil	Jet	Super	Gasoil
Taux actuel en FCFA/litre	10	11	10	10	10
Taux proposé en FCFA/litre	0	0	0	0	0
Consommation en millions de litre	24	42	12	16	28
Économie en milliards de FCFA	0,25	0,44	0,12	0,16	0,29
Économie totale	1,27 milliard de FCFA				

Source : Analyse CPCS, ministère des finances et du budget, données Platt's, SOCASP

Note : Suppose une consommation annuelle de 130 millions de litres, 54 % Gasoil, 31 % et Super et 15 %. Suppose que le trafic fluvial et routier capture 40 % et 60 % respectivement du trafic total.

3.2.5 Frais service d'importation

Description

Les frais de service d'importation couvrent les charges enregistrées par l'importateur pour les activités liées à l'importation de carburant.

Méthodologie

Cette composante tarifaire n'est pas expliquée dans la méthodologie officielle de la structure de prix établie par le décret n°24.157 du 17 juin 2024, qui mentionne simplement "des marges et primes à l'importation dûment justifiées".

Selon la structure de prix actuelle, la ligne frais service d'importation s'élève à 15 % du prix de référence internationale pour le corridor routier par le Cameroun et 13% pour le corridor fluvial par la RDC.

Dans le passé, ces coûts étaient plus faibles. Par exemple, en octobre 2024, les frais service d'importation étaient de 9 % pour le Cameroun et 6 % pour la RDC.

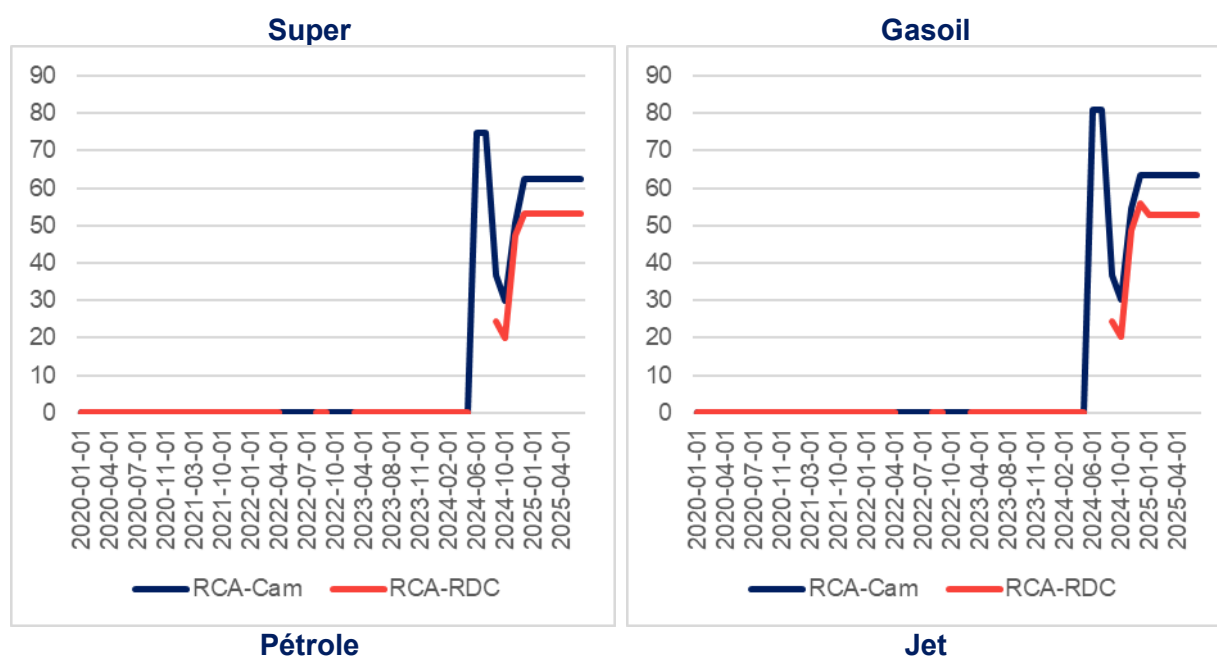
Il convient également de noter que le contrat de Neptune précise que ces frais ne devraient pas dépasser 10% du prix :

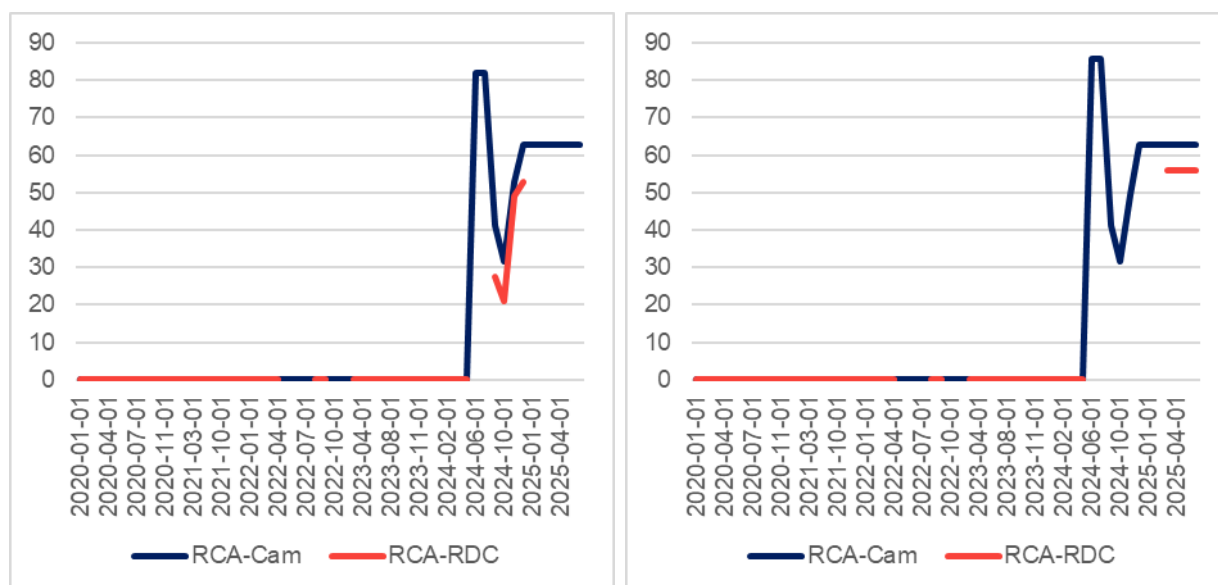
« Les frais de service en couverture des frais généraux, les peines et soins et la rémunération de l'importateur pour l'ensemble des prestations sont de 10 % indexés sur le coût de revient total du produit. »

Évolution

La ligne frais service d'importation a été ajoutée à la structure de prix en 2024. Elle varie en fonction du prix de référence internationale. Les frais sont plus élevés par la route. Aujourd'hui ce coût est d'environ 63 FCFA/litre pour la route, et environ 53 FCFA/litre pour le fleuve.

Figure 3-15: Évolution des frais service d'importation (en FCFA/litre)





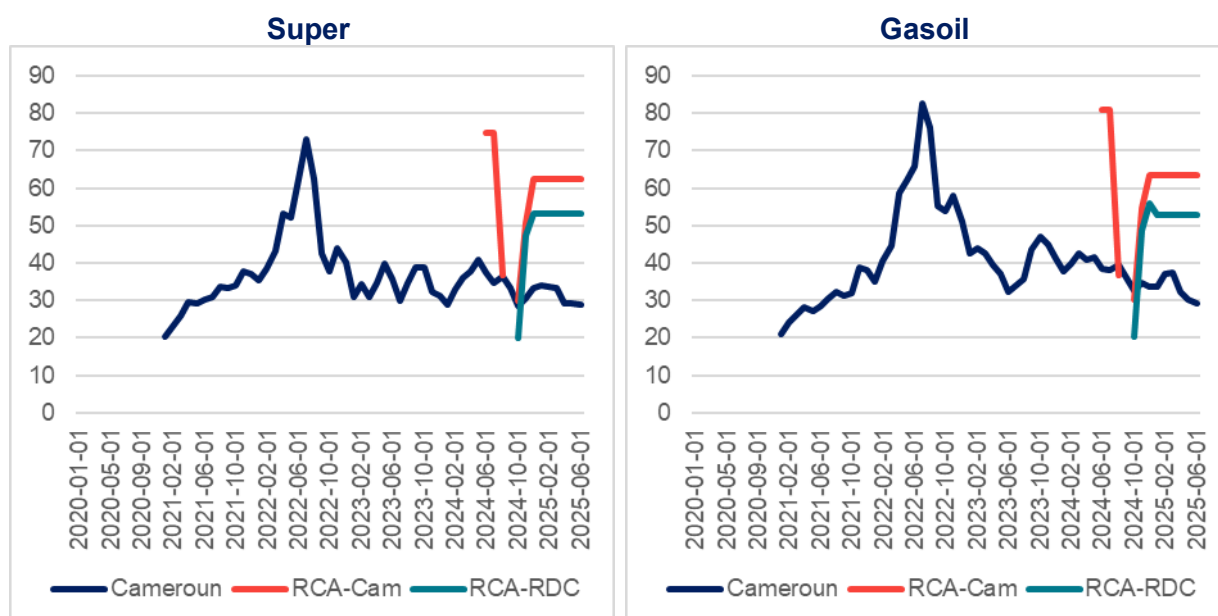
Source : Ministère des finances et du budget

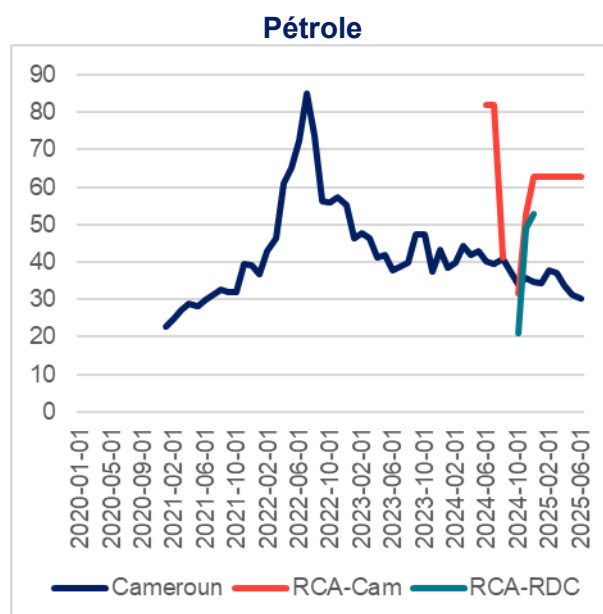
Analyse de la sincérité

Les frais de service d'importation sont courants dans la structure de prix d'autres pays africains importateurs de produits pétroliers.

- Au Cameroun, les frais de service d'importation sont de 9% du prix de référence, et incluent aussi les frais financiers, ce qui est largement inférieur aux frais de 15,5 - 17,5 % pour la RCA en prenant en compte aussi les frais financiers. En juin 2025, un coût de 9% correspond à environ 29-30 FCFA/litre en fonction du produit.
- Au Burkina Faso, la structure de prix inclut une ligne « frais et marge importateur » qui est de 27,93 FCFA/litre pour le Super, Gasoil et le pétrole, et ce depuis 2022.
- En RDC, les frais de service d'importation sont intégrés dans le prix total du carburant à l'arrivée en RDC (le PMFC) ; il n'est donc pas possible d'effectuer une comparaison pour ce coût spécifique.

Figure 3-16: Comparaison des frais service d'importation RCA et Cameroun (en FCFA/litre)





Source : Ministère des finances et du budget

L'analyse comparative démontre qu'il y a un surcoût dans les frais de service d'importation en RCA, notamment car ceux-ci sont beaucoup plus élevés que les pays voisins comparables.

Recommandation

Il est recommandé de fixer les frais d'importation à 9 % du prix de référence internationale, sur le fleuve et la route, en phase avec les frais en vigueur au Cameroun et au Burkina Faso.

Ce changement éliminerait un surcoût annuel de plus de 2 milliards de FCFA.

Tableau 3-4: Impact de l'optimisation des frais service d'importation

	Route			Fleuve	
	Super	Gasoil	Jet	Super	Gasoil
Taux actuel	15 %	15 %	15 %	13 %	13 %
Taux proposé	9 %	9 %	9 %	9 %	9 %
Consommation en millions de litre	24	42	12	16	28
Économie en milliards de FCFA	0,46	0,77	0,22	0,21	0,34
Économie totale	2,01 milliards de FCFA				

Source : Analyse CPCS, ministère des finances et du budget, données Platt's, SOCASP

Note : Suppose une consommation annuelle de 130 millions de litres, 54 % Gasoil, 31 % et Super et 15 %. Suppose que le trafic fluvial et routier capture 40 % et 60 % respectivement du trafic total.

3.2.6 Marge importateur

Description

Ce coût rémunère l'importateur pour ses activités et le capital investi dans l'importation de produits pétroliers.

Méthodologie

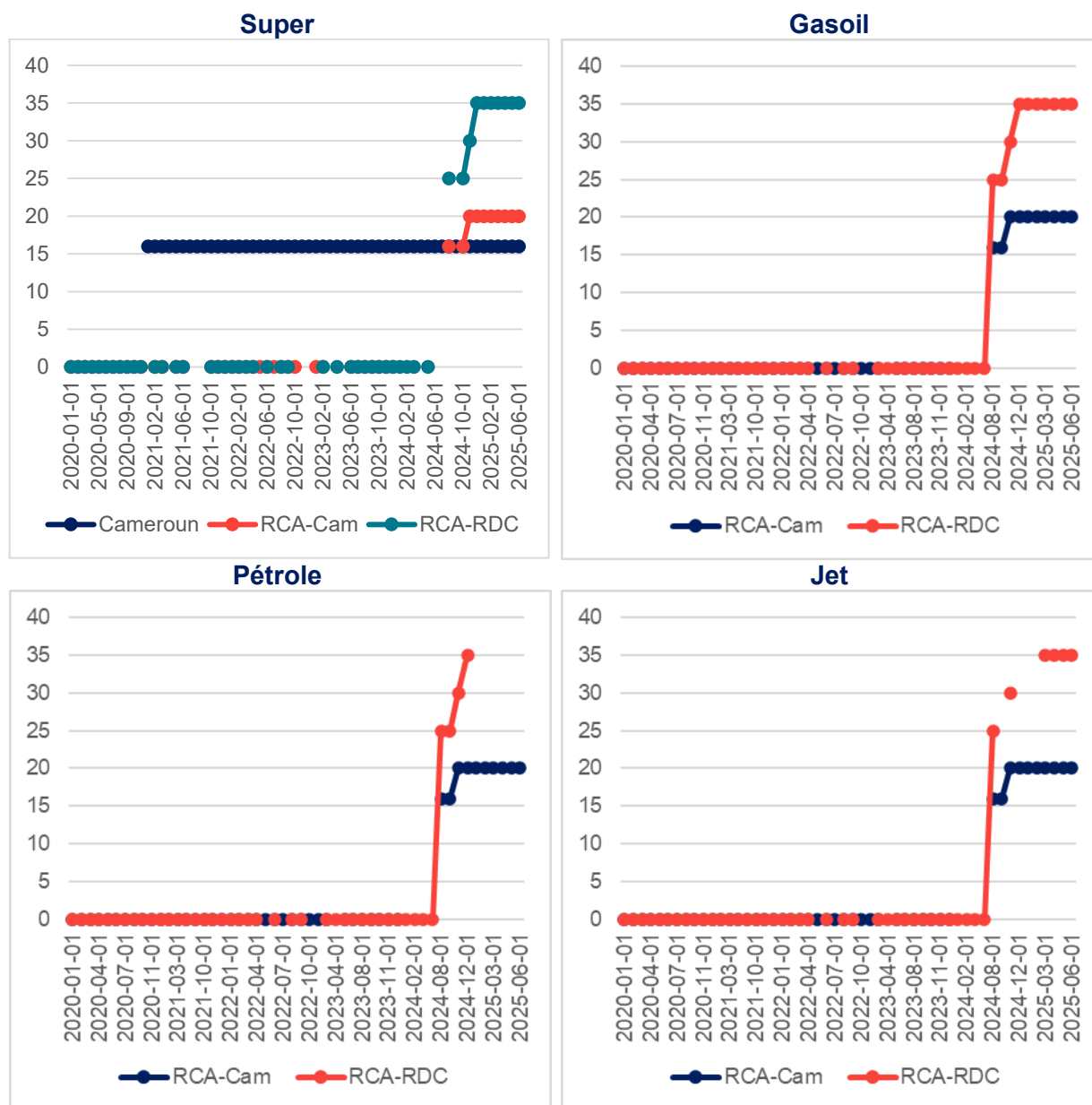
Cette composante tarifaire n'est pas précisée dans la méthodologie officielle de la structure de prix établie par le décret n°24.157 du 17 juin 2024, mais le décret mentionne "des marges et primes à l'importation dûment justifiées", sans faire référence spécifique à cette ligne.

Le niveau est fixé sur la base d'une négociation avec l'importateur Neptune Oil.

Évolution

La ligne marge importateur a été intégrée dans la structure de prix de la RCA en mi-2024. Ce coût est plus élevé pour le corridor RDC (35 FCFA/litre) que le corridor du Cameroun (20 FCFA/litre).

Figure 3-17: Évolution de la marge importateur (en FCFA/litre)



Source : Ministère des finances et du budget

Analyse de la sincérité

La structure de prix d'autres pays inclut habituellement une marge importateur :

- La marge en RCA (20-35 FCFA/litre) est plus élevée qu'au Cameroun (16 FCFA/litre). Selon un audit de la structure de prix des produits pétroliers au Cameroun¹¹, les sociétés importatrices du Cameroun ont accepté une marge de l'importateur de 2% du coût de

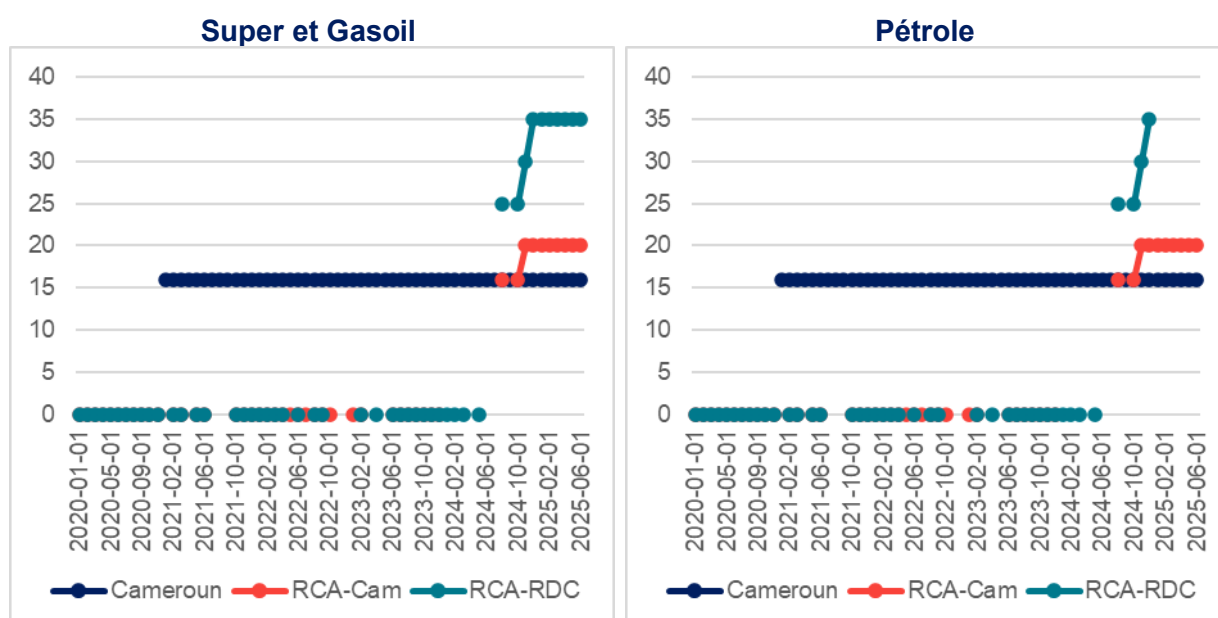
¹¹ Contacter capital (2024). « Étude sur l'optimisation des paramètres financiers de la structure des prix des produits pétroliers »

l'importation. La marge importateur est toujours de 16 FCFA/litre au Cameroun, n'ayant pas été revu à la baisse, et représente environ 3 % du coût de l'importation.

- Le Burkina Faso a une ligne qui combine les frais de service de l'importateur et la marge de l'importateur. Malgré la combinaison des deux éléments, la marge importateur par le corridor RDC est encore plus élevée à 35 FCFA/litre contre 28 FCFA/litre pour les frais de service de l'importateur et la marge de l'importateur au Burkina Faso.

La marge importateur en RCA par le Cameroun représente à peu près 2,5 % du prix de référence CAF Kolongo, c'est-à-dire importé jusqu'au dépôt de Kolongo, transit et transport international compris. Tandis qu'il s'élève à 4,7% pour la RDC. Il semble particulièrement trop élevé sur le corridor de la RDC.

Figure 3-18: Comparaison de la marge importateur (en FCFA/litre)



Source : Ministère des finances et du budget

Le Consultant n'a pas pu obtenir de justification du fait que la marge importateur est plus élevée sur le fleuve que la route.

Recommandation

L'analyse démontre que la marge d'importateur est beaucoup plus élevée en RCA que les autres pays (notamment le Cameroun et le Burkina Faso).

Il est recommandé de réduire la marge de l'importateur à 20 FCFA/litre pour la route et pour le fleuve. Cette marge serait plus élevée qu'au Cameroun, mais pourrait être justifiée par un niveau de complexité plus élevé associé aux activités d'importation vers la RCA.

Ce changement éliminerait un surcoût annuel d'environ 700 millions de FCFA.

Tableau 3-5: Impact de l'optimisation de la marge importateur

	Route			Fleuve	
	Super	Gasoil	Jet	Super	Gasoil
Taux actuel en FCFA/litre	20	20	20	35	35
Taux proposé en FCFA/litre	20	20	20	20	20
Consommation en millions de litre	24	42	12	16	28

Économie en milliards de FCFA	0,00	0,00	0,00	0,24	0,42
Économie totale	0,66 milliard de FCFA				

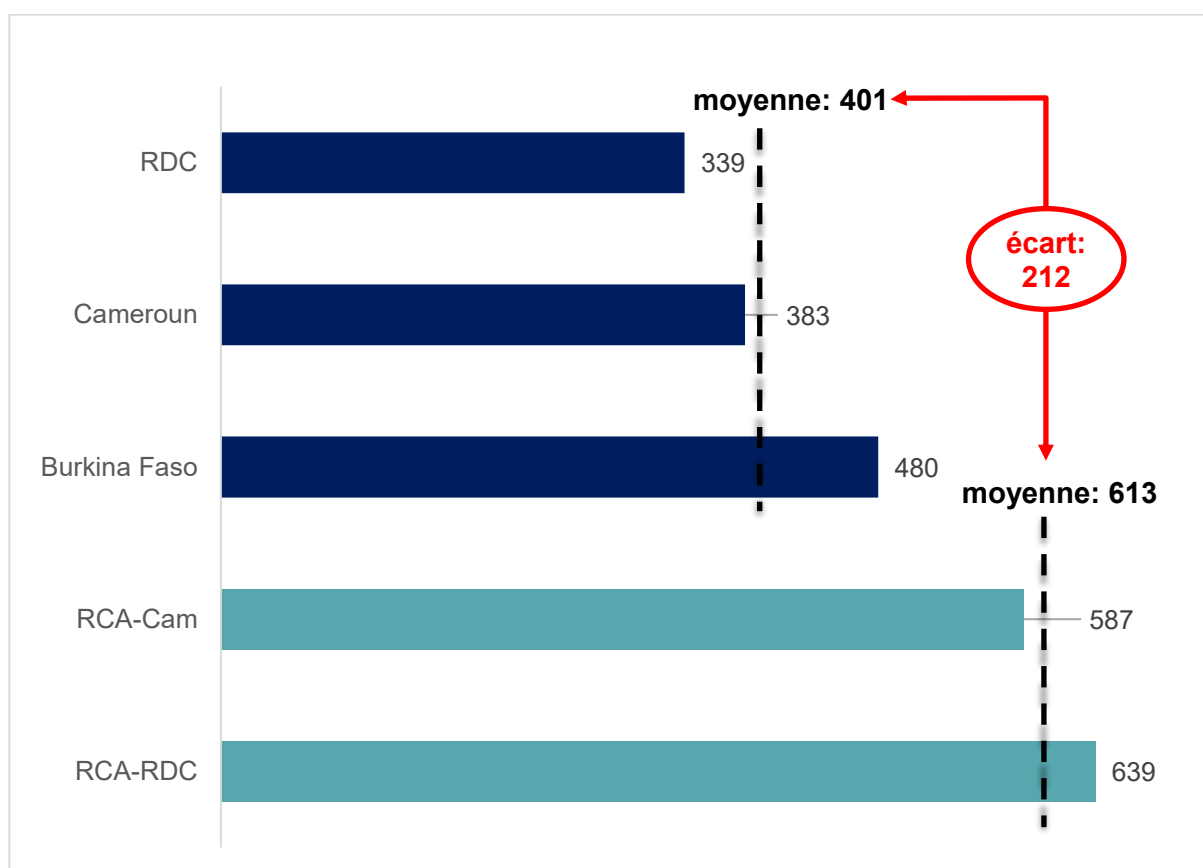
Source : Analyse CPCS, Ministère des finances et du budget, données Platt's, SOCASP

Note : Suppose une consommation annuelle de 130 millions de litres, 54 % Gasoil, 31 % et Super et 15 %. Suppose que le trafic fluvial et routier capture 40 % et 60 % respectivement du trafic total.

3.2.7 Total du coût d'importation au port d'entrée

Les six premières lignes de la structure de prix analysées ci-dessus correspondent au prix total d'achat et d'importation du carburant jusqu'aux ports maritimes (Douala, Limbé, ou Matadi). L'analyse confirme qu'il existe des surcoûts importants en RCA, notamment pour le Super. Tel qu'illustré ci-dessous, la RCA paie beaucoup plus cher pour importer le Super au port d'entrée par rapport au Cameroun, à la RDC et au Burkina Faso.

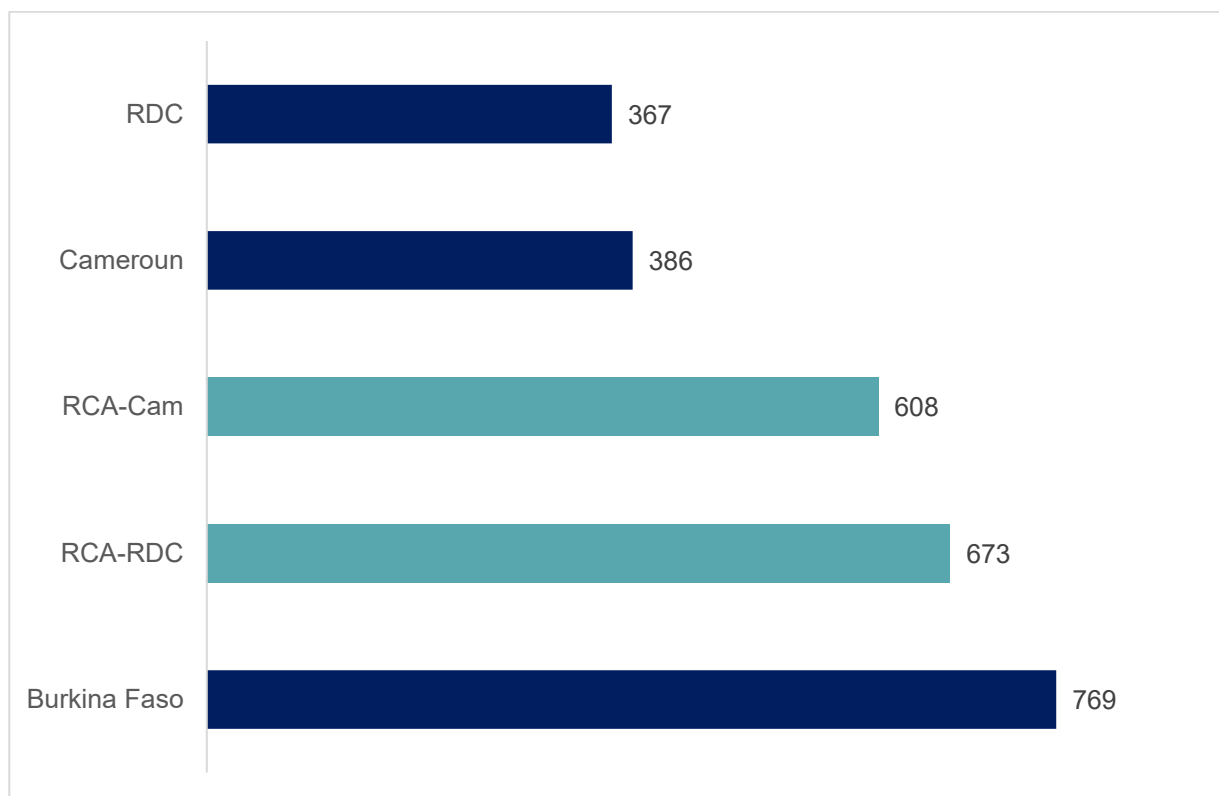
Figure 3-19: Comparaison du coût total d'importation de SUPER au port d'entrée (en FCFA/litre)



Source : Analyse CPCS des différentes structures de prix

Une tendance similaire est observée pour le Gasoil ; cependant on constate que le Burkina achète son gasoil à des prix très élevés.

Figure 3-20: Comparaison du coût total d'importation de GASOIL au port d'entrée (en FCFA/litre)



Source : Analyse CPCS des différentes structures de prix

En complément à l'analyse comparative qui démontre que la RCA paie beaucoup plus cher pour l'importation des produits pétroliers par rapport à ses pays voisins, le Consultant a également étudié la décomposition des coûts d'importation pour la RCA, excluant le prix de référence internationale, sur un horizon temporel.

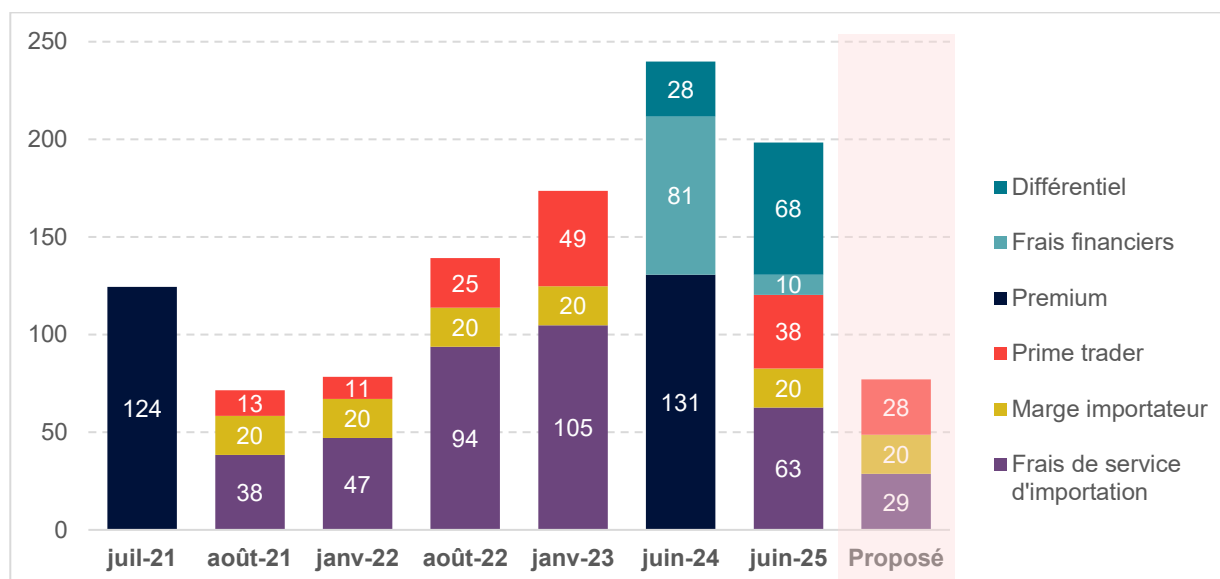
L'analyse, illustrée dans le graphique ci-dessous, démontre que les coûts d'importation ont progressivement augmenté depuis la crise ukrainienne en 2022 jusqu'en 2024 avec l'entrée de Neptune Oil. Les coûts d'importation atteignent aujourd'hui près de 200 FCFA par litre.

Par ailleurs, la composition des coûts d'importation a évolué au fil du temps. Entre 2021 et 2023, les coûts de service d'importation constituaient la charge la plus importante, suivis de la marge importateur et enfin de la prime trader. Les cours internationaux ayant fortement augmenté en 2022 et s'étant maintenus en 2023, la prime trader (qui est calculée en fonction du prix international) est devenue plus importante que la marge importateur qui est fixe.

Depuis l'arrivée de Neptune Oil, divers frais d'importation (prime trader, marge importateur, frais de service d'importation) ont été remplacés par une ligne « premium », tandis qu'une ligne différentiel et frais financiers a été ajouté. La ligne « premium » a depuis été subdivisée en trois catégories.

La proposition du Consultant, concernant les coûts pour les primes et marges d'importation permettrait de réduire les coûts d'importation à un niveau comparable aux coûts observés en 2021 et 2022, antérieurs à la crise ukrainienne.

Figure 3-21: Décomposition des primes et marges d'importation de GASOIL en RCA via le corridor camerounais (en FCFA/litre)



Source : Analyse CPCS des différentes structures de prix (2024 et 2025) et prix de facturation des ventes CEMAC terrestre

Figure 3-22: Exemples des preuves décomposant les coûts d'importation (couvrant les années 2021, 2022 et 2023)



SOCIETE NATIONALE DE RAFFINAGE S.A.
NATIONAL REFINING COMPANY LTD.

PRIX DE FACTURATION DES VENTES CEMAC TERRESTRE
LIVRAISONS DE LA SEMAINE DU 04 AU 10 JUILLET 2022

	SUPER (\$/TM)	JET (\$/TM)	GASOIL (\$/TM)
1 Moyennes Cotations	1 266,929	1 398,625	1 190,200
2 Prime Trader	26,970	46,000	45,750
3 Prix du Produit importé (HT)	1 293,90	1 444,63	1 235,95
Parité \$ (FCFA / \$)	623,8460	622,1180	621,1980

	SUPER (FCFA/L à 15°C)	JET (FCFA/L à 15°C)	GASOIL (FCFA/L à 15°C)
1 Moyennes Cotations	597,52	707,40	638,06
2 Prime Trader	12,72	23,27	24,53
3 Prix du Produit importé (HT)	610,24	730,67	662,59
4 Droits de Douanes (10% de 3)	-	-	-
5 TVA (19,25% de 3+4)	-	-	-
6 Coût du Service d'importation (12,9 % de 3)	78,721	94,256	85,473
7 Marge de l'importateur	20,000	20,000	20,000
8 Prix sortie SONARA	708,96	844,92	768,06

Les Prix de référence sont les suivants:
 Mean Gasoline 10ppmS CIF NWE Cargo (\$/t) pour le Super
 Mean Jet Fuel FOB STS Lome West Africa Cargo (\$/t) pour le Jet A1
 (Moyenne des cotations du 01-10/05/2022) Pour le Jet A1
 Mean ULSD 10ppmS FOB ARA Barge pour le Gasoil 5 jours autour du BL (28/04/2022)

Le Directeur Général



Jean-Paul SIMO NJONOU



Siège Social Cap Limboh / Head Office Cape Limboh - B.P. / P.O. Box 365 Limbe - République du Cameroun / Republic of Cameroon

Tel.: (237) 233 33 22 38 / 233 33 22 39 / 233 42 38 15 / 233 42 38 17 - Fax: (237) 233 33 21 88 / 233 42 34 44 - www.sonara-cm.cm

Société Anonyme au Capital de 19 560 062 500 F CFA - TP/RR/LBT/2002/R/13M/12/2016/W/12/2017/M/06/2018 - N° de contribuable: M 1276 0000 0247 N

Source : SONARA

3.2.8 Frais de transit

Description

Les frais de transit représentent des coûts logistiques encourus dans les pays tiers. Dans le contexte de la structure de prix des produits pétroliers en RCA, les frais de transit concernent certaines activités de logistique au Cameroun et en RDC.

Pour le corridor de la RDC, les frais de transit sont liés aux activités de SEP Congo : manipulation des produits, dépotage, pipeline de Matadi à Kinshasa, etc.

Pour le corridor du Cameroun, les frais de transit correspondent aux frais de transport et de stockage de la SONARA et la SCDP.

Méthodologie

Cette composante tarifaire n'est pas couverte dans la méthodologie officielle de la structure de prix établie par le décret n°24.157 du 17 juin 2024. Elle pourrait cependant s'inscrire dans la composante transport international qui est décrit comme suit :

« Les coûts de transport pour l'acheminement des produits jusqu'en République Centrafricaine par voie [routière ou fluviale]. »

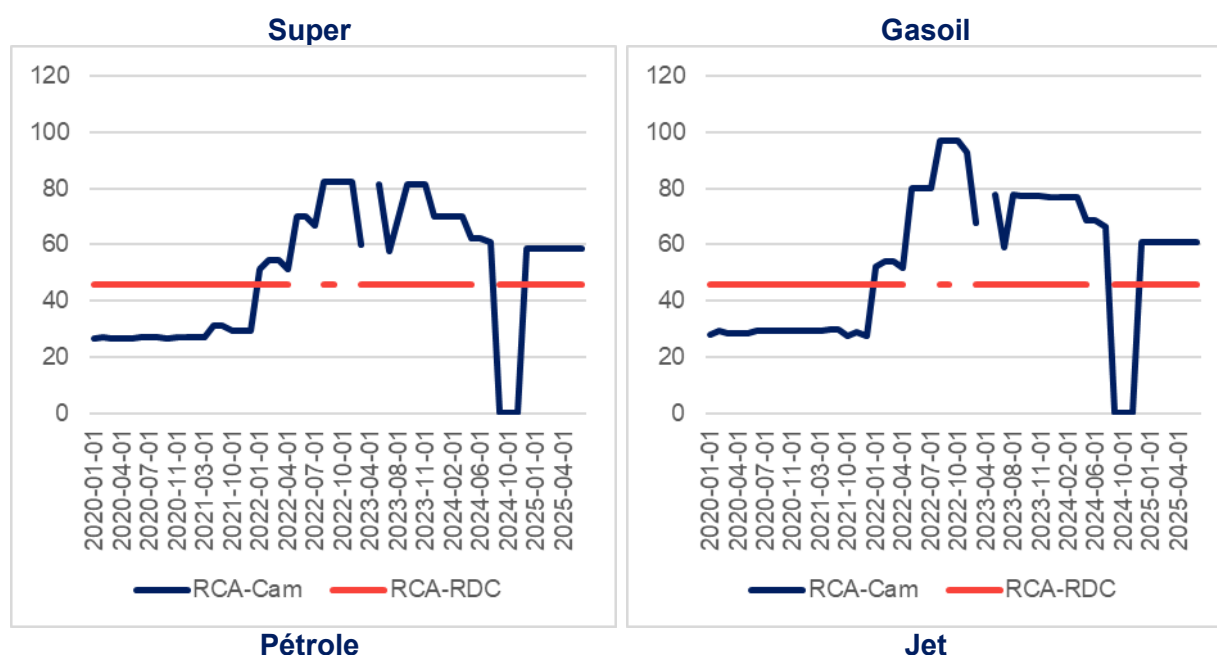
Les charges admissibles pour cette ligne incluraient donc des coûts associés au transit, par exemple des coûts de logistique et de stockage.

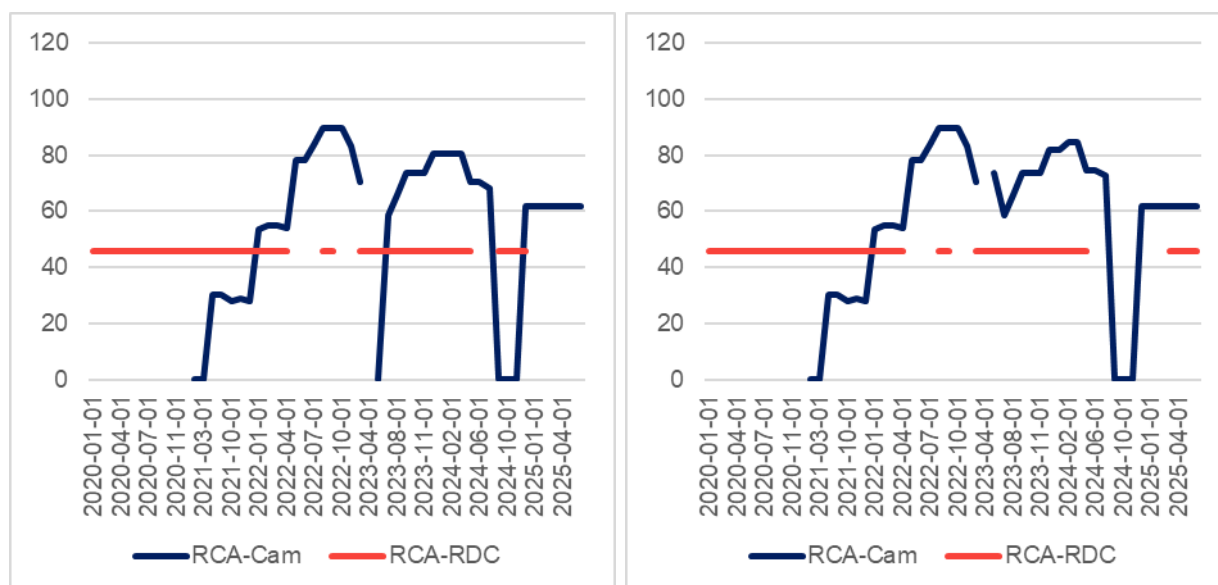
Pour la structure de prix du corridor passant par le Cameroun, les frais de transit correspondent aujourd'hui à 10 % du prix du produit importé (prix de référence plus le premium).

Évolution

Les frais de transit pour le corridor camerounais avoisinaient 25 FCFA/litre jusqu'en 2022, et ont ensuite augmenté de manière importante et s'élèvent aujourd'hui à peu près 60 FCFA/L, ce qui est plus élevé que les frais de transit via la RDC (46 FCFA/L).

Figure 3-23: Évolution des frais de transit en RCA (en FCFA/litre)






Source : Ministère des finances et du budget

Analyse de la sincérité

Au Cameroun, la SCDP a fourni une preuve des frais de passage payés par le dépôt de Douala, citant que c'est le seul frais qu'elle facture. Selon la preuve, la SCDP n'impose pas de TVA sur les frais de passage. Il convient de noter que les frais de passage facturés pour les produits en transit sont plus élevés que les produits destinés au marché camerounais, par exemple 12,67 FCFA/litre pour le Diesel et le Super contre 9,50 FCFA/litre, ainsi que 10,67 FCFA/litre pour le Jet contre 8 FCFA/litre.

Bien que les frais de passage dans la structure RCA pour le corridor camerounais soient plus élevés que dans la structure tarifaire camerounaise pour le même service, cet écart reflète le fait que la SCDP facture un prix plus élevé pour le pétrole en transit. La réduction de ces frais nécessiterait probablement une intervention du gouvernement de la RCA.

Figure 3-24: Justificatif des frais de passage à SCDP

 **Société Camerounaise des Dépôts Pétroliers**
Rue de la Cité Chardy - B.P. : 2271 / 2272 Douala - Cameroun
Tél. : (237) 233 40 54 45 - 233 40 38 32
233 40 22 07 - 233 40 21 87
233 40 37 41 - 233 40 63 42
Fax : (237) 233 40 47 96

Douala, 30 Novembre 2023
AFRICA PETROLEUM RCA
Feu Rouge Bessengue
BP : 96 Douala
NIU : M11812730780Y
RCCMRC/DLN/2018/B/2499

NOTE DE DEBIT: FP/2023/0605

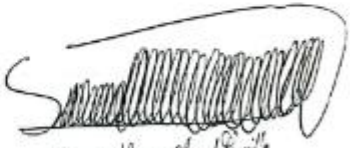
OBJET: PASSAGE EXPORTS (CORRECTIF)

Novembre 2023

Produit	Volume (litre)	TAUX (FCFA/Litre)	Montant HT (FCFA)	TVA (19,25%)	Montant TTC (FCFA)
GASOIL	36 000	12,87	456 120		456 120
Jet-A1	144 000	10,87	1 536 480		1 536 480
SUPER	288 000	12,67	3 648 960		3 648 960
	468 000		5 641 560		5 641 560
			Net à payer :		5 641 560

ARRETE LA PRESENTE FACTURE A LA SOMME DE :
CINQ MILLIONS SIX CENT QUARANTE UN MILLE CINQ CENT SOIXANTE FRANCS CFA

VALEUR EN VOTRE REGLEMENT 15 JOURS A RECEPTION


Jean-Marc André Egné
Directeur des Opérations Financières
et de Comptabilité

S.A. au Capital de 16.800.000.000 F CFA - R.C / DLA / 1999 / B / 6468 - SCIFE : 1552601 - E - NIU M077900001556A

Source : SCDP

Pour le transit passant par la RDC, aucune augmentation significative n'a été observée sur la période 2020 à 2025. Le montant payé pour ce poste de coût en RDC correspond à la ligne « Frais & Services SOCIR » et à une portion de la ligne « Charges d'exploitation SEP, stock sécurité et stratégique » ; il n'est cependant pas possible d'effectuer une comparaison exacte avec le coût dans la structure de prix de la RCA. Cependant, SEP Congo a confirmé que les frais de transit sont facturés à 46 FCFA/litre¹².

¹² Entretien avec représentant de SEP Congo.

Recommandation

À ce stade, aucune modification des coûts n'est proposée.

Il est néanmoins recommandé de continuer à exiger de l'importateur de fournir des justificatifs des frais de transit payés.

Aussi, si le gouvernement de la RCA a l'occasion de s'entretenir avec le gouvernement du Cameroun au sujet de l'importation de produits pétroliers de la RCA via le Cameroun, il pourrait être souhaitable de solliciter une réduction de ces coûts de transit.

3.2.9 Transport international (fleuve et route)

Description

Le transport international couvre les coûts de transport pour l'acheminement des produits pétroliers jusqu'à Bangui depuis le port d'entrée. L'importateur ou le distributeur paie le transport international au transporteur ou s'il dispose de sa propre flotte de camions ou de barges, il utilise les fonds pour payer ses coûts internes.

Méthodologie

Le calcul de cette composante tarifaire n'est pas couvert dans la méthodologie officielle de la structure de prix établie par le décret n°24.157 du 17 juin 2024.

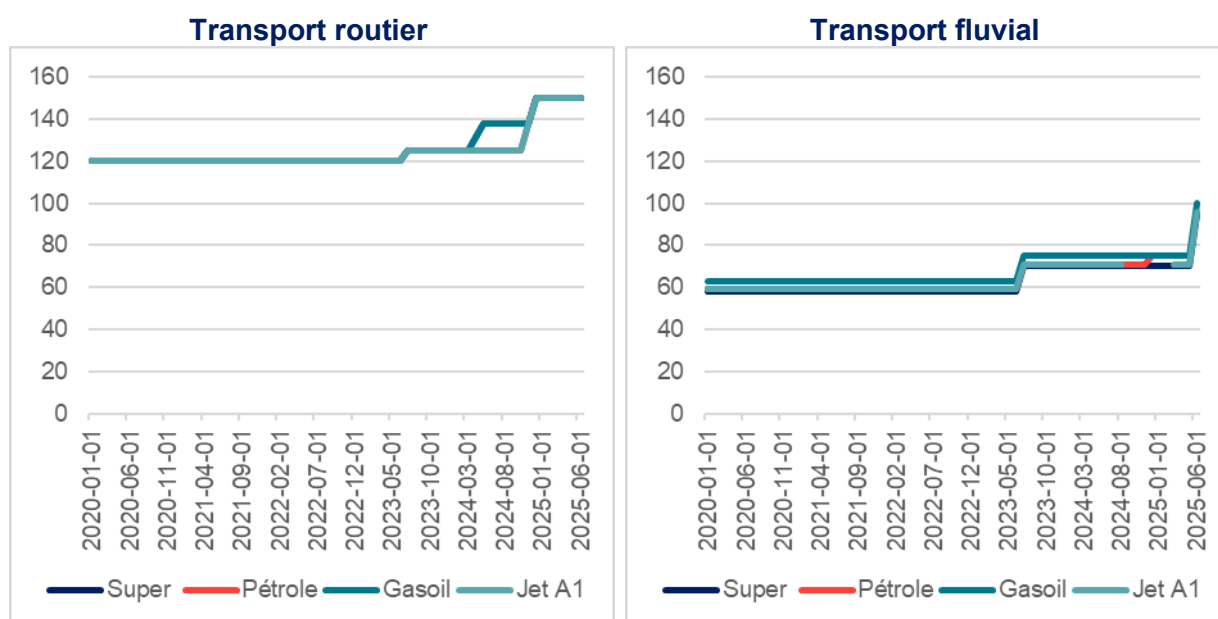
Évolution

Le prix du transport routier était de 120 FCFA/litre de 2020 à mi-2023, avant d'augmenter progressivement à 150 FCFA/litre pour les quatre produits.

Concernant le transport fluvial, les frais ont augmenté par 12 FCFA à mi-2023 et ensuite par 25 FCFA en juin 2025 (Super 95, Gasoil 100, Jet 96).

Avant 2024, le coût du transport fluvial était la moitié de du coût de transport par la route, mais cet écart s'est depuis rétréci.

Figure 3-25: Évolution du transport international jusqu'en RCA (en FCFA/litre)



Source : Ministère des finances et du budget

Analyse de la sincérité

Pour le transport fluvial :

- Selon les informations fournies par SEP Congo, les frais de transport fluvial entre Kinshasa et Bangui sont de 81 EUR/m³ ce qui se traduit à 53 FCFA/litre (utilisant 655,96 FCFA pour 1 EUR), ce qui est nettement inférieur au coût actuel dans la structure (100 FCFA/litre).
- Une partie de cette augmentation pourrait s'expliquer par la diminution des volumes transportés par le corridor fluvial, ce qui réduit les économies d'échelle.
- Le Consultant croit que le coût de transport fluvial pourrait être au même niveau qu'à la fin 2023, soit de 70 FCFA/litre pour le Super, 71 FCFA/litre pour le Pétrole et Jet, et 75 FCFA/litre pour le gasoil – surtout si les volumes transportés par le fleuve augment au-delà de 50% du total des importations.
- Une étude économique du fleuve pourrait inciter l'utilisation du mode, améliorer son efficacité, et permettre d'affiner les estimations des coûts unitaires réels.

Pour le transport routier :

- L'État a augmenté le prix du transport international à 150 FCFA le litre pour les raisons suivantes :
 - Le Gouvernement du Cameroun a renoncé à subventionner les produits pétroliers ce qui a fait rebondir les prix à la pompe ;
 - Les prix de transport au Cameroun pour une distance comparable se situent autour de 150 FCFA/litre. Par exemple, Douala-Garoua est une distance de 1 189 km et est évalué à 149 FCFA/litre. Douala-Bangui, qui fait 1 401 km, est évalué à 150 FCFA/litre.
 - Les infrastructures routières sur le corridor Garoua Mboulaye-Bangui sont en mauvais état.
 - Les transporteurs font face à plusieurs coûts supplémentaires, tels que les frais de BGFT, BARC, frais d'escorte, check point et les GPS.
- Selon le BGFT, les taux de transport routier entre Limbé/Douala à Bangui varient entre 115 et 125 FCFA/litre, suivant les saisons climatiques et les conditions sécuritaires. Ce coût est plus bas que celui dans la ligne dans la structure de prix actuelle qui est de 150 FCFA/litre. Il semblerait que l'importateur paye les transporteurs une somme inférieure au prix de la structure.
- Les transporteurs en RCA indiquent que le prix reçu est insuffisant ; cependant ceux-ci n'ont pas transmis de données à l'appui. Les transporteurs ont également mentionné qu'une réduction du temps d'attente aux dépôts de la SONARA à Limbé/Douala aiderait à réduire leurs coûts.
- L'état des routes est cité comme un problème important affectant les transporteurs du Cameroun et de la RCA. Les routes en RCA sont en mauvais état, ce qui augmente les coûts d'exploitation des transporteurs.

Recommandation

Un certain nombre de recommandations sont conseillées pour le transport international :

- Le transport routier pourrait être revu à la baisse à 125 FCFA/litre et le transport fluvial vers les 70 FCFA/litre, soit de 70 FCFA/litre pour le Super, 71 FCFA/litre pour le Pétrole et Jet, et 75 FCFA/litre pour le gasoil.
- Il est recommandé de mettre en place un processus pour revoir régulièrement les justificatifs des transporteurs pour actualiser la ligne transport international sur la route et le fleuve.
- L'État centrafricain devrait s'approcher de l'État camerounais pour réduire les temps d'attente des transporteurs centrafricains routiers aux dépôts camerounais.
- La qualité et la sécurité des routes devraient être assurées pour réduire les coûts d'exploitation des transporteurs.
- En vue des coûts moins élevés du transport fluvial et de ses économies d'échelle, il est recommandé d'appliquer la règle selon laquelle 80% des importants de produits pétroliers de la RCA sont transportés par le corridor fluvial.

Ces changements élimineraient un surcoût annuel d'environ 3 milliards de FCFA.

Tableau 3-6: Impact de l'optimisation des coûts de transport international

	Route			Fleuve	
	Super	Gasoil	Jet	Super	Gasoil
Taux actuel en FCFA/litre	150	150	150	95	100
Taux proposé en FCFA/litre	125	125	125	70	75
Consommation en millions de litre	24	42	12	16	28
Économie en milliards de FCFA	0,60	1,05	0,29	0,40	0,70
Économie totale	3,06 milliards de FCFA				

Source : Analyse CPCS, Ministère des finances et du budget, données Platt's, SOCASP

Note : Suppose une consommation annuelle de 130 millions de litres, 54 % Gasoil, 31 % et Super et 15 %. Suppose que le trafic fluvial et routier capture 40 % et 60 % respectivement du trafic total.

3.2.10 Frais de port sec

Description

Les frais de port sec dans la chaîne d'approvisionnement des produits pétroliers concernent les services de restitution des GPS des camions qui traversent la frontière camerounaise en direction du dépôt de Kolongo. Les GPS sont installés à la frontière et protégés par des scellés inviolables, et les camions se dirigent ensuite vers le port sec PK26 à l'extérieur de Bangui, géré par Mercure Logistics. Les camions ne font que transiter par le port sec pour remettre le GPS à Mercure, qui restitue ensuite les informations à l'administration pour lui permettre de valider les volumes de carburant transportés depuis la frontière. L'importateur est tenu de payer les frais de port sec.

Méthodologie

Cette composante tarifaire n'est pas couverte dans la méthodologie officielle de la structure de prix établie par le décret n°24.157 du 17 juin 2024.

Elle est déterminée par l'ensemble des services rendus : accueil et stationnement sécurisé, supervision des scellés, suivi GPS, coordination avec les douanes et autres services concernés, sécurité incendie, gestion logistique sur une infrastructure dédiée, etc.

Évolution

Introduits en 2023 avec l'inauguration du port sec PK26, les frais de port sec s'élèvent à 10 FCFA/litre pour le Super, le Gasoil, le Pétrole et le Jet.

Analyse de la sincérité

Un document détaillant les frais de port sec a été transmis par Mercure Logistics. Cette analyse fait état d'un manque à gagner de 16,51 FCFA/litre.

Figure 3-26: Justification des frais de port sec de Mercure Logistics (en FCFA/litre)

Réf.	Poste de coût	Valeur
A. Suivi et sécurisation directe des convois		
A1	Traçabilité GPS des convois	1,12
A2	Dispositifs anti-sabotage des balises (cages de protection)	0,12
A3	Logistique d'acheminement des balises GPS vers Béloko	0,14
A4	Scellés inviolables à usage unique	0,27
Sous-total A		1,65
B. Sécurité humaine et organisationnelle		
B1	Dispositif de sécurité étatique	2,10
B2	Services de sécurité privée	3,60
B3	Ressources humaines opérationnelles	0,58
B4	Équipements de protection individuelle (EPI)	0,83
B5	Prévention et lutte contre l'incendie	1,17
B6	Assurance	1,06
Sous-total B		9,34
C. Moyens techniques et infrastructures		
C1	Systèmes d'information et télécommunications	0,25
C2	Amortissement des constructions et aménagements	2,05
C3	Amortissement des entrepôts métalliques	0,16
C4	Amortissement du scanner mobile de cargaisons	1,57
C5	Marge appliquée aux frais Port Sec	1,50
Sous-total C		5,52
D. Total général		16,51

Source : Mercure Logistics

Les informations transmises indiquent que 15 types de coûts entrent dans le calcul des frais de port sec. Selon la compréhension du Consultant, l'activité du port sec **se limite au** passage des camions pour **remettre** le GPS.

Il convient également de noter que l'analyse suppose un volume mensuel de 2 millions de litres, bien que de janvier à juin 2025, Neptune Oil seul a importé en moyenne plus de 5,5 millions de litres par mois, ce qui pourrait réduire le coût unitaire.

Par ailleurs, certains coûts figurant dans le tableau ne semblent pas justifiés et paraissent davantage liés aux coûts fixes du port sec (par exemple, les coûts de la sécurité privée, les amortissements des infrastructures).

En comparaison avec l'expérience d'autres pays, au Bénin, Benin Control assure le suivi par balise GPS pour les marchandises transitant sur le territoire. Le service coûte 63 514 FCFA hors

taxe par camion, pour une distance de 740 km entre Cotonou et Malanville¹³. En considérant un camion-citerne de 20 000 litres, cela correspond à des frais de suivi par balise GPS de 3 FCFA/litre. En RCA, les frais de 10 FCFA/litre représentent 200 000 FCFA par camion pour une distance de 600 km.

En comparaison pour les autres coûts de transport en RCA, le coût actuel de 10 FCFA/litre pour le passage des camions par le port sec en vue de remettre le GPS est plus élevé que le coût de transport dans Bangui (9 FCFA/litre), la redevance SCEVN (6 ou 7 FCFA/litre en fonction du type de carburant) et légèrement moins élevé que la marge gérant (12 FCFA/litre).

Recommandation

Au regard des éléments soulevés ci-dessus, il est recommandé de réduire les frais de port sec à 5 FCFA/litre et de procéder à un réexamen périodique de la pertinence et des justificatifs de cette ligne.

Ce changement permettrait d'éliminer un surcoût annuel d'environ 390 millions de FCFA par an.

Tableau 3-7: Impact de l'optimisation des frais de port sec

	Route			Fleuve	
	Super	Gasol	Jet	Super	Gasol
Taux actuel en FCFA/litre	10	10	10	0	0
Taux proposé en FCFA/litre	5	5	5	0	0
Consommation en millions de litre	24	42	12	16	28
Économie en milliards de FCFA	0,12	0,21	0,06	0,00	0,00
Économie totale	0,39 milliard de FCFA				

Source : Analyse CPCS, Ministère des finances et du budget, données Platt's, SOCASP

Note : Suppose une consommation annuelle de 130 millions de litres, 54 % Gasol, 31 % et Super et 15 %. Suppose que le trafic fluvial et routier capture 40 % et 60 % respectivement du trafic total.

3.2.11 Frais de redevance SCEVN

Description

Les frais de redevance SCEVN correspondent à la rémunération versée pour les services de balisage, de dragages et d'aconage assurés par la Société Centrafricaine d'Exploitation de la Voie Navigable (SCEVN) sur les voies fluviales utilisées pour le transport des produits pétroliers.

Méthodologie

Cette ligne tarifaire n'est pas couverte dans le décret n°24.157 du 17 juin 2024 fixant la méthodologie de détermination des prix des produits pétroliers en République Centrafricaine. L'absence de cadre méthodologique formel pour cette redevance limite la transparence sur les critères de calcul et de révision de ce montant.

Évolution

Les frais de redevance SCEVN sont demeurés stables à 6 FCFA par litre sur l'ensemble de la période 2020-2025, sans aucune variation observée malgré les fluctuations des coûts opérationnels et l'inflation.

¹³ Ou 74 946 FCFA toutes taxes incluses : <https://benincontrol.com/nos-services/tca/apercu/>

Analyse de la sincérité

L'analyse révèle un décalage entre les missions théoriques de la SCEVN et sa capacité opérationnelle actuelle. Bien que la SCEVN soit mandatée pour assurer le balisage, les dragages et l'acconage des voies navigables, l'organisation fait face à des contraintes de financement qui limitent ses activités. Les opérations de dragage, essentielles au maintien de la navigabilité, ne sont plus effectuées de manière régulière ou se limitent au strict minimum nécessaire.

Cette situation soulève des questions sur l'adéquation entre le montant perçu et les services effectivement rendus, ainsi que sur la soutenabilité financière de l'organisation pour accomplir ses missions.

Recommandation

Il est recommandé de formaliser une méthodologie claire pour la détermination des frais de redevance SCEVN dans le cadre de l'actualisation des lignes de la structure de prix. Cette méthodologie devrait inclure une évaluation régulière de la pertinence de la valeur inscrite dans la structure, basée sur les coûts réels des services fournis et les investissements nécessaires au maintien des infrastructures fluviales.

Un exercice récurrent de révision permettra de rassembler les éléments techniques et financiers nécessaires pour calculer une valeur de ligne qui reflète fidèlement les besoins opérationnels de la SCEVN et garantisse la qualité des services de navigation fluviale.

3.3 Recommandations pour le segment importation

L'analyse du Consultant démontre qu'il existe plusieurs surcoûts dans le segment importation qui ensemble s'élèvent à 29 milliards FCFA par année, comme présenté dans le tableau ci-dessous.

Figure 3-27: Recommandations et impact quantitatif du segment importation (milliards de FCFA)

N.	Ligne de structure	Optimisation	Gain annuel
1.	Référence internationale	Appliquer méthodologie précisée dans décret n°24.157 du 17 juin 2024	12,70
2.	Différentiel	Supprimer	9,29
3.	Frais financiers	Supprimer	1,27
4.	Frais service importation	Diminuer à 9% de la référence internationale	2,01
5.	Marge importateur	Diminuer à 20 FCFA/litre	0,66
6a.	Transport international route	Diminuer à 125 FCFA/litre	3,06
6b.	Transport international fleuve	Diminuer à 75 FCFA/litre	
7.	Frais port sec	Diminuer à 5 FCFA/litre	0,39
Total			29,37

Source : Analyse CPCS

Au-delà des surcoûts identifiés dans le segment importation, il convient de souligner quelques autres points importants concernant les activités de Neptune Oil :

- Neptune Oil n'a pas d'entité légalement enregistrée en RCA et ne paye donc pas d'impôts sur les sociétés en RCA.
- La majorité des volumes de carburants importés par Neptune Oil sont transportés par la route, tandis que le Décret N12.019 fixant les règles d'application de la loi N07.005 précise qu'au moins 80 % devraient être transportés par le fleuve.

- La structure de prix des produits pétroliers en RCA ne respecte pas la méthodologie établie par décret n°24.157 du 17 juin 2024 fixant la méthodologie de détermination des prix des produits pétroliers en République Centrafricaine
- Neptune Oil n'approvisionne pas suffisamment le dépôt de Kolongo ce qui crée des situations occasionnelles de pénuries dans le pays.
- Neptune Oil n'a pas réalisé d'investissements importants dans le secteur des hydrocarbures en RCA, tel que précisé dans son contrat :

« Assurer une logistique de transport de masse efficace et dédiée, entre les dépôts de chargement au Cameroun et le dépôt de réception en République Centrafricaine.

Optimiser les opérations d'approvisionnement par voie terrestre tout en poursuivant les opérations par voie fluviale à partir de Matadi vers la République Centrafricaine. »

- Il n'y a pas eu de révision annuelle du contrat de Neptune comme prévu dans le contrat.
- Selon le contrat, Neptune Oil devrait fournir des preuves justifiant ces coûts et marges à l'État.

Il est également recommandé :

- De revoir régulièrement les justificatifs des lignes de la structure de prix pour actualiser la pertinence de la structure.
- D'augmenter la part du transport fluvial, qui offre des coûts de transport inférieurs, en fluidifiant la chaîne d'approvisionnement pour permettre la montée des produits de Neptune.
- Que l'état centrafricain négocie avec d'autres importateurs pour assurer un approvisionnement plus stable et contribuer à réduire les coûts des produits pétroliers – surtout sur le corridor congolais, sur lequel Neptune n'a pas de logistique.
- De mieux comprendre les frais de transit, pour déterminer s'il existe des optimisations potentielles de ces coûts.

4 Segment stockage

Points clés du chapitre

- Ce chapitre présente un aperçu du segment stockage du secteur pétrolier en RCA, notamment ses trois infrastructures nationales (Kolongo, M'Poko et Salo), le rôle central de la SOCASP et les chaînes logistiques d'approvisionnement via les corridors camerounais et congolais.
- Il analyse la sincérité des trois lignes tarifaires du stockage (frais de passage, frais de coulage et extension de capacité) en utilisant les données financières de la SOCASP et les structures tarifaires de pays comparables.
- Il fournit également des recommandations d'ajustement tarifaire, de rénovation des infrastructures vétustes et d'amélioration de la gouvernance, et quantifie l'impact financier de ces optimisations.

4.1 Cadre du stockage

Le stockage traite de la réception et de la conservation de quantités importantes des produits pétroliers pour un usage ultérieur. La Société Centrafricaine de Stockage des Produits Pétroliers (SOCASP) est le seul exploitant habilité à obtenir l'agrément délivré pour l'exercice de l'activité de stockage.

Avant la SOCASP, le segment stockage était contrôlé par une société publique PETROCA, jusqu'à la libéralisation du secteur en 2000, quand la Société de Gestion des Actifs Logistiques (SOGAL) a pris sa place. La SOGAL était une société anonyme de droit centrafricain dont le capital était réparti entre Total Outre-mer (50%), Total Africa (25%), des investisseurs privés locaux (15%) et l'État Centrafricain 10%.

La SOCASP a succédé à la SOGAL à la suite de la réforme du sous-secteur pétrolier aval en 2007. Sa mission consiste à assurer la réception, l'entreposage et la manutention des produits pétroliers importés, ainsi que l'entretien et la maintenance des installations louées auprès de l'État.

En ce qui concerne les infrastructures de stockage sur le territoire national, il existe actuellement trois dépôts :

- **Dépôt de Kolongo** : Situé à proximité de Bangui, en bordure du fleuve Oubangui, ce site constitue la principale plateforme de réception des produits pétroliers du pays. L'installation présente une capacité totale de stockage de 57 000 m³, répartie sur 16 bacs de stockage. L'état des infrastructures révèle une vétusté avancée, entraînant des pertes significatives par fuites et évaporation.
- **Dépôt aéroportuaire de Bangui M'Poko** : Cette installation dédiée à l'approvisionnement en carburant aviation a été construite et est actuellement exploitée par la société Tristar. Il convient de noter que l'ancien dépôt aéroportuaire a été abandonné à la suite du retrait des activités de Total en République Centrafricaine.
- **Dépôt de Salo** : D'une capacité de 3 000 m³, cette installation demeure inactive depuis 2013, ayant subi des actes de vandalisme durant la guerre civile.

La SOCASP a en perspective des projets de développement de dépôts secondaires, incluant la réhabilitation du dépôt de Salo et la construction de nouveaux dépôts. Ces dépôts secondaires auront pour objectif de favoriser le transport fluvial, de lutter contre la contrebande et de réduire la centralisation sur le site de Kolongo (en multipliant les points de stockage).

4.1.1 Identification des étapes de la chaîne logistique routière (via le Cameroun)

Une description des principales étapes de la chaîne logistique pour l'approvisionnement et le stockage des carburants en RCA via le corridor du Cameroun est présentée ci-dessous.

- Les camions transfèrent les produits pétroliers à la SOCASP au dépôt de Kolongo principalement. Dans certains cas exceptionnels, les camions sont acheminés directement aux stations-service, sans passer par le dépôt.
- Lorsque les produits pétroliers sortent du dépôt, ils sont soumis au contrôle douanier, et les droits et taxes sont calculés.

4.1.2 Identification des étapes de la chaîne logistique fluviale

Une description des principales étapes de la chaîne logistique pour et le stockage des carburants en RCA via le corridor de la RDC est présentée ci-dessous.

- Les produits pétroliers partent de Kinshasa par barges et sont déchargés au dépôt de Kolongo, situé sur le fleuve Oubangui.
- Les barges accostent au quai et des canalisations reliées aux cuves permettent de transférer les produits pétroliers.

4.1.3 Identification des principaux intervenants

Le segment stockage de la chaîne d'approvisionnement en produits pétroliers de la RCA implique plusieurs acteurs clés répartis entre la République Centrafricaine et les pays de transit.

En République Centrafricaine :



La SOCASP¹⁴ est une société anonyme créée en 2007 à la suite de la réforme du sous-secteur pétrolier aval, détenue par l'État (51%), Tamoil (25%), TRADEX (15%) et des investisseurs privés (9%).



Tristar est une entreprise de logistique énergétique intégrée basée à Dubai, servant l'industrie pétrolière et gazière en aval, avec une présence à travers le Moyen-Orient, l'Afrique, l'Asie, le Pacifique, les Amériques et l'Europe¹⁵. En RCA, Tristar agit comme importateur/distributeur et exploite le dépôt de carburant d'aviation à l'aéroport international Bangui M'Poko qu'elle a construit pour l'approvisionnement en Jet A1.

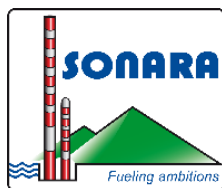
Dans les pays de transit :

¹⁴ socasprca.net

¹⁵ Tristar



La **SCDP (Société Camerounaise des Dépôts Pétroliers)**¹⁶ est une société créée le 1er juillet 1979 par l'État du Cameroun, première et unique société assurant le stockage et la distribution en produits pétroliers sur l'ensemble du territoire camerounais. Dans le contexte de l'approvisionnement de la RCA, la SCDP fournit des capacités de stockage complémentaires pour les produits pétroliers en transit vers la République Centrafricaine.



La **SONARA (Société Nationale de Raffinage)**¹⁷ est une société créée en 1973 ayant pour mission d'exploiter une raffinerie de pétrole brut pour satisfaire les besoins du marché camerounais en produits finis. Bien que sa raffinerie ne soit plus opérationnelle depuis l'incendie de 2019, SONARA continue d'assurer des services de stockage et de dédouanement à Limbé pour les produits pétroliers destinés à la RCA.



SEP Congo (Services des Entreprises Pétrolières Congolaises)¹⁸ est une société de logistique pétrolière opérant en République Démocratique du Congo depuis 1910, qui réceptionne les hydrocarbures importés puis les achemine vers ses dépôts où ils sont stockés avant livraison. Dans le cadre de l'approvisionnement de la RCA, SEP Congo assure le stockage des produits pétroliers à Kinshasa avant leur chargement sur barges pour le transport fluvial vers la République Centrafricaine.

4.2 Analyse des lignes propres au stockage

La présente section analyse les lignes de la structure de prix associées au stockage, qui sont quasi-similaires pour les corridors de transport du Cameroun et de la RDC.

Figure -4-1: Lignes stockage de la structure de prix pour importation via Cameroun
Pour stations-service de Bangui, septembre 2025

6 Frais de Passage	F CFA/ L	SOCASP	15,000	15,000	15,000	15,000
7 Frais de Coulage	1% (1) SUP; 0,5% (1) Autres	SOCASP	5,866	3,081	3,041	3,081
8 Extension	F CFA/ L	Etat	4,000	4,000	4,000	4,000

Figure -4-2: Lignes stockage de la structure de prix pour importation via RDC
Pour stations-service de Bangui, septembre 2025

6 Frais de passage	F CFA/L	SOCASP	15,000	15,000
7 Frais de Coulage	1% (1) SUP; 0,5% (1) Autres	SOCASP	6,391	3,366
8 Extension Capacité et Stockage	F CFA/L	Etat	4,000	4,000

Source : Ministère des finances et du budget

4.2.1 Frais de passage

Description

Les frais de passage constituent la principale composante du segment stockage dans la structure tarifaire. Cette redevance, acquittée par les distributeurs à la SOCASP, vise à couvrir les prestations de manutention des produits pétroliers.

Méthodologie

Le décret n° 24.157 relatif à la méthodologie de détermination des prix des produits pétroliers mentionne cette ligne tarifaire sans toutefois définir les modalités de calcul. Il paraît néanmoins

¹⁶ Présentation de l'entreprise - Société Camerounaise des Dépôts Pétroliers (SCDP)

¹⁷ Accueil – National Refining Company Limited (SONARA)

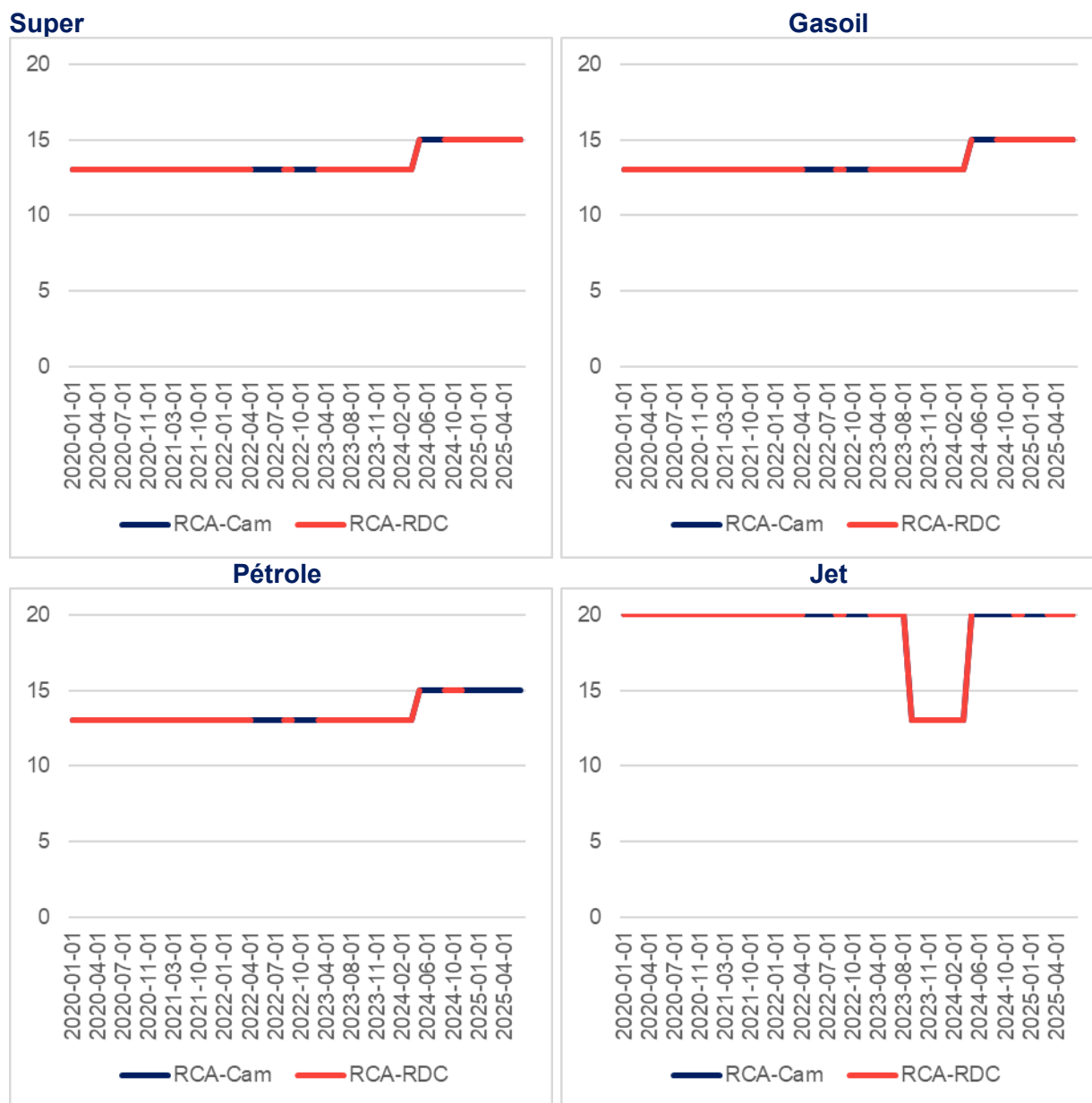
¹⁸ Bienvenue sur le site web de SEP Congo - SEP CONGO

justifié que les frais de passage permettent à la SOCASP de couvrir ses coûts et de dégager une marge pour ses investisseurs.

Évolution

Le barème actuel s'établit à 15 FCFA/litre pour le Super, le pétrole lampant, le gasoil et le pétrole G.C., contre 20 FCFA/litre pour le carburant aviation (Jet). Cette tarification résulte d'une revalorisation intervenue en mai 2024, conformément aux recommandations du FMI visant le rehaussement des capacités de stockage de la SOCASP. Malgré un niveau supérieur aux tarifs camerounais, aucun surcoût injustifié n'est identifiable.

Figure 4-3: Évolution des frais de passage en RCA et au Cameroun (en FCFA/litre)aaaaa



Source : Ministère des finances et du budget

Analyse de la sincérité

L'examen des états financiers (DSF) révèle que la SOCASP génère habituellement un surplus d'excédents grâce à ses activités courantes. Toutefois, la rentabilité économique (définie par le résultat d'exploitation par rapport au capital propre et la dette) présente une volatilité importante,

alternant entre exercices bénéficiaires et déficitaires, compromettant la prévisibilité et la stabilité financière.

Par ailleurs, la rentabilité financière, définie par le résultat net divisé par les capitaux propres, demeure généralement fortement positive, à l'exception de l'exercice 2022 marqué par la crise sectorielle.

Tableau 4-1: Indicateurs financiers de la SOCASP (en millier FCFA)

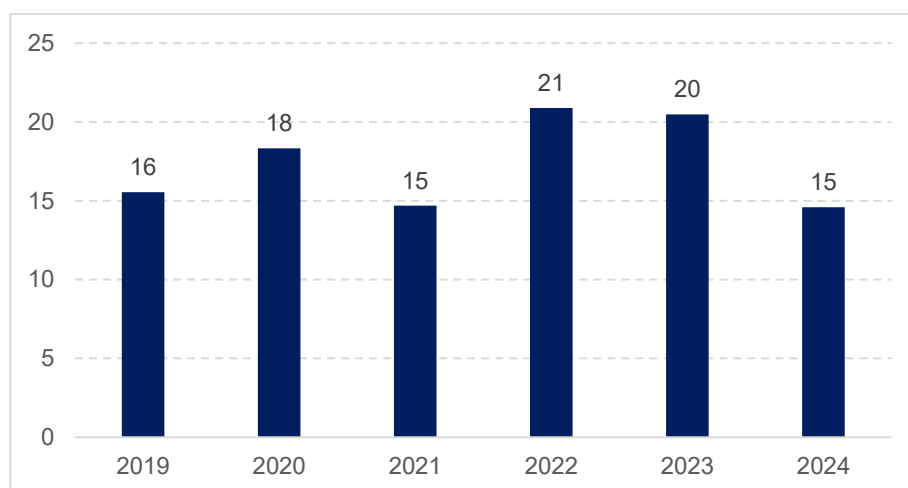
Indicateurs financiers	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Excédent brut d'exploitation	302 976	474 937	501 750	72 592	-105 201	491 392
Résultat d'exploitation	-44 605	131 085	204 976	13 704	-212 568	180 712
Rentabilité économique	-6%	16%	25%	3%	-28%	38%
Rentabilité financière	20%	12%	38%	-19%	35%	41%

Source : DSF 2020 à 2024 de la SOCASP

Analyse du coût unitaire : Contrairement aux résultats financiers partagés, le ratio charges totales annuelles/volumes réceptionnés par la SOCASP suggère que le coût unitaire de stockage se situe entre 15 et 21 FCFA/litre.

La tarification actuelle de 15 FCFA se positionne en bas de cette fourchette de coût unitaire, suggérant une marge d'augmentation pour satisfaire les charges de la SOCASP et assurer son équilibre économique et stabilité financière.

Figure 4-4: Charges d'exploitation de la SOCASP par volumes réceptionnés (FCFA/litre)



Source : DSF 2020 à 2024 de la SOCASP et données d'importation de la SOCASP

Recommandation

Il est recommandé de procéder à une revalorisation des frais de passage à 18 FCFA/litre applicable à l'ensemble des produits et modes d'approvisionnement routier et fluvial. Par ailleurs, il convient de formaliser une méthode de calcul des frais de passage dans le cadre de l'exercice d'actualiser les lignes de la structure, en l'accompagnant d'un mécanisme de révision périodique qui garantira l'adéquation entre les tarifs et les coûts réels éligibles.

Cette modification générerait un coût additionnel de 370 millions FCFA par an.

Tableau 4-2: Impact de l'optimisation des frais de passage

	Route			Fleuve	
	Super	Gasoil	Jet	Super	Gasoil

Taux actuel en FCFA/litre	15	15	20	15	15
Taux proposé en FCFA/litre	18	18	20	18	18
Consommation en millions de litre	24	42	12	16	28
Économie en milliards de FCFA	-0,07	-0,13	0	-0,05	-0,08
Économie totale	-0,33 milliard de FCFA				

Source : Analyse CPCS, Ministère des finances et du budget, données Platt's, SOCASP

Note : Suppose une consommation annuelle de 130 millions de litres, 54 % Gasoil, 31 % et Super et 15 %. Suppose que le trafic fluvial et routier capture 40 % et 60 % respectivement du trafic total.

4.2.2 Frais de coulage

Description

Les frais de coulage compensent les pertes survenues durant la manipulation des produits pétroliers, incluant notamment les fuites et l'évaporation lors des opérations.

Méthodologie

Selon le décret n° 24.157, les frais de coulage sont déterminés entre la SOCASP et l'importateur en se basant sur les quantités enregistrées avant et après le déchargement par la SOCASP. Dans la structure de prix, les frais de coulage sont équivalents à 1 % du prix du Super importé (ligne 1 dans la structure actuelle) et 0,5 % pour les autres produits, à savoir le Pétrole lampant, le Gasoil, et le Jet.

Évolution

Du fait de leur indexation sur le prix importé des produits pétroliers, les frais de coulage fluctuent en fonction du prix de référence international et du premium appliqué par l'importateur.

Analyse de la sincérité

L'examen des structures tarifaires régionales révèle que le coulage constitue une composante récurrente, bien qu'intégrée différemment selon les pays. Au Cameroun, ces coûts sont incorporés dans la rémunération du distributeur, tandis qu'au Niger, ils apparaissent explicitement au niveau des dépôts et du transport. Cette diversité d'approches reflète des choix méthodologiques propres à chaque structure nationale.

En l'absence de méthodologie détaillée pour le Niger, la comparaison se limite aux proportions des frais de coulage par rapport au prix du produit. L'analyse révèle que les taux appliqués en RCA ne présentent pas de caractère excessif au regard des pratiques nigériennes. Pour le Super, les frais de coulage représentent 1,0 % en RCA contre 0,7 % au Niger, tandis que pour le gasoil, ils s'établissent respectivement à 0,5 % et 0,6 %.

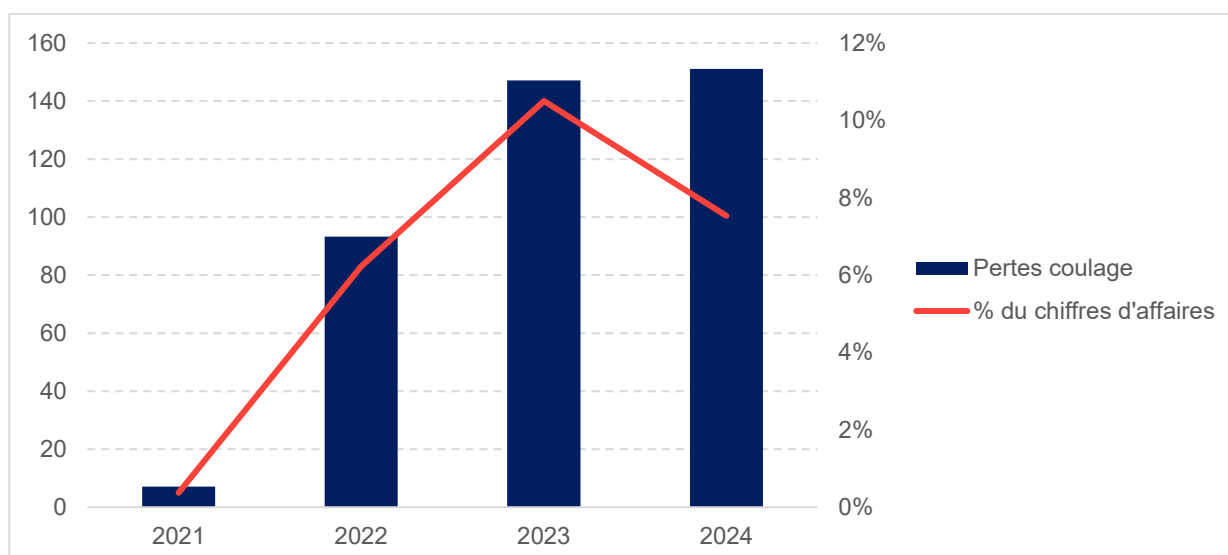
Tableau 4-3: Comparaison des frais de coulage (en %)

Pays	Super	Gasoil
RCA	1,0%	0,5%
Niger	0,7%	0,6%

Source : Décret n° 24.157. Arrêté n° 0067 MC/II/SG/DGC/DCI/LCVC du 22 juillet 2024 fixant les prix de vente détail à la pompe du super 91, du gasoil du mélange 2 temps et du FOD.

Il convient de souligner que la SOCASP signale un dépassement récurrent des seuils de coulage, les compensations prévues ne couvrant pas l'intégralité des pertes constatées. Selon les DSF, les pertes de coulage représentant respectivement 10,5 % et 7,5 % du chiffre d'affaires en 2023 et 2024, soit des niveaux significativement supérieurs aux provisions tarifaires.

Figure 4-5: Pertes de coulage de produits (en millions de FCFA et en % du chiffre d'affaires)



Source : DSF 2020 à 2024 de la SOCASP

Recommandation

Au regard de l'ampleur des pertes constatées, il n'est pas recommandé de réduire la ligne des frais de coulage dans la structure tarifaire actuelle. Néanmoins, il n'est pas recommandé de l'augmenter non plus pour compenser ces dépassements. En effet, l'audit préconise plutôt de traiter les causes structurelles de ces pertes excessives, notamment par la rénovation des installations vétustes du dépôt de Kolongo, afin de ramener les niveaux de coulage dans des proportions économiquement acceptables.

4.2.3 Extension capacité et stockage

Description

La ligne extension de capacité et stockage a été instituée pour permettre à la SOCASP d'investir dans le développement de ses infrastructures de stockage du pays. Selon la SOCASP, cette redevance a notamment financé la construction du bac de stockage n°15.

Méthodologie

Le décret n° 24.157 fixant la méthodologie de détermination des prix des produits pétroliers ne fournit pas de méthodologie pour déterminer le niveau de cette ligne.

Évolution

La ligne extension capacité et stockage s'établit à 4 FCFA/litre sur toute la période 2020-2025.

Analyse de la sincérité

La SOCASP signale des difficultés d'accès au compte séquestre à la BEAC où les distributeurs sont censés verser cette redevance. Ne pouvant pas vérifier la validité de cette affirmation par la SOCASP, le Consultant recommande que l'État assure un suivi rigoureux de l'accessibilité de ces fonds et du versement effectif des montants appropriés par les distributeurs.

Sur la base de volumes annuels de 130 millions de litres, cette ligne génère ainsi 520 millions FCFA par an, soit un montant qui demeure insuffisant pour financer des investissements d'infrastructure majeurs.

Pour répondre aux besoins du pays en matière de stockage, les besoins sont estimés à 11 milliards FCFA. Au rythme de la redevance actuelle, le financement de ces infrastructures ne pourra être collecté qu'après 22 ans.

Tableau 4-4: Besoins en stockage du pays et le nombre d'années pour collecter le financement par la redevance d'extension

Investissement nécessaire	Coût	Nombre d'années pour collecter financement
Nouveau bac Super à Kolongo	2,5	5
Nouveau bac Jet à Kolongo	2,5	5
Mise aux normes du dépôt de Kolongo	2	4
Réhabilitation Salo	1,5	3
Dépôt secondaire	2,5	5
Total	11	22

Source : SOCASP

Note : Le Consultant considère le coût de la construction d'un nouveau bac pour un dépôt secondaire, ce qui sous-estime le coût total d'un nouveau dépôt avec des infrastructures accompagnantes.

Recommandation

Selon les informations disponibles, l'ASRP (Agence de Surveillance et de Régulation Pétrolière) jouait un rôle important dans la surveillance de cette redevance et le contrôle de son acquittement par les distributeurs. Il convient d'assurer la continuité de cette mission de supervision.

Cette ligne revêt une importance stratégique pour le développement des capacités de stockage nationales. Dans le contexte actuel où le dépôt de Kolongo centralise la majorité des flux, la réhabilitation des sites de Kolongo et Salo, ainsi que la construction de dépôts secondaires, constitue des enjeux majeurs pour l'optimisation du secteur aval.

Il est recommandé de procéder à une étude dédiée qui évaluerait les besoins en infrastructures de stockage et proposerait un budget et plan de mise en œuvre, incluant la possibilité de réaliser des investissements en stockage sous une structure de partenariat public-privé. En parallèle il est recommandé de formaliser les mécanismes de collecte, de suivi et d'affectation des fonds générés.

Il n'est pas recommandé d'augmenter cette ligne dans l'immédiat. Il est plutôt recommandé d'augmenter les frais de passage, afin de permettre à la SOCASP d'investir dans les capacités de stockage.

4.3 Recommandations pour le segment stockage

L'analyse du segment de stockage ne révèle pas de surcoût significatif dans la structure tarifaire actuelle. Toutefois, plusieurs ajustements et mesures de suivi sont recommandés pour optimiser ce segment.

Il est recommandé d'augmenter les frais de passage de 15 FCFA par litre à 18 FCFA par litre pour le Super, Gasoil et Pétrole, afin d'assurer l'équilibre financier de la SOCASP et la stabilité de ses opérations. Cette revalorisation représenterait un coût additionnel de plus de 370 millions FCFA par an. Par ailleurs, il convient d'instituer une révision périodique de cette ligne tarifaire selon une méthodologie formalisée, permettant d'ajuster régulièrement les tarifs aux coûts réels.

S'agissant de la redevance d'extension de capacité de stockage, il est essentiel d'assurer un suivi rigoureux de l'accessibilité des fonds collectés et de vérifier l'acquittement effectif des

montants par les distributeurs. Ce tarif devrait être actualisé en fonction des besoins d'investissement nationaux en matière de capacités de stockage.

Les investissements dans les infrastructures de stockage pourraient générer des économies substantielles sur l'ensemble de la chaîne logistique, notamment en matière d'importation, de réduction du coulage, d'optimisation du stockage et d'amélioration de la distribution. Ces développements contribueraient également à sécuriser l'approvisionnement des provinces en produits pétroliers et à pallier les risques de pénurie.

5 Segment distribution

Points clés du chapitre

- Ce chapitre présente un aperçu du segment distribution des produits pétroliers en RCA.
- Il analyse la sincérité des lignes de la structure de prix propres à la distribution en utilisant les structures de prix de pays comparables et des états financiers.
- Il fournit également des recommandations sur les prix payés pour les activités de distribution.

5.1 Cadre de la distribution

Le segment distribution du secteur pétrolier aval englobe l'ensemble des activités reliant la sortie des produits pétroliers des dépôts de stockage à leur mise à disposition aux consommateurs finaux dans les stations-service.

L'analyse révèle une concentration marquée des stations-service dans la capitale, Bangui. Les investigations menées indiquent qu'une proportion significative des stations-service situées en dehors de Bangui sont hors service, contraignant les consommateurs à s'approvisionner au détail par conditionnement en bidons.

Le segment distribution fait face à une problématique d'informalisation croissante, alimentée par les niveaux de prix élevés et les insuffisances du réseau de stockage et de distribution. Cette situation est illustrée par des témoignages relatant les approvisionnements transfrontaliers dans l'Est du pays, où les produits pétroliers en provenance du Soudan sont commercialisés entre 2 000 et 3 000 FCFA par litre.

La problématique majeure du segment réside dans le sous-investissement chronique affectant les infrastructures de stations-service ainsi que les équipements et véhicules de transport. Cette situation se traduit par des pénuries récurrentes, matérialisées par la formation de files d'attente prolongées aux stations-service de Bangui.

5.1.1 Identification des étapes de la chaîne logistique (Cameroun et RDC)

Une description des principales étapes de la chaîne logistique pour distribuer le carburant en RCA est présentée ci-dessous. Après sortie des dépôts de stockage, les étapes de la chaîne logistique de distribution demeurent identiques, quel que soit le corridor d'approvisionnement utilisé (Cameroun ou RDC).

Distribution, vente en gros et détail

- Les distributeurs déploient des transporteurs au dépôt de Kolongo pour récupérer les produits pétroliers et les acheminer aux stations-service de Bangui et des autres localités.
- Les stations-service et la commercialisation des carburants auprès de la population.
- La société Tristar commercialise le carburant aviation (Jet A1) directement à l'aéroport.

5.1.2 Identification des principaux intervenants

Le segment distribution du secteur pétrolier aval en RCA implique plusieurs catégories d'acteurs qui assurent l'acheminement des produits pétroliers depuis les dépôts de stockage jusqu'aux consommateurs finaux.

Les principales sociétés de distribution opérant en RCA incluent Tamoil (anciennement Total en RCA), TRADEX, BOCOM, Petrolex, Africa petroleum, Solaris, SARPD OIL, Citizen's Oil, Green Oil, Mamadou et Bassoum. Ces entreprises constituent les acteurs centraux de la chaîne de distribution, responsables de l'approvisionnement des stations-service à partir des dépôts de stockage. Elles organisent le transport des produits pétroliers depuis le dépôt de Kolongo vers les points de vente répartis sur le territoire, principalement concentrés à Bangui.

Le Groupement des transporteurs centrafricains et les transporteurs qui lui sont associés assurent le transport physique des produits pétroliers entre les dépôts et les stations-service. Ces transporteurs jouent un rôle déterminant dans la logistique de dernière étape, utilisant des camions-citernes pour acheminer les carburants vers les différents points de distribution dans la capitale et les provinces.

Les stations-service constituent le maillon final de la chaîne de distribution. Le secteur présente actuellement une structure mixte où coexistent différents modèles de gestion. Idéalement, ces stations devraient être exploitées par des gérants libres - des entrepreneurs indépendants qui gèrent leur propre fonds de commerce sous contrat avec les distributeurs. Cependant, ce modèle n'est pas systématiquement appliqué, ce qui limite les opportunités de développement d'un secteur privé local dynamique.

5.2 Analyse des lignes propres à la distribution

La présente section analyse les lignes de la structure associées à la distribution.

Figure 5-1: Lignes distribution de la structure de prix de produits pétroliers
Pour corridors RDC et Cameroun, stations-service de Bangui, juin 2025

20	Marge Distributeur	F CFA/ L	Distributeur	40,000	20,000	40,000	20,000
21	Transport Bangui	F CFA/ L	Transporteur /Bgui	9,000	9,000	9,000	9,000
22	Marge gérant	F CFA/ L	Station/Getion L	12,000	12,000	12,000	12,000

Source : Ministère des finances et du budget

5.2.1 Marge distributeur

Description

La marge distributeur représente la part de la structure de prix accordée aux distributeurs pour leurs activités de distribution des produits pétroliers. Cette rémunération est payée par le consommateur final lors de la mise en consommation des produits aux stations-service et est perçue par les entreprises de distribution qui assurent l'acheminement des produits depuis les dépôts jusqu'aux points de vente.

Méthodologie

En théorie, la marge distributeur devrait résulter de la division des charges d'exploitation par le volume de consommation annuelle, majorée d'un pourcentage incitatif destiné à encourager l'investissement dans le secteur. Cependant, cette méthodologie n'est pas appliquée de manière régulière, ce qui fait que les montants actuels reposent sur des bases de calcul relativement anciennes. Le décret n°24.157 fixant la méthodologie de détermination des prix des produits pétroliers fait référence à cette ligne sans en préciser les modalités de calcul détaillées.

Évolution

L'année 2023 a marqué une harmonisation des marges distributeur entre les produits provenant du corridor fluvial et ceux acheminés par voie routière. Cette harmonisation constituait une mesure administrative plutôt qu'une révision approfondie basée sur l'analyse des justificatifs économiques sous-jacents.

Figure 5-2: Évolution de la marge distributeur en RCA (en FCFA/litre)



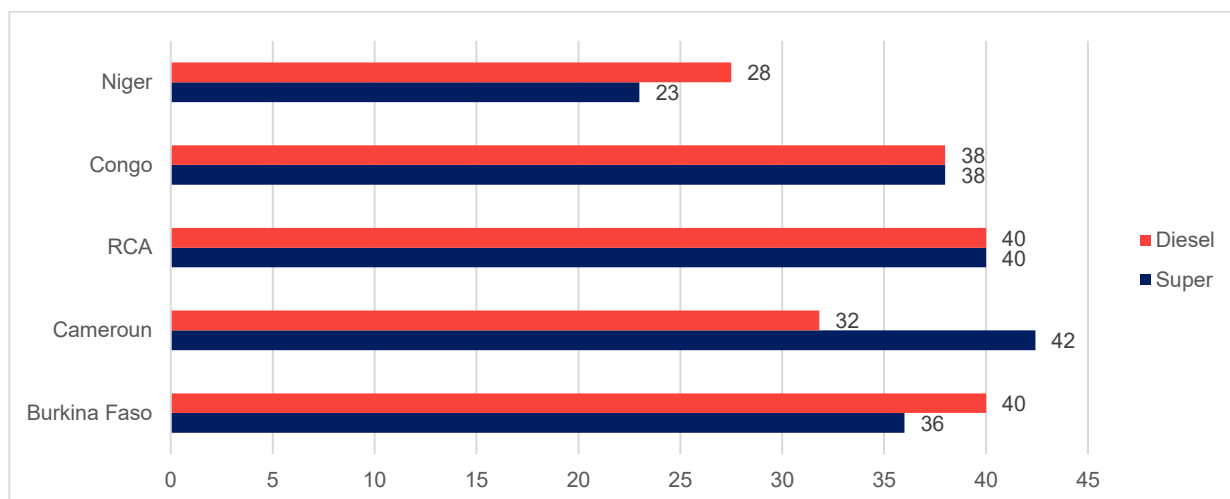
Source : Ministère des finances et du budget

Analyse de la sincérité

L'analyse comparative révèle que la marge distributeur pratiquée en RCA s'aligne globalement sur les niveaux observés dans les pays voisins de la région. Cependant, cette marge n'a pas fait l'objet de révisions substantielles depuis une période prolongée, ce qui soulève des questions sur son adéquation aux conditions économiques actuelles.

Un constat notable concerne la réduction des investissements des distributeurs dans les stations-service situées en province. Au-delà de l'insuffisance des marges elles-mêmes, cette situation s'explique également par les défis sécuritaires rencontrés dans ces zones.

Figure 5-3: Comparaison de la marge distributeur dans d'autres pays en Afrique (en FCFA/litre)



Source : Ministère des finances et du budget

L'examen des états financiers de TRADEX, l'un des principaux distributeurs, indique des résultats généralement positifs sur la période analysée. Toutefois, les indicateurs de rentabilité montrent une tendance à la baisse, notamment depuis la perte des activités d'importation de l'entreprise, ce qui a modifié son modèle économique et sa structure de revenus.

Figure 5-4: Indicateurs financiers de TRADEX (en milliers de FCFA)

Indicateurs financiers	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Excédent brut d'exploitation	2 445 247	2 482 134	2 733 312	839 499	1 835 566	1 932 839
Résultat d'exploitation	2 097 761	1 990 781	2 534 089	-445 748	1 369 521	1 304 090
Rentabilité économique	31%	33%	39%	39%	29%	27%
Rentabilité financière	23%	24%	31%	31%	17%	16%

Source : DSF (Déclaration Statistique Et Fiscale) 2020 à 2024 de TRADEX

Recommandation

Puisque le coût de la marge distributeur présentement en vigueur en RCA se situe dans la même fourchette que d'autres pays comparables, et que les états financiers d'un des distributeurs indiquent une rentabilité économique et financière plutôt positive (entre 16-39% par année au cours des 6 dernières années), le Consultant ne recommande pas une augmentation immédiate de la marge distributeur.

Une augmentation pourrait cependant être envisagée à terme comme mesure incitative pour encourager la réouverture et l'expansion des stations-service dans les provinces, contribuant ainsi à améliorer l'accès aux produits pétroliers sur l'ensemble du territoire.

Il est recommandé d'établir un mécanisme de révision périodique des justificatifs économiques de cette marge, permettant une actualisation régulière basée sur l'évolution des coûts opérationnels et des investissements nécessaires au secteur de la distribution.

5.2.2 Transport Bangui

Description

La ligne transport Bangui correspond aux frais de transport pour acheminer les produits pétroliers depuis le dépôt de Kolongo jusqu'aux stations-service de la capitale.

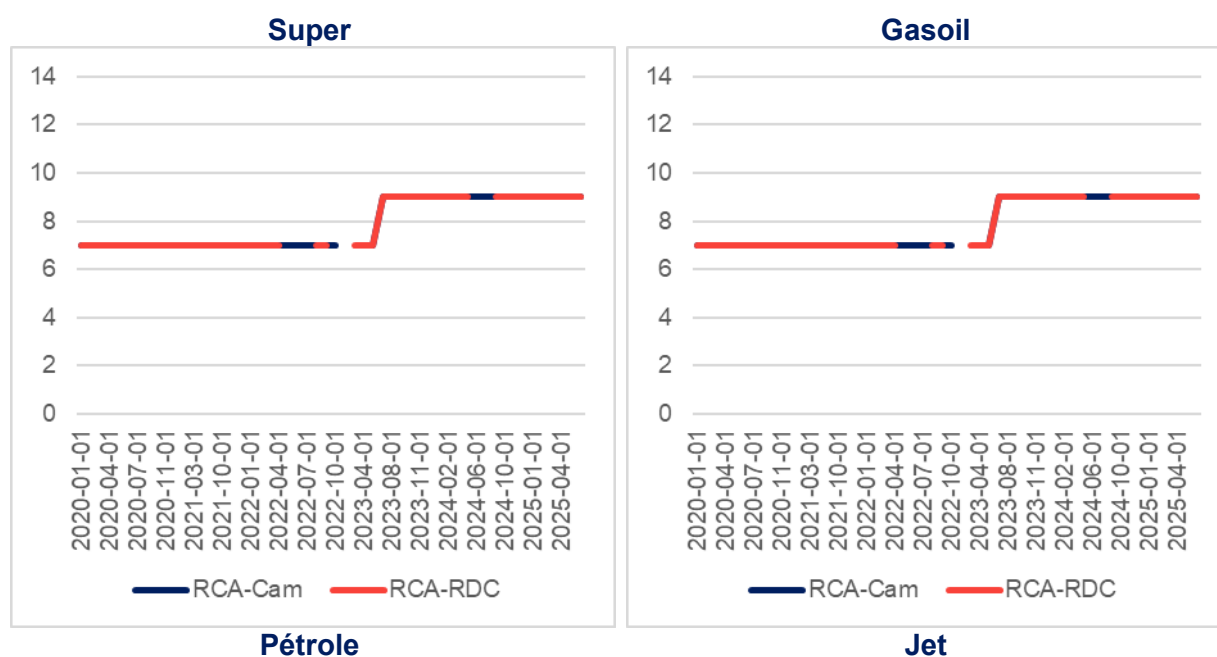
Méthodologie

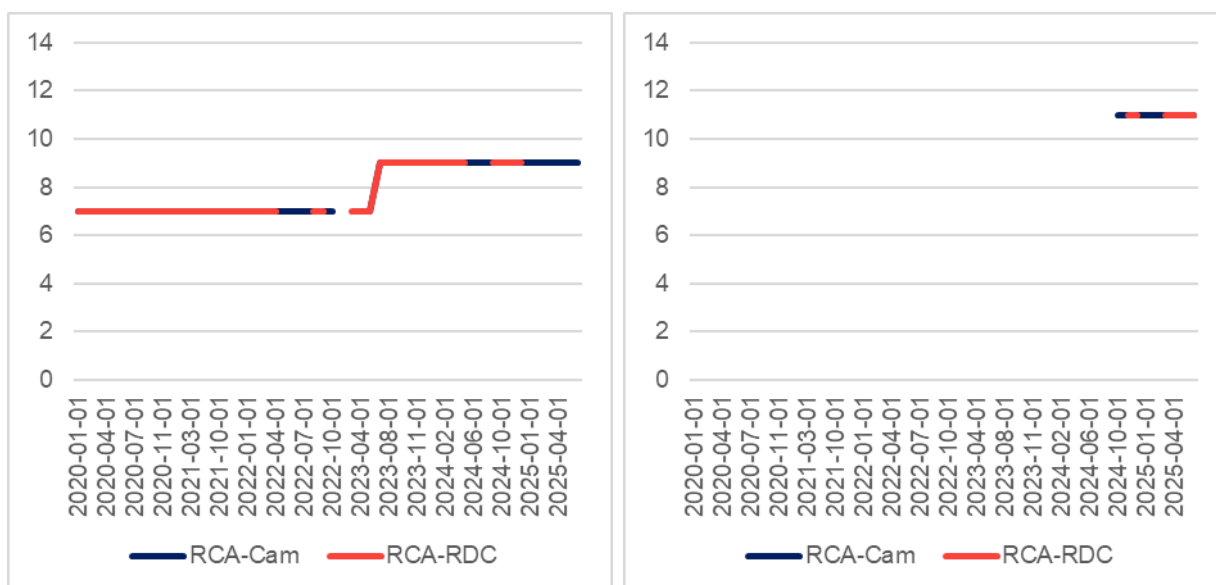
Le décret n°24.157 fixant la méthodologie de détermination des prix des produits pétroliers fait référence à cette ligne sans en préciser les modalités de calcul détaillées. En l'absence de méthodologie formalisée, cette tarification devrait théoriquement refléter les coûts réels de transport, incluant les charges de carburant, d'amortissement des véhicules, de main-d'œuvre et de maintenance.

Évolution

Depuis mi-2023, le tarif s'établit à 9 FCFA par litre pour l'ensemble des produits pétroliers, à l'exception du carburant aviation qui bénéficie d'un tarif de 11 FCFA par litre.

Figure 5-5: Évolution de la marge transport à Bangui en RCA (en FCFA/litre)





Source : Ministère des finances et du budget

Analyse de la sincérité

Le GTC a adressé une correspondance au ministère de l'énergie au début de 2023 pour solliciter une augmentation de la marge de 7 FCFA/litre à 13 FCFA/litre. La marge actuelle de 9 FCFA/litre semble couvrir les charges d'un camion-citerne de 20 000 litres sur une période d'une journée. Selon une facture de mars 2025 du transporteur CEDICO, qui transporte les produits pétroliers pour le compte de Green Oil, pour une journée de livraison en camion-citerne de 20 000 litres, CEDICO recevait 180 000 FCFA – ce qui dépasse ses charges journalières de 154 000 FCFA.

Tableau 5-1: Charges journalières d'un camion-citerne de 20 000 litres

GROUPEMENT DES TRANSPORTEURS D'HYDROCARBURES EN CENTRAFRIQUE (GTHC-GIE) Decision Agrément N° : 199/MISPAT/DIRCAB/DGATD/DAPA/SASE du 05 Juillet 2016 RCCM N° : CA/BG/2016C1358 du 21 /12/2016 NIF N° : M3519105001 du 13/12/2016	
FICHE FINANCIERE N°1 POUR UN CAMION CITERNE DE 20,000 L	
Lieu de livraison : BANGUI (les stations-services)	
Durée de la mission : 1 jour	
RESSOURCES	Montant
Chiffre d'affaires réalisé (9F/litre)	180000
TOTAL	180000
Charges valorisées par jour	
Carburant (2 ou 3 station par livraison)	37500
Assurances	24 339
Salaires versés y compris	13 540
Charges patronales sur les salaires versés	2 337
Impôts payés	7 855
Entretien véhicule	3 104
Fournitures administratives	592
Amortissement véhicule	49 315
Intérêts sur dette	9 852
Frais bancaires	917
Communication	1 712
Electricité	164
Entretien des locaux	493
Frais généraux	986
Abonnement GPS CAMTRACK	1 293
TOTAL CHARGES	153969
SOLDE	26031

Source : GTC

De même, pour un transport mensuel de 200 000 litres, à un taux de 9 FCFA/litre, CEDICO perçoit 1,8 million de FCFA hors taxes, tandis que ses dépenses mensuelles s'élèvent à 1,5 million de FCFA.

RAPPORT DEFINITIF EN DATE DU 21 OCTOBRE 2025 ➤ Audit des éléments constitutifs de la structure des prix des produits pétroliers en RCA

Figure 5-6: Revenus mensuels d'un transporteur pour le transport Bangui

GROUPEMENT DES TRANSPORTEURS CENTRAFRICAINS D'HYDROCARBURE (GROUPEMENT D'INTERET ECONOMIQUE GTCH-GIE) 1

SOCIETE : CEDICO
BANGUI
NIF : 304072 P 001 / NIU : 2362025M589741
IC : CA/BG/2007/MO 23
TEL : 75564662/72672757/75341256
N° COMPTE : 371021568901-92 BPIMC
N° CLIENT : 001 GREEN-OIL

FACTURE A : GREEN-OIL-RCA
ADRESSE : AV. DE L'INDEPENDANCE
VILLE : BEGOUA

DATE : 19/03/2025

PRODUITS

DATE	LIEU DE LIVRAISON	N° BL	TAUX	SUPER	GAZ OIL	PETR OLE	QUANTITE	MONTANT
18/02/2025	PK12	2502111	09	13000	-	-	20000	117 000
	MSF FRANCE	2502112	09	-	7000	-	-	63 000
27/02/2025	CHINA RAILW	2502136	09	-	10000	-	20000	90 000
	ECOBANCK	2502133	09	-	10000	-	-	90 000
03/03/2025	MARABENA	2503143	09	-	10 000	-	20000	90 000
	MISKINE	2503144	09	-	10 000	-	-	90 000
04/03/2025	GIE SCEVN	2503149	09	-	2 000	-	20000	18 000
	MARABENA	2503150	09	8000	-	-	-	72 000
	MSF FRANCE	2503148	09	-	10000	-	-	90 000
06/03/2025	MISKINE	2503158	09	10000	-	-	20000	90 000
	PK12	2503157	09	-	10000	-	-	90 000
07/03/2025	MARABENA	2503162	09	-	17000	-	20000	153 000
	MARABENA	2503164	09	3000	-	-	-	27 000
10/03/2025	CHINKO	2503168	09	-	13000	-	20000	117 000
	MSF ESPAGN	2503163	09	-	2000	-	-	18 000
	MISKINE	2503169	09	5000	-	-	-	45 000
11/03/2025	PK12	2503175	09	3000	-	-	20000	27 000
	MSF BELGIQU	2503173	09	-	17000	-	-	153 000
14/03/2025	MSF BELGIQ	2503174	09	-	2 000	-	20000	18 000
	MARABENA	2503187	09	-	10000	-	-	90 000
	MISKINE	2503186	09	5000	-	-	-	45 000
	MISKINE	2503186	09	-	3000	-	-	27 000
18/03/2025	FOBERD	2503193	09	-	5000	-	20000	45 000
	MARABENA	2503194	09	2000	-	-	-	18 000
	MSF HOLOND	2503192	09	-	13000	-	-	117 000
VOLUME TRANSPORTEE							200.000	
ARRÊTE LA PRÉSENTE FACTURE A LA SOMME DE : Deux millions cent quarante-deux mille FRANCS CFA							MONTANT HT	1.500.000
							TVA 15%	342.000
							MONTANT TTC	2.142.000

LA DIRECTION,
BANGUI

Source : GTC

Figure 5-7: Dépenses mensuelles d'un transporteur pour le transport Bangui

SERVICE COMPTABILITE

ETAT DES DEPENSES 28 MARS 2025

N°	NOM ET PRENOM	FONCTION	Sal Base	TOT AL	Sal Base	Indemnités	Bonus	Net à payer	Observations	Engagement
1	Salairé Mars 2025 Claude M'Piche							52 500	OK	OK
2								53 500	OK	OK
3	Salairé Mars 2025 Olivia OUEDA							96 000	OK	OK 300000
4	Salairé Mars 2025 Joël ABOUNA							31 000	OK	OK 10000
5	Salairé Mars 2025 Bertrand ROY							31 000	OK	OK
7	Salairé Mars 2025 Elsie KAVI							1 500		
10	IRPP Mars 2025							22 300		
11	CDS Mars 2025							20 000	OK	
12	Credit internet MOOV							1 020 000		
13	Remboursement dette CB CA BGT							8 000		
14	Rame de papier							90 000	OK	
15	Frais généraux							7 000	OK	
16	Lavage 06/04; 09/10; 13/04; 20/04; 27/04							40 000	OK	
17	Remboursement assurance									
18	Assurance ASC OMA							45 000	OK	
19	Indemnités Koudou Barnabé							6 832,00	OK	
20	TVA Octob 2024									
21										
22										
23										
24										
25										
26										
27										
28										
29	Montant précédent							1 507 850		
	TOTAL							Arondi 1 508 000		+6832

Modifié le 04/04/25

Source : GTC

Les transporteurs se plaignent toutefois que des charges annuelles ne sont pas supportées dans les charges journalières et mensuelles présentées ci-dessus, notamment les coûts associés aux immobilisations de camions.

Une analyse des états financiers de CEDICO confirme que ses activités ont été déficitaires durant la période 2021-2024, ce qui suggère que les bénéfices journaliers et mensuels ne sont pas nécessairement représentatifs de la situation financière des transporteurs.

Figure 5-8: Indicateurs financiers de CEDICO (en FCFA)

Indicateurs financiers	2021	2022	2023	2024
Résultat d'exploitation	4 463 389	66 493	-10 362 476	119 260
Résultat net	-1 993 355	-5 379 293	-15 808 252	-6 016 986

Source : DSF (Déclaration Statistique Et Fiscale) 2022 et 2024 de CEDICO

Note : Les indicateurs financiers ne sont pas les mêmes utilisés dans les analyses des DSF de Tradex ou de la SOCASP, car les DSF en question ne sont pas complètes.

Une marge plus élevée pourrait également favoriser des investissements dans le parc de camions du pays qui est aujourd'hui largement vétuste.

Recommandation

Il est recommandé d'augmenter cette ligne de 11 FCFA/litre à 13 FCFA/litre, conformément aux demandes du GTC, et de conditionner cette augmentation à des engagements d'investissements pour renouveler la flotte de camions-citernes.

Il est également recommandé d'instituer un mécanisme de révision périodique des justificatifs économiques fournis par les transporteurs, permettant d'actualiser régulièrement les tarifs inscrits dans la structure de prix en fonction de l'évolution des coûts opérationnels réels. Cette démarche devrait s'accompagner de la formalisation d'une méthodologie de calcul transparente et reproductible.

Cette modification générerait un coût additionnel de 470 millions FCFA par an.

Tableau 5-2: Impact de l'optimisation du transport Bangui

	Route			Fleuve	
	Super	Gasoil	Jet	Super	Gasoil
Taux actuel en FCFA/litre	9	9	11	9	9
Taux proposé en FCFA/litre	13	13	13	13	13
Consommation en millions de litre	24	42	12	16	28
Économie en milliards de FCFA	-0,10	-0,17	-0,02	-0,06	-0,11
Économie totale	-0,47 milliard de FCFA				

Source : Analyse CPCS, Ministère des finances et du budget, CEDICO

Note : Suppose une consommation annuelle de 130 millions de litres, 54 % Gasoil, 31 % et Super et 15 %. Suppose que le trafic fluvial et routier capture 40 % et 60 % respectivement du trafic total.

5.2.3 Marge gérant

Description

La marge gérant rémunère les prestations liées à l'exploitation des stations-service. Cette composante tarifaire est perçue par les gérants des stations-service et vise à couvrir leurs charges d'exploitation ainsi qu'à assurer leur rémunération pour la gestion et la commercialisation des produits pétroliers.

Méthodologie

Le décret n°24.157 fixant la méthodologie de détermination des prix des produits pétroliers fait référence à cette ligne sans en préciser les modalités de calcul détaillées. En théorie, cette marge devrait refléter les coûts d'exploitation des stations-service, incluant les charges de personnel, d'entretien, d'électricité et une rémunération équitable pour les gérants.

Évolution

La marge gérant demeure stable à 12 FCFA par litre sur l'ensemble de la période 2020-2025, sans révision tarifaire depuis cinq années.

Figure 5-9: Évolution de la marge gérant à Bangui en RCA (en FCFA/litre)



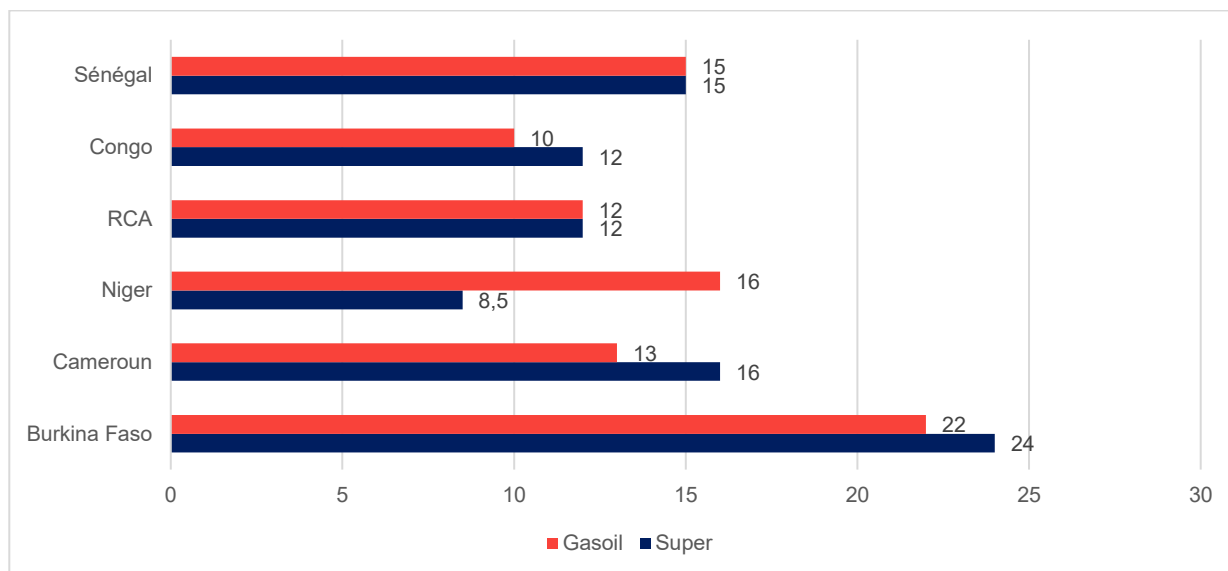
Source : Ministère des finances et du budget

Analyse de la sincérité

L'analyse régionale révèle que la marge gérant pratiquée en RCA se situe dans la fourchette basse par rapport aux pays comparables :

- Pour le Super : En RCA, il reste à 12 FCFA/litre depuis les cinq dernières années. Au Burkina Faso, au Cameroun et au Sénégal, la marge gérant est plus élevée (16,24 et 15 FCFA/litre respectivement) et plus basse au Niger aussi (8,5 FCFA/litre).
- Pour le Gasoil : Les quatre pays, le Burkina Faso, le Cameroun, le Niger et le Sénégal sont plus élevés (respectivement 22, 13,16 et 15 FCFA/litre). Elle est seulement plus faible au Congo (10 FCFA/litre).

Figure 5-10: Évolution de la marge gérant à Bangui en RCA (en FCFA/litre)



Source : Ministère des finances et du budget

Recommandation

Au regard de cette position comparative et de l'absence de révision depuis cinq années, une revalorisation modérée de la marge gérant pourrait être envisagée. Il est également recommandé d'instituer un mécanisme de révision périodique des justificatifs économiques des gérants pour actualiser régulièrement les tarifs inscrits dans la structure de prix, en tenant compte de l'évolution des coûts d'exploitation.

5.3 Recommandations pour le segment distribution

Il est recommandé d'établir un mécanisme de révision périodique des justificatifs économiques de l'ensemble du segment distribution, permettant une actualisation régulière basée sur l'évolution des coûts opérationnels et des investissements nécessaires au secteur. Ce mécanisme devrait couvrir les trois composantes tarifaires analysées et intégrer des critères transparents d'évaluation des coûts réels.

Il est également recommandé d'augmenter la ligne transport Bangui de 11 FCFA/litre à 13 FCFA/litre pour inciter des investissements dans de nouveaux camions-citernes.

6

Fiscalité

Points clés du chapitre

- Ce chapitre présente un aperçu de la fiscalité pétrolière du pays.
- Il décrit l'évolution de la fiscalité collectée et les lignes propres à la fiscalité et à la parafiscalité.

6.1 Sources de la fiscalité

Les taxes sur les produits pétroliers constituent une source importante de recettes publiques en RCA. Selon les données du FMI, cette fiscalité représente près de 25% des revenus du gouvernement de la RCA, soulignant son importance stratégique pour les finances publiques nationales.

La structure des prix des produits pétroliers en RCA intègre plusieurs taxes, incluant les droits de douane, la taxe communautaire sur l'intégration (TCI), la contribution communautaire d'intégration (CCI), la redevance Infrastructure, la taxe unique sur les produits pétroliers, et la TVA. Ces taxes sont identifiées en rouge dans la structure de prix ci-dessous. Certaines font partie de la fiscalité du pays, d'autres, telles que la TCI et la CCI, sont reversées aux institutions régionales.

Figure 6-1: Identification des taxes dans la structure du prix à la pompe
Données pour les stations-service de Bangui pour carburant importé via la RDC, septembre 2025

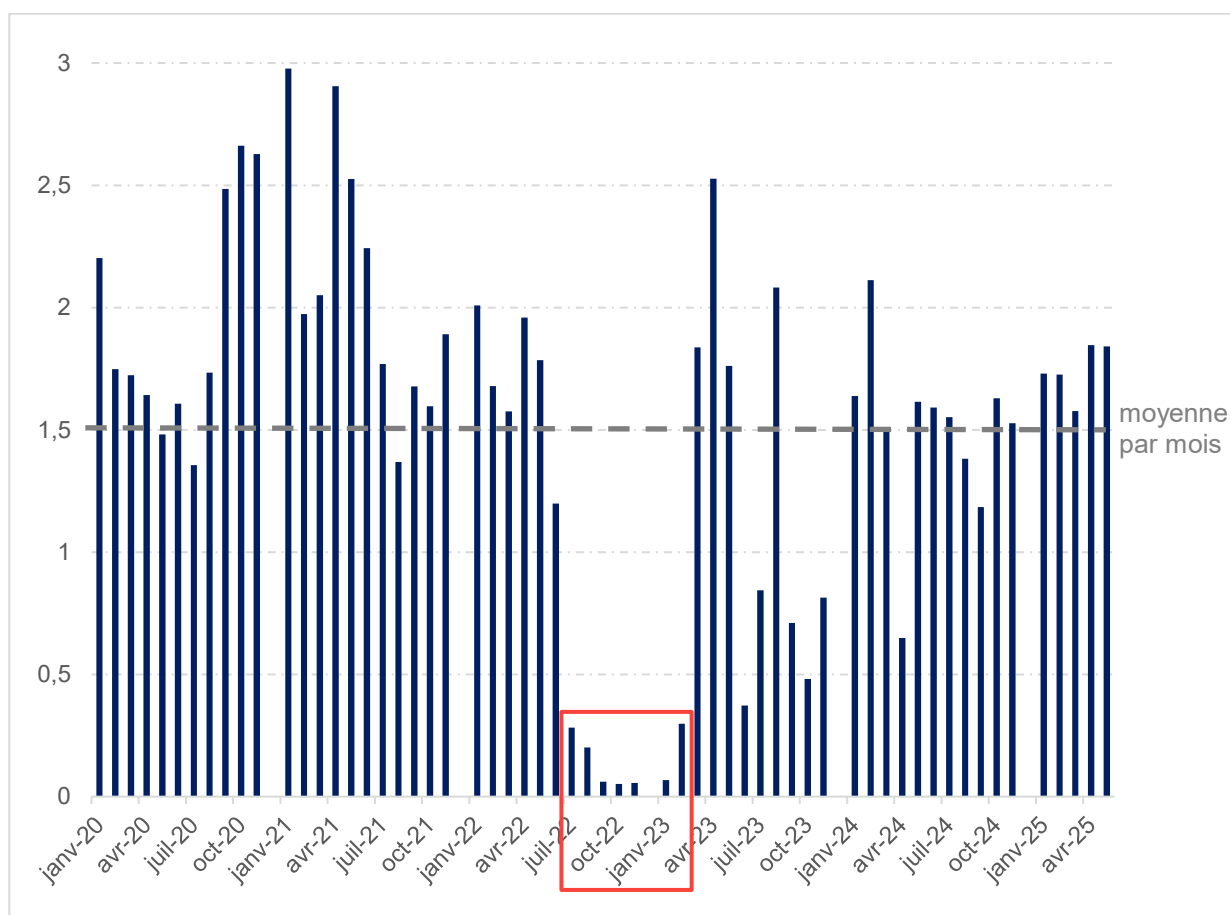
	Formule		Super	Gasol
A Référence internationale	1-5 juillet	Trader	407,910	406,313
B Prime Trader	9%*A	Trader	36,712	36,568
C Différentiel	F CFA/L		96,223	132,390
D Frais Financiers	2,5%*A	Prestataire/Svice	10,198	10,158
E Frais Service d'importation	13%*A	Importateur	53,028	52,821
F Marge Importateur	F CFA/L	Importateur	35,000	35,000
G Prémium	B+C+D+E+F		231,161	266,937
1 Prix du Produit en F CFA	A+G		639,071	673,250
2 Transit RDC	F CFA/L	SEP CONGO	45,920	45,920
3 Transport fluvial	F CFA/L	Mercure	95,000	100,000
4 Redevance SCEVN	F CFA/L	SCEVN	6,000	7,000
5 Prix de référence CAF Kolongo	(1+2+3+4)		785,991	826,170
6 Frais de passage	F CFA/L	SOCASP	15,000	15,000
7 Frais de Coulage	1% (1) SUP; 0,5% (1) Autres	SOCASP	6,391	3,366
8 Extension Capacité et Stockage	F CFA/L	Etat	4,000	4,000
9 Prix entrée dépôt	(5+6+7+8)		811,382	848,536
0 Droits de Douane	10%*(5)	Douane	78,599	82,617
1 Taxe Communautaire d'Intégration	1%*(5)	Douane	7,860	8,262
2 C.C.I. (CEEAC)	0,4%*(5)	Douane	3,144	3,305
3 Redevance Infrastructure	F CFA/L	Douane	30,000	50,000
4 Péréquation	F CFA/L	Transporteur/ Int.	0,000	0,000
5 Contrôle et lutte contre la fraude	F CFA/L		2,000	2,000
6 Taxe Unique sur les Produits Pétroliers	F CFA/L	Douane	20,000	30,000
7 TVA Cordon Douanier	19%*(5+10)	Douane	164,272	172,669
8 Prix sortie dépôt	(9+10+11+12+13+14+15+16)		952,985	1024,719
9 Prix sortie TTC	19%*17 +(17)		1134,052	1219,416
10 Marge Distributeur	F CFA/L	Distributeur	40,000	40,000
11 Transport Bangui	F CFA/L	Transporteur/Bgui	9,000	9,000
12 Marge gérant	F CFA/L	Station/Gestion L.	12,000	12,000
13 TVA à la consommation	25%*(19/119)	Impots	167,647	199,580
14 Prix distributeur TTC	(18+20+21+22+23)		1181,832	1285,299
15 Soutien / Reversement	(26-24)	Etat	-131,632	-35,299
16 Prix à la pompe TTC	F CFA/L	Distributeur	1050,000	1250,000

6.2 Évolution de la fiscalité

Le Consultant a collecté différentes données relatives aux montants effectifs de taxes perçues sur les produits pétroliers en RCA, permettant d'analyser l'évolution des recettes fiscales du secteur.

Comme illustré ci-dessous, les données mensuelles issues des services douaniers révèlent que les revenus collectés ont fortement fluctué depuis 2020, avec des niveaux particulièrement faibles entre juillet 2022 et février 2023. Cette période correspond aux importantes pénuries de carburant qu'a subies la RCA, durant laquelle l'État a pris en charge l'augmentation des cours internationaux au moyen de subventions. Depuis 2020, la moyenne mensuelle des revenus collectés s'établit à 1,5 milliard de FCFA.

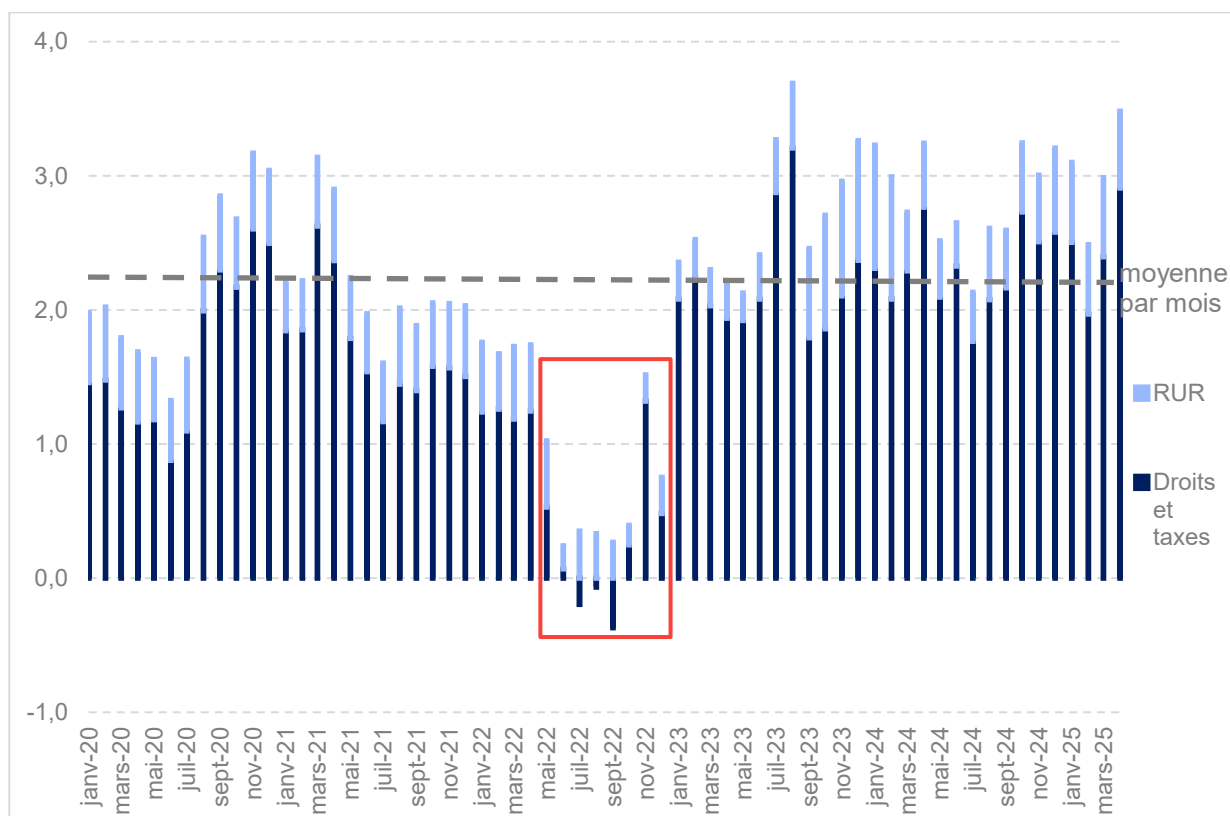
Figure 6-2: Fiscalité payée par mois sur le carburant en RCA, milliards de FCFA



Source : SOCASP

Les données mensuelles provenant du dépôt de Kolongo, qui correspondent aux droits et taxes ainsi qu'à la redevance d'usage des infrastructures/redevance infrastructure, affichent moins de fluctuations, mais attestent également d'une baisse significative entre mai et décembre 2022. La moyenne des revenus collectés depuis 2020 s'établit à 2,2 milliards de FCFA par mois. Ces tendances sont illustrées dans le graphique ci-dessous.

Figure 6-3: Droits, taxes, redevances d'usage routier estimées par mois au dépôt de Kolongo
Milliards de FCFA



Source : SOCASP

Les divergences entre ces deux graphiques résultent du fait que la SOCASP calcule les taxes applicables sur les importations, conformément aux textes en vigueur. Certains acteurs, tels que la MINUSCA et Petrolex, ont obtenu des exonérations couvrant certaines taxes et considèrent cela comme constituant une exonération de toutes les taxes. Par exemple, la MINUSCA est exonérée de la TVA et des droits de douane seulement, mais ne paie pas les autres redevances d'usage (la redevance infrastructure par exemple). Conformément aux textes en vigueur, la SOCASP calcule les taxes non couvertes par l'exonération (dans le cas de la MINUSCA, toutes les taxes à l'exception de la TVA et des droits de douane). Bien que ces taxes soient calculées, elles ne sont pas payées, ce qui fait que les taxes estimées au dépôt sont inférieures aux taxes collectées.

6.3 Lignes propres à la fiscalité et parafiscalité

6.3.1 Droits de douane

Un droit de douane est une taxe sur les importations. Le Code des douanes de la CEMAC stipule que les droits de douane doivent être appliqués sur la valeur CAF (Coût, Assurance, Fret) au point d'entrée dans la zone douanière. Pour les hydrocarbures, un taux de 10 % est applicable.

Les droits de douane sont couverts par le décret n° 24.157. En RCA, ils sont calculés à la SOCASP après la sortie du produit du dépôt. Les fonds, payés par les marketeurs, sont versés au compte du trésor unique.

En fonction du corridor, les 10 % sont actuellement soit calculés sur le prix du produit importé à Limbe ou Douala (référence internationale et premium) pour le corridor camerounais, soit sur le prix de référence CAF Kolongo (référence internationale, premium, frais de transit, transport fluvial et redevance SCEVN) pour le corridor congolais.

Selon l'analyse du Consultant, lorsqu'une marchandise entre par le port de Douala, mais est destinée à la RCA, elle est placée sous régime de transit international. Elle n'est donc pas dédouanée au Cameroun, qui n'est qu'un pays de transit (notion reconnue par le Code des douanes de la CEMAC, notamment aux articles 12 et 34). Le dédouanement intervient uniquement au moment de l'entrée sur le territoire douanier de la RCA (par exemple à Kolongo). C'est à ce stade que sont liquidés les droits et taxes à l'importation, sur la base de la valeur CAF (coût, assurance, fret) frontière RCA.

En outre, les articles 26 et 27 (notamment 27 e) du Code des douanes de la CEMAC prévoient expressément que le prix du transport doit être intégré à la valeur en douane. De plus, aucun traité bilatéral entre la RCA et le Cameroun ne prévoit une dérogation à ce principe (selon nos recherches). En résumé, le Cameroun assure uniquement le transit sous douane, tandis que la RCA est le seul État compétent pour procéder au dédouanement des marchandises importées sur son territoire, en tenant compte du prix de transport dans la base taxable.

Le procédé en cours pourrait donc être réajusté afin de se conformer à la réglementation en vigueur.

Il convient de noter que certaines entités en RCA sont exonérées des droits de douane, notamment la MINUSCA et Petrolex. Cela a une incidence sur toutes les lignes fiscales et parafiscales suivantes¹⁹.

6.3.2 Taxe communautaire d'intégration (TCI)

La TCI est un prélèvement obligatoire institué par la CEMAC sur les marchandises importées dans l'espace communautaire. Son objectif principal est de financer les institutions, programmes et projets communautaires, favorisant ainsi l'intégration économique et le développement régional. Elle est couverte par décret n° 24.157. La TCI est payée par les distributeurs et perçue par la douane au moment du dédouanement, puis reversée à la CEMAC.

Le taux est fixé à 1 % sur tous les produits. Elle s'applique à la valeur en douane des marchandises importées. Via le Cameroun, les produits sont placés sous régime de transit jusqu'en RCA ; la perception de la TCI s'effectue au moment de la mise à la consommation en RCA sur le prix du produit importé au Cameroun (ligne 1 de la structure). Via la RDC, la TCI est due lors du dédouanement en RCA et se fonde sur le prix de référence CAF Kolongo (ligne 5 de la structure), car le produit arrive en zone CEMAC au dépôt de Kolongo.

Tout comme les droits de douane, la TCI pourrait se baser sur la valeur du produit, y compris les frais de transit et de transport.

La taxe est appliquée conformément au code des douanes de la CEMAC.

6.3.3 Contribution communautaire d'intégration (CEEAC)

La CCI est un prélèvement régional sur les importations hors-CEEAC, destinée à financer la CEEAC et ses institutions. Elle est couverte par décret n° 24.157. Les fonds, payés par les marketeurs après la sortie du produit du dépôt de Kolongo, sont versés à la douane et reversés à la CEMAC.

Le taux est fixé à 0,4 % sur tous les produits. À l'instar des prélèvements précédents, la CCI s'applique, pour les importations camerounaises, sur le prix du produit importé au Cameroun (ligne 1 de la structure) et, pour les importations congolaises, sur le prix de référence CAF Kolongo (ligne 5 de la structure).

¹⁹ Il convient de noter que ces entités n'ont aucun impact sur le calcul de la structure de prix.

Tout comme les droits de douane, la CCI pourrait se baser sur la valeur du produit, y compris les frais de transit et de transport.

La taxe est appliquée conformément au code des douanes de la CEMAC.

6.3.4 Redevance infrastructure

La redevance infrastructure, anciennement appelée redevance d'usage routier, est destinée à l'investissement dans les infrastructures de transport du pays, notamment les infrastructures routières. La redevance est définie par le décret n° 24.157, mais celui-ci ne propose pas de méthode de calcul. Les fonds, payés par les marketeurs après la sortie du produit du dépôt de Kolongo, sont, aujourd'hui, versés au compte unique du trésor. Ils étaient anciennement versés au Fonds d'entretien routier.

Le montant de la redevance s'élève à 30 FCFA/litre pour le Super et 50 FCFA/litre pour le Gasoil. Il est cependant fixé dans l'arrêté n° 042.2018 fixant les taxes, redevances, marges et autres frais de la structure des prix des produits pétroliers à 55 FCFA/litre pour le Super et Gasoil. Le Consultant n'a pas identifié d'arrêtés plus récents qui ont justifié le montant dans la structure actuelle. En attente, d'un arrêté plus récent, il n'est pas conseillé de revoir à la hausse le montant de cette ligne.

Le Consultant n'a pas pu vérifier si les sommes versées dans le compte unique du trésor sont réellement affectées aux investissements en infrastructures de transport. Compte tenu du faible niveau d'investissement dans le réseau routier du pays, une étude de suivi sur l'affectation de cette redevance permettra de mieux cerner l'utilisation de cette ligne.

6.3.5 Péréquation

Description

La péréquation est un mécanisme financier visant à équilibrer les coûts de distribution des produits pétroliers entre les différentes régions de la RCA. Ce dispositif compense les surcoûts de distribution dans les zones éloignées ou enclavées, garantissant une tarification uniforme sur l'ensemble du territoire.

La péréquation est positive dans les structures de prix concernant les marketeurs disposant de stations-service à Bangui et en province. Tous les volumes distribués par un marketeur ayant des stations-service à Bangui et en province, que ce soit distribué à Bangui ou en province, sont soumis aux frais de péréquation. Dans les structures concernant les stations-service à Bangui ou sans stations-service, la ligne est nulle. Les prix à la pompe restent inchangés dans les structures avec péréquation positive, mais le prix de sortie du dépôt/prix distributeur est plus élevé.

Cette ligne est collectée par les distributeurs de carburant lors de la vente aux stations-service. Le distributeur paie le transporteur pour la livraison en province, à un taux de 90 FCFA/km/litre, grâce à cette ligne. Si les frais de péréquation ne sont pas utilisés pour le transport en province, le surplus est versé dans un compte séquestre.

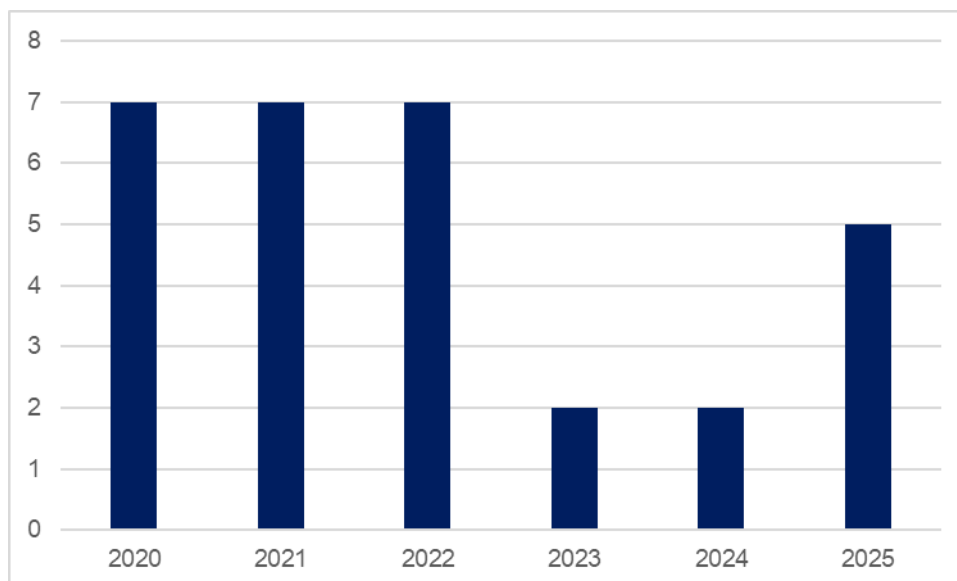
Méthodologie

Le décret n° 24.157 relatif à la méthodologie de détermination des prix des produits pétroliers mentionne cette ligne tarifaire sans toutefois en définir les modalités de calcul. Il paraît néanmoins justifié que la péréquation puisse couvrir les coûts de transport encourus par les transporteurs pour livrer les produits en province ainsi qu'une marge qui incite à l'investissement.

Évolution

La péréquation est aujourd'hui prélevée à la hauteur de 5 FCFA/litre. Jusqu'en 2022, la péréquation était de 7 FCFA/litre.

Figure 6-4: Évolution de la ligne péréquation en RCA (FCFA/litre)



Source : Ministère des finances et du budget

Sincérité

Le sous-approvisionnement chronique des provinces limite les volumes transportés. En particulier, en situation de pénurie à Bangui, le développement du marché informel provincial, pratiquant des prix majorés, interroge la pertinence du mécanisme dont les fonds ne répondent que partiellement à l'objectif assigné.

Le GTC a fourni des justificatifs pour le transport en province. Ces justificatifs, présentés dans le tableau ci-dessous, illustrent une activité largement déficitaire pour un camion de 20 m³, basé sur un tarif de transport de 90 FCFA/m³/km.

Figure 6-5: Exemple de justification du solde négatif d'un transporteur de la péréquation (FCFA/camion)

GROUPEMENT DES TRANSPORTEURS D'HYDROCARBURES EN CENTRAFRIQUE (GTHO-GIE)	
<small> Décision Agrément N° : 199/MISPAT/DIRCAB/DGATD/DAPA/SASE du 05 Juillet 2016 OCT/M/N° : CA/RG/2016/135R du 21 /12/2016 NIF N° : M351910 S 001 du 13/12/2016 </small>	
FICHE FINANCIERE N°1 POUR UN CAMION CITERNE DE 20.000 L.	
Lieu de livraison : DAMARA	
Durée de la mission : 1 jour	
RESSOURCES	Montant
Chiffre d'affaires réalisé (76 km x 90 x 20 m3=136 800)	136 800
TOTAL	136 800
Charges valorisées par jour	
Carburant	82 080
Péage	4 000
BARC	13 500
GTC	5 000
Gendarmerie PK12 – DAMARA –PK12	4 000
Police - PK12 – GUERENGOU-DAMARA-PK12	2 000
Prise en charge équipage	4 000
Assurances	24 339
Salaires versés y compris	13 540
Charges patronales sur les salaires versés	2 337
Impôts payés	7 855
Entretien véhicule	3 104
Fournitures administratives	592
Amortissement véhicule	49 315
Intérêts sur dette	9 852
Frais bancaires	917
Communication	1 712
Electricité	164
Entretien des locaux	493
Frais généraux	986
Abonnement GPS Total –RCA	1 293
TOTAL CHARGES	231 179
SOLDE NEGATIF	94 379

Source : GTC

Tableau 6-1: Justificatifs de la rentabilité du transport en province (en FCFA par camion de 20 m3)

Indicateurs	Damara	Mbaiki
Revenus	136 800	189 000
Charges	230 162	261 482
Solde	(93 362)	(72 482)

Source : GTC

Note : Hypothèses revenus Damara 20m3, 76km et 90 FCFA/m3/km. Hypothèses Mbaiki 20m3, 105km et 90 FCFA/m3/km

Pour que l'activité atteigne l'équilibre, il faudrait un tarif de transport de 151 FCFA/m³/km pour Damara et 125 FCFA/m³/km pour Mbaiki. En considérant un bénéfice d'exploitation pour encourager l'investissement de 10 % ou 15 %, le tarif pourrait se situer entre 167 à 174 FCFA/m³/km pour Damara et 137 à 143 FCFA/m³/km pour Mbaiki. Il convient de noter que les coûts unitaires diminuent en fonction de la distance.

L'analyse préliminaire suggère un tarif de transport de 150 FCFA/m³/km. Cela devrait être étayé par une étude plus détaillée des coûts de transport et des volumes transportés en province pour comprendre la rentabilité du transport en fonction de la distance. À titre comparatif, la péréquation camerounaise utilise 133 FCFA/m³/km, pour un réseau routier de qualité supérieure à celui de la RCA, majoritairement non-bitumé.

Le tableau suivant analyse le tarif de transport en regard de la péréquation établie dans la structure actuelle. L'analyse se fonde sur un certain nombre d'hypothèses difficiles à vérifier. Les conclusions sont donc limitées. Les résultats varient en fonction des volumes anticipés et suggèrent que la péréquation actuelle peut couvrir le tarif de transport si les volumes transportés en province sont faibles, comme ils le sont aujourd'hui.

Tableau 6-2: Analyse des frais de transport et de la ligne péréquation

Élément	Volume en province de base	Volume en province faible
Montant versé au transporteur	502 320 000 FCFA	251 160 000
Recette de péréquation	418 600 000 FCFA	418 600 000 FCFA
Différence	(83 720 000 FCFA)	167 440 000 FCFA

Source : Analyse CPCS

Hypothèses : consommation nationale 130 000 m³, consommation carburant non exonérée 50 % du Gasoil, 80 % du Super et Jet, volume transporté en province hypothèse de base 20 % et hypothèse faible 10 %, distance moyenne en province 200 km, tarif de transport 150 FCFA/m³km, péréquation 5 FCFA/litre

Le Consultant n'a pas pu vérifier l'utilisation des recettes de cette ligne.

Recommandations

Il n'est pas recommandé d'augmenter la péréquation dans la structure de prix. Il est toutefois recommandé d'augmenter les tarifs de transport pour les transporteurs qui effectuent la distribution des produits pétroliers en province.

Une étude plus détaillée sur les coûts de transport, les volumes transportés en province et l'utilisation des fonds issus de la péréquation est justifiée.

6.3.6 Contrôle et lutte contre la fraude

La ligne contrôle et lutte contre la fraude finance le Comité de contrôle et de lutte contre les importations frauduleuses de produits pétroliers. Elle remplace la ligne redevance ASRP qui supportait les activités de l'ARSP. Elle n'est couverte par le décret n° 24.157.

6.3.7 Taxe unique sur les produits pétroliers

La taxe unique sur les produits pétroliers est fixée par l'État et destinée à générer une fiscalité pétrolière importante pour financer les activités de l'État. La taxe est couverte par le décret n° 24.157, mais ne propose pas un calcul. Les marketeurs versent la taxe au compte unique du trésor.

Le montant est fixé dans les structures de prix à 20 FCFA/litre pour le Super et 30 FCFA/litre pour le Gasoil et le Jet. Il est cependant fixé dans l'arrêté n° 042.2018 fixant les taxes, redevances, marges et autres frais de la structure des prix des produits pétroliers à 18 FCFA/litre pour le Super et Gasoil et à 13 FCFA/litre pour le Pétrole lampant et Jet. Le Consultant n'a pas

identifié d'arrêtés plus récents qui justifient le montant dans la structure actuelle. En attente, d'un arrêté plus récent, il n'est pas conseillé de revoir à la baisse le montant de cette ligne, vu la précarité des finances publiques.

Tel le cas les taxes précédentes, les exonérations accordées à certaines entités en RCA ont une incidence sur la collection de cette ligne.

6.3.8 TVA

En RCA, la TVA est appliquée à la hauteur de 19% à la toute fin de la structure de prix. Le décret n° 24.157 indique que la taxe devrait être appliquée au prix à la pompe.

En contraste, au Cameroun, la TVA est appliquée individuellement pour chaque poste de la structure parce qu'il y'a certains postes qui ne sont pas assujettis à cette taxe, par exemple là où la TVA est déjà appliquée et la parafiscalité.

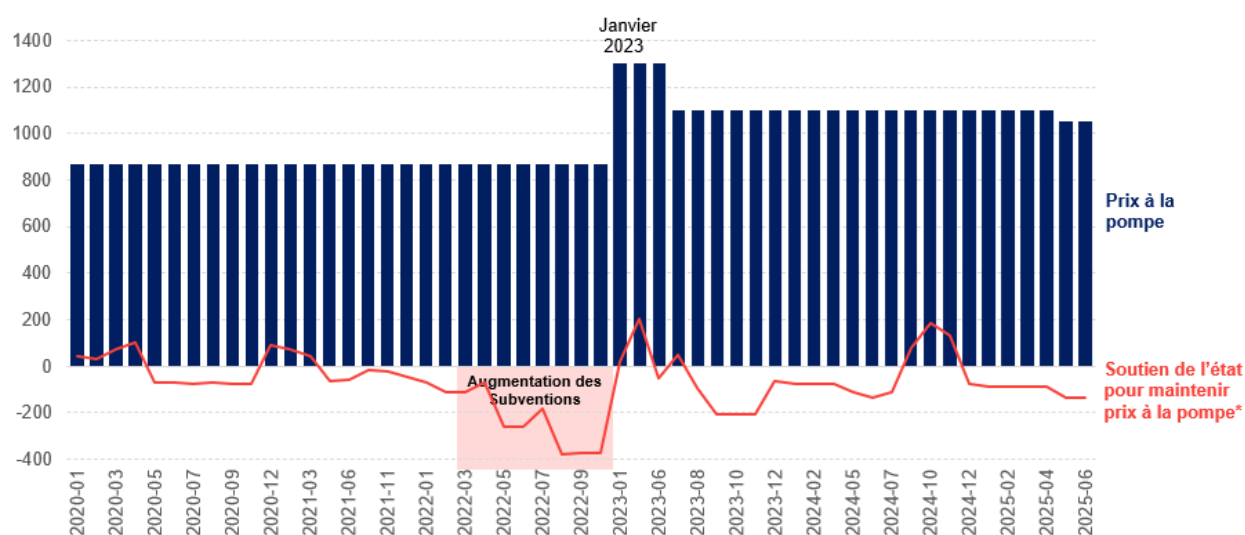
La TVA dans la structure en RCA est appliquée sur la parafiscalité. La TVA devrait normalement s'appliquer à des activités économiques, telles qu'une vente de biens ou une prestation de services. La parafiscalité ne relevant pas de cette définition, le champ d'application de la TVA dans le décret n° 24.157 et sa méthodologie devraient être révisés.

6.3.9 Soutien et renversement État

Finalement, la ligne soutien et renversement État vient équilibrer le prix à la pompe fixé dans la structure. Elle peut être négative (subvention étatique), nulle ou positive (recette fiscale). Lorsque le montant est négatif, l'État subventionne le prix des produits pétroliers, tandis que quand il est positif, l'État reçoit de la fiscalité pétrolière. Elle demeure généralement négative du fait du coût élevé des éléments constitutifs de la structure de prix pesant lourdement sur les finances publiques de l'État et donc sur les capacités de l'État à influencer le développement économique dans le pays.

La ligne soutien et reversement État a souvent connu plusieurs périodes négatives entre 2020 et 2025. Ces périodes négatives sont associées avec l'augmentation des cours mondiaux en 2022, la réduction des prix à la pompe en mi-2023 et l'utilisation de l'ancien stock en 2025.

Figure 6-6: Prix à la pompe du Super en RCA et soutien de l'État, selon les données disponibles, FCFA par litre



*Les valeurs négatives présentent un versement de l'État aux pétroliers.

6.4 Recommandations pour la fiscalité

Les recommandations principales de la fiscalité et de la parafiscalité comprennent :

- De façon générale, le renforcement du suivi fiscal et parafiscal, notamment des redevances d'infrastructure, péréquation et contrôle anti-fraude. L'ASRP jouait un rôle déterminant en ce domaine, abandonné depuis sa dissolution.
- La révision des exonérations accordées aux différentes entités, en veillant à leur limitation aux seules recettes étatiques, excluant la parafiscalité (exemple : redevance d'infrastructure).
- La révision des tarifs de transport pour la distribution provinciale.
- La révision du champ d'application des droits de douane, taxes régionales et TVA du décret n° 24.157.

7 Synthèse des recommandations

Points clés du chapitre

- Ce chapitre présente une synthèse des recommandations proposées.
- Il présente également les changements dans la structure de prix pour la route et le fleuve.

7.1 Synthèse des anomalies principales

L'audit a repéré un certain nombre d'anomalies qui sont présentées dans le tableau ci-dessous.

Tableau 7-1: Principales anomalies repérées

N	Ligne	Anomalie
Importation		
i.	Référence internationale	La référence internationale est fondée sur du carburant qui aurait été acheté en juillet 2024, à un prix beaucoup plus élevé que le prix actuel du marché. Un tel décalage n'a aucun fondement et augmente artificiellement et de manière importante le prix des produits pétroliers.
ii.	Différentiel	Aucune explication de ce coût n'est fournie dans les textes réglementaires, ni par l'importateur principal. Par ailleurs, ce type de coût n'existe pas dans la structure d'autres pays comparables.
iii.	Frais financiers	Les frais financiers devraient être inclus dans les frais de service d'importation.
iv.	Frais service importation	Les frais de service d'importation ont augmenté de manière importante à travers le temps et sont plus élevés que les pays comparables.
v.	Marge importateur	La marge importateur est beaucoup plus élevée sur le corridor congolais sans explication.
vi.	Transport international route	Le transport international route est élevé en comparaison aux coûts pratiqués par les transporteurs en RCA.
vii.	Transport international fleuve	Les coûts de transport par fleuve ont augmenté trop rapidement.
viii.	Frais port sec	Les frais de port sec sont élevés par rapport aux services rendus, aux autres coûts dans la structure, et par rapport à l'expérience d'un autre pays.
ix.	Volume fluvial	Malgré le décret stipulant 80% d'importations de carburant par voie fluviale, la majorité est aujourd'hui importée par la route. Cela augmente les coûts unitaires des acteurs fluviaux ainsi que le risque de pénurie.
x.	Revue du contrat Neptune Oil	Contrairement à ce qui est précisé dans son contrat, aucune revue annuelle de la performance de Neptune Oil n'a été faite.
Stockage		
xi.	Frais de passage	Les frais de passage sont relativement faibles, ce qui ne permet pas d'améliorer les capacités de stockage du pays.
xii.	Extension capacité et stockage	Aucun suivi n'est fait sur l'utilisation des fonds provenant de la redevance de l'extension de capacité de stockage, ce qui

N	Ligne	Anomalie
		empêche la SOCASP d'investir dans la capacité de stockage du pays.
Distribution		
xiii.	Aucune revue annuellement des justificatifs	La revue ponctuelle des justificatifs des lignes de la structure de prix, comme prévu, ne se fait pas.
xiv.	Transport Bangui	Les revenus pour les livraisons en ville des produits ne sont pas suffisants pour renouveler le parc de camions-citernes du pays.
Fiscalité		
xv.	Suivi de la fiscalité et parafiscalité	Absence de suivi sur la fiscalité et de la parafiscalité, notamment en ce qui concerne la redevance infrastructure, péréquation et contrôle et lutte contre la fraude. L'ASRP jouait un rôle important à cet égard, mais a été dissolue.
xvi.	Péréquation	Le tarif du transport pour la distribution des produits pétroliers en province n'est pas suffisant pour permettre la rentabilité des activités et inciter une offre suffisante dans les provinces.

7.2 Recommandations

L'analyse des segments de la chaîne d'approvisionnement a permis de dégager plusieurs axes d'optimisation. La liste suivante récapitule l'ensemble de ces recommandations. L'application de ces optimisations permettrait de réaliser un gain annuel estimé à 29 milliards FCFA²⁰.

Tableau 7-2: Recommandations et impact quantitatif (milliard FCFA)

N	Recommandation	Type d'optimisation	Gain annuel	Impact par litre
Importation				
i.	Référence internationale	Appliquer méthodologie	12,70	-89 à -116
ii.	Différentiel	Supprimer	9,29	-40 à -132
iii.	Frais financiers	Supprimer	1,27	-10 à -11
iv.	Frais service importation	Baisser à 9%	2,01	-24 à -36
v.	Marge importateur	Baisser à 20 FCFA/litre	0,66	0 à -15
vi.	Transport international route	Baisser à 125 FCFA/litre	3,06	-25
vii.	Transport international fleuve	Baisser entre 70-75 FCFA/litre		-25
viii.	Frais port sec	Baisser à 5 FCFA/litre	0,39	-5
ix.	Augmenter la part du volume passant par le transport fluvial	Qualitative		
x.	Obliger une revue annuelle du contrat de Neptune, comme prévu	Qualitative		
Stockage				
xi.	Frais de passage	Augmenter à 18 FCFA/litre Super, Gasoil, Pétrole	-0,33	3
xii.	Faire un suivi sur l'accessibilité des fonds provenant de la redevance de l'extension de capacité de stockage	Qualitative		
Distribution				
xiii.	Revoir régulièrement les justificatifs des lignes de la structure de prix	Qualitative		
xiv.	Transport Bangui	Augmenter à 13 FCFA/litre	-0,47	2 à 4

²⁰ Il convient de souligner que ces ajustements auront également un impact proportionnel sur les recettes fiscales, celles-ci étant indexées sur les composantes de la structure tarifaire.

N	Recommandation	Type d'optimisation	Gain annuel	Impact par litre
Fiscalité				
xv.	Conduire des suivis de la fiscalité et parafiscalité	Qualitative		
xvi.	Augmenter le tarif du transport pour la distribution des produits en province	Pas d'effet pour l'instant sur la ligne péréquation		
Total			28,58	

7.3 Proposition de structure de prix des produits pétroliers en RCA

Selon les recommandations formulées ci-dessus, le consultant propose les structures suivantes pour les corridors fluvial et routier. Il est important de noter que le Comité de structure de prix, en concertation avec les acteurs du secteur, devra fixer une nouvelle moyenne de cotation pour les mois suivants.

À titre de référence, les prix à la pompe actuels s'établissent à 1 050 FCFA/litre pour le Super, 700 FCFA/litre pour le Pétrole, 1 250 FCFA/litre pour le Gasoil et 1 100 FCFA/litre pour le Jet.

La ligne Soutien / remboursement devrait être utilisée pour équilibrer le prix à la pompe final, surtout pour équilibrer les prix différents provenant des modes différents. Il y a également un choix de répartition des rentes, entre la réduction des prix à la pompe qui bénéficierait les consommateurs et l'augmentation des recettes fiscales. Trois scénarios de répartition des rentes sont considérés :

1. Rentes attribuées à l'État
2. Rentes attribuées aux consommateurs
3. Rentes partagées également entre l'État et les consommateurs

7.3.1 Rentes attribuées à l'État

Cette section présente une structure de prix où les rentes sont entièrement attribuées à l'État.

Tableau 7-3: Proposition de structure de prix pour la route, août 2025, FCFA par litre
Rentes attribuées à l'État

		Formule	Bénéficiaire	Super	Pétrole	Gasoil	Jet A1
A	Référence Internationale	Moyennes cotations du 20 n-2 au 19 n-1	Neptune / Trader	319,000	316,000	306,000	316,000
B	Prime Trader	A*9%	Neptune / Trader	28,710	28,440	27,540	28,440
C	Frais service importation	A*9%	Neptune	28,710	28,440	27,540	28,440
D	Marge importateur	FCFA/L	Neptune	20,000	20,000	20,000	20,000
E	Premium	B+C+D		77,420	76,880	75,080	76,880
1	Prix du produit en F CFA	A+E		396,420	392,880	381,080	392,880
2	Frais de transit	(1)*10%	Neptune	39,642	39,288	38,108	39,288
3	Transport route HT Limbé-Bangui	FCFA/L	Neptune	125,000	125,000	125,000	125,000
4	Frais port sec	FCFA/L	Neptune	5,000	5,000	5,000	5,000
5	Prix de référence CAF Kolongo	(1+2+3)		566,062	562,168	549,188	562,168
6	Frais de passage aux dépôts	FCFA/L	SOCASP	18,000	18,000	18,000	20,000
7	Frais de coulage	1%(1)SUP; 0,5(1) autres	SOCASP	3,964	1,964	1,905	1,964
8	Extension	FCFA/L	Etat	4,000	4,000	4,000	4,000
9	Prix entrée Dépôt	F CFA/L		592,026	586,132	573,093	588,132

RAPPORT DEFINITIF EN DATE DU 21 OCTOBRE 2025 ➤ Audit des
éléments constitutifs de la structure des prix des produits pétroliers en RCA

10	Droit de Douane	(1)*10%	Douane	39,642	0,000	38,108	39,288
11	Taxe communautaire d'Intégration	(1)*1%	Douane	3,964	3,929	3,811	3,929
12	C.CC.I. (CCEAC)	(1)*0,4%	Douane	1,586	1,572	1,524	1,572
13	Redevance infrastructure	FCFA/L	Douane	30,000	0,000	50,000	50,000
14	Péréquation	FCFA/L	Transporteur/Int	0,000	0,000	0,000	0,000
15	Contrôle et lutte contre la fraude	FCFA/L	Ministère énergie	2,000	2,000	2,000	2,000
16	Taxe Unique sur les Produits Pétroliers	FCFA/L	Douane	20,000	20,000	30,000	30,000
17	TVA Cordon Douanier	(1+10)*19%	Douane	82,852	74,647	79,646	82,112
18	Prix sortie dépôt	(9+10+11+12+13+14+15+16)		689,218	613,633	698,537	714,921
19	Prix sortie dépôt TTC	(18)+(18)*19%		820,170	730,223	831,258	850,756
20	Marge Distributeur	F CFA/L	Distributeur	40,000	20,000	40,000	50,000
21	Transport (Bangui)	F CFA/L	Transporteur/Bgui	13,000	13,000	13,000	13,000
22	Marge Gérant	F CFA/L	Station/Gestion L	12,000	12,000	12,000	0,000
23	TVA à la Consommation	(26)*19/119	Impôts	167,647	111,765	199,580	175,630
24	PRIX Distributeur TTC	(18+20+21+22+23)		921,865	770,397	963,116	953,551
25	Soutien / Remboursement Etat	(26-24)	État	128,135	-70,397	286,884	146,449
26	PRIX A LA POMPE TTC	F CFA/L		1050,00 0	700,000	1250,00 0	1100,00 0

Source : Analyse CPCS

**Tableau 7-4: Proposition de structure de prix pour le fleuve, août 2025, FCFA par litre
Rentes attribuées à l'État**

		Formule	Bénéficiaire	Super	Pétrole	Gasoi	Jet A1
A	Référence Internationale	Moyennes cotations du 20 n-2 au 19 n-1	Neptune / Trader	319,000	316,000	306,000	316,000
B	Prime Trader	A*9%	Neptune / Trader	28,710	28,440	27,540	28,440
C	Frais service importation	A*9%	Neptune	28,710	28,440	27,540	28,440
D	Marge importateur	FCFA/L	Neptune	20,000	20,000	20,000	20,000
E	Premium	B+C+D		77,420	76,880	75,080	76,880
1	Prix du produit en F CFA	A+E		396,420	392,880	381,080	392,880
2	Frais de transit	FCFA/L	SEP Congo	45,920	45,920	45,920	45,920
3	Transport fluvial	FCFA/L	Transporteur	70,000	71,000	75,000	71,000
4	Redevance SCEVN	FCFA/L	SCEVN	6,000	7,000	7,000	7,000
5	Prix de référence CAF Kolongo	(1+2+3)		518,340	516,800	509,000	516,800
6	Frais de passage aux dépôts	FCFA/L	SOCASP	18,000	18,000	18,000	20,000
7	Frais de coulage	1%(1)SUP; 0,5(1) autres	SOCASP	3,964	1,964	1,905	1,964
8	Extension	FCFA/L	Etat	4,000	4,000	4,000	4,000
9	Prix entrée Dépôt	F CFA/L		544,304	540,764	532,905	542,764
10	Droit de Douane	(5)*10%	Douane	51,834	0,000	50,900	51,680
11	Taxe communautaire d'Intégration	(5)*1%	Douane	5,183	5,168	5,090	5,168
12	C.CC.I. (CCEAC)	(5)*0,4%	Douane	2,073	2,067	2,036	2,067
13	Redevance infrastructure	FCFA/L	Douane	30,000	0,000	50,000	50,000
14	Péréquation	FCFA/L	Transporteur/Int	0,000	0,000	0,000	0,000
15	Contrôle et lutte contre la fraude	FCFA/L	Ministère énergie	2,000	2,000	2,000	2,000
16	Taxe Unique sur les Produits Pétroliers	FCFA/L	Douane	20,000	20,000	30,000	30,000
17	TVA Cordon Douanier	(5+10)*19%	Douane	108,333	98,192	106,381	108,011
18	Prix sortie dépôt	(9+10+11+12+13+14+15+16)		655,395	570,000	672,931	683,680
19	Prix sortie dépôt TTC	(18)+(18)*19%		779,920	678,300	800,788	813,579
20	Marge Distributeur	F CFA/L	Distributeur	40,000	20,000	40,000	50,000
21	Transport (Bangui)	F CFA/L	Transporteur/Bgui	13,000	13,000	13,000	13,000
22	Marge Gérant	F CFA/L	Station/Gestion L	12,000	12,000	12,000	0,000
23	TVA à la Consommation	(18+20+21+22+23)*19% ou (26)*19/119	Impôts	167,647	111,765	199,580	175,630
24	PRIX Distributeur TTC	(18+20+21+22+23)		888,042	726,764	937,511	922,310
25	Soutien / Remboursement Etat	(26-24)	État	161,958	-26,764	312,489	177,690
26	PRIX A LA POMPE TTC	F CFA/L		1050,000	700,000	1250,000	1100,000

Source : Analyse CPCS

Les deux prochains tableaux illustrent les variations tarifaires ligne par ligne générées par les optimisations proposées.

Pour le corridor routier, le prix distributeur toutes taxes incluses diminuerait de 260 à 354 FCFA/L selon les produits.

**Tableau 7-5: Impact des optimisations sur les lignes de la structure pour la route, FCFA par litre
Rentes attribuées à l'État**

		Formule	Bénéficiaire	Super	Pétrole	Gasoil	Jet A1
A	Référence Internationale	Moyennes cotations du 20 n-2 au 19 n-1	Neptune/ Trader	-97,834	-101,831	-116,115	-101,831
B	Prime Trader	A*9%	Neptune/ Trader	-8,805	-9,165	-10,450	-9,165
C	Différentiel	FCFA/L	Neptune	-39,510	-67,620	-54,190	-67,620
D	Frais financiers	A*2,5%	Neptune	-10,421	-10,446	-10,553	-10,446
E	Frais service importation	A*15%	Neptune	-33,815	-34,235	-35,777	-34,235
F	Marge importateur	FCFA/L	Neptune	0,000	0,000	0,000	0,000
G	Premium	B+C+D+E+F		-92,551	-121,465	-110,970	-121,465
1	Prix du produit en F CFA	A+G		-190,385	-223,296	-227,085	-223,296
2	Frais de transit	(1)*10%	Neptune	-19,039	-22,330	-22,709	-22,330
3	Transport route HT Limbé-Bangui	FCFA/L	Neptune	-25,000	-25,000	-25,000	-25,000
4	Frais port sec	FCFA/L	Neptune	-5,000	-5,000	-5,000	-5,000
5	Prix de référence CAF Kolongo	(1+2+3)		-239,424	-275,626	-279,794	-275,626
6	Frais de passage aux dépôts	FCFA/L	SOCASP	3,000	3,000	3,000	0,000
7	Frais de coulage	1%(1)SUP; 0,5(1) autres	SOCASP	-1,904	-1,116	-1,135	-1,116
8	Extension	FCFA/L	Etat	0,000	0,000	0,000	0,000
9	Prix entrée Dépôt	F CFA/L		-238,328	-273,743	-277,930	-276,743
10	Droit de Douane	(1)*10%	Douane	-19,039	0,000	-22,709	-22,330
11	Taxe communautaire d'Intégration	(1)*1%	Douane	-1,904	-2,233	-2,271	-2,233
12	C.C.C.I. (CCEAC)	(1)*0,4%	Douane	-0,762	-0,893	-0,908	-0,893
13	Redevance infrastructure	FCFA/L	Douane	0,000	0,000	0,000	0,000
14	Péréquation	FCFA/L	Transporteur/Int	0,000	0,000	0,000	0,000
15	Contrôle et lutte contre la fraude	FCFA/L	Ministère énergie	0,000	0,000	0,000	0,000
16	Taxe Unique sur les Produits Pétroliers	FCFA/L	Douane	0,000	0,000	0,000	0,000
17	TVA Cordon Douanier	(1+10)*19%	Douane	-39,790	-42,426	-47,461	-46,669
18	Prix sortie dépôt	(9+10+11+12+13+14+15+16)		-260,032	-276,869	-303,818	-302,199
19	Prix sortie dépôt TTC	(18)+(18)*19%		-309,438	-329,474	-361,543	-359,616
20	Marge Distributeur	F CFA/L	Distributeur	0,000	0,000	0,000	0,000
21	Transport (Bangui)	F CFA/L	Transporteur/Bgui	4,000	4,000	4,000	2,000
22	Marge Gérant	F CFA/L	Station/Gestion L	0,000	0,000	0,000	0,000
23	TVA à la Consommation	(18+20+21+22+23)*19% ou (26)*19/119	Impôts	0,000	0,000	0,000	0,000
24	PRIX Distributeur TTC	(18+20+21+22+23)		-256,032	-272,869	-299,818	-300,199
25	Soutien / Remboursement Etat	(26-24)	État	256,032	272,869	299,818	300,199
26	PRIX A LA POMPE TTC	F CFA/L		0,000	0,000	0,000	0,000

Source : Analyse CPCS

Pour le corridor fluvial, le prix distributeur toutes taxes incluses diminuerait de 324 à 407 FCFA/L selon les produits.

**Tableau 7-6: Impact des optimisations sur les lignes de la structure pour le fleuve, FCFA par litre
Rentes attribuées à l'État**

		Formule	Bénéficiaire	Super	Pétrole	Gasoil	Jet A1
A	Référence Internationale	Moyennes cotations du 20 n-2 au 19 n-1	Neptune/ Trader	-88,910		-100,313	-115,038
B	Prime Trader	A*9%	Neptune/ Trader	-8,002		-9,028	-10,353
C	Différentiel	FCFA/L	Neptune	-96,223		-132,390	-67,620
D	Frais financiers	A*2,5%	Neptune	-10,198		-10,158	-10,776
E	Frais service importation	A*15%	Neptune	-24,318		-25,281	-27,595
F	Marge importateur	FCFA/L	Neptune	-15,000		-15,000	-15,000
G	Premium	B+C+D+E+F		-153,741		-191,857	-131,344
1	Prix du produit en F CFA	A+G		-242,651		-292,170	-246,382
2	Transit RDC	FCFA/L	SEP Congo	0,000		0,000	0,000
3	Transport fluvial	FCFA/L	Neptune/ Transporteur	-25,000		-25,000	-25,000
4	Redevance SCEVN	FCFA/L	SCEVN	0,000		0,000	0,000
5	Prix de référence CAF Kolongo	(1+2+3)		-267,651		-317,170	-271,382
6	Frais de passage aux dépôts	FCFA/L	SOCASP	3,000		3,000	0,000
7	Frais de coulage	1%(1)SUP; 0,5(1) autres	SOCASP	-2,427		-1,461	-1,232
8	Extension	FCFA/L	Etat	0,000		0,000	0,000
9	Prix entrée Dépôt	F CFA/L		-267,077		-315,631	-272,614
10	Droit de Douane	(5)*10%	Douane	-26,765		-31,717	-27,138
11	Taxe communautaire d'Intégration	(5)*1%	Douane	-2,677		-3,172	-2,714
12	C.CC.I. (CCEAC)	(5)*0,4%	Douane	-1,071		-1,269	-1,086
13	Redevance infrastructure	FCFA/L	Douane	0,000		0,000	0,000
14	Péréquation	FCFA/L	Transporteur/Int	0,000		0,000	0,000
15	Contrôle et lutte contre la fraude	FCFA/L	Ministère énergie	0,000		0,000	0,000
16	Taxe Unique sur les Produits Pétroliers	FCFA/L	Douane	0,000		0,000	0,000
17	TVA Cordon Douanier	(5+10)*19%	Douane	-55,939		-66,288	-56,719
18	Prix sortie dépôt	(9+10+11+12+13+14+15+16)		-297,590		-351,788	-303,552
19	Prix sortie dépôt TTC	(18)+(18)*19%		-354,132		-418,628	-361,227
20	Marge Distributeur	F CFA/L	Distributeur	0,000		0,000	0,000
21	Transport (Bangui)	F CFA/L	Transporteur/Bg ui	4,000		4,000	2,000
22	Marge Gérant	F CFA/L	Station/Gestion L	0,000		0,000	0,000
23	TVA à la Consommation	(18+20+21+22+23)*19% ou (26)*19/119	Impôts	0,000		0,000	0,000
24	PRIX Distributeur TTC	(18+20+21+22+23)		-293,590		-347,788	-301,552
25	Soutien / Remboursement Etat	(26-24)	État	293,590		347,788	301,552
26	PRIX A LA POMPE TTC	F CFA/L		0,000		0,000	0,000

Source : Analyse CPCS

Les recommandations proposées à la structure de prix devront faire l'objet de discussion entre les acteurs concernés.

7.3.2 Rentes attribuées aux consommateurs

Cette section présente une structure de prix où les rentes sont entièrement attribuées aux consommateurs.

Tableau 7-7: Proposition de structure de prix pour la route, août 2025, FCFA par litre
Rentes attribuées aux consommateurs

		Formule	Bénéficiaire	Super	Pétrole	Gasoil	Jet A1
A	Référence Internationale	Moyennes cotations du 20 n-2 au 19 n-1	Neptune / Trader	319,000	316,000	306,000	316,000
B	Prime Trader	A*9%	Neptune / Trader	28,710	28,440	27,540	28,440
C	Frais service importation	A*9%	Neptune	28,710	28,440	27,540	28,440
D	Marge importateur	FCFA/L	Neptune	20,000	20,000	20,000	20,000
E	Premium	B+C+D		77,420	76,880	75,080	76,880
1	Prix du produit en F CFA	A+E		396,420	392,880	381,080	392,880
2	Frais de transit	(1)*10%	Neptune	39,642	39,288	38,108	39,288
3	Transport route HT Limbé-Bangui	FCFA/L	Neptune	125,000	125,000	125,000	125,000
4	Frais port sec	FCFA/L	Neptune	5,000	5,000	5,000	5,000
5	Prix de référence CAF Kolongo	(1+2+3)		566,062	562,168	549,188	562,168
6	Frais de passage aux dépôts	FCFA/L	SOCASP	18,000	18,000	18,000	20,000
7	Frais de coulage	1%(1)SUP; 0,5(1) autres	SOCASP	3,964	1,964	1,905	1,964
8	Extension	FCFA/L	Etat	4,000	4,000	4,000	4,000
9	Prix entrée Dépôt	F CFA/L		592,026	586,132	573,093	588,132
10	Droit de Douane	(1)*10%	Douane	39,642	0,000	38,108	39,288
11	Taxe communautaire d'Intégration	(1)*1%	Douane	3,964	3,929	3,811	3,929
12	C.CC.I. (CCEAC)	(1)*0,4%	Douane	1,586	1,572	1,524	1,572
13	Redevance infrastructure	FCFA/L	Douane	30,000	0,000	50,000	50,000
14	Péréquation	FCFA/L	Transporteur/Int	0,000	0,000	0,000	0,000
15	Contrôle et lutte contre la fraude	FCFA/L	Ministère énergie	2,000	2,000	2,000	2,000
16	Taxe Unique sur les Produits Pétroliers	FCFA/L	Douane	20,000	20,000	30,000	30,000
17	TVA Cordon Douanier	(1+10)*19%	Douane	82,852	74,647	79,646	82,112
18	Prix sortie dépôt	(9+10+11+12+13+14+15+16)		689,218	613,633	698,537	714,921
19	Prix sortie dépôt TTC	(18)+(18)*19%		820,170	730,223	831,258	850,756
20	Marge Distributeur	F CFA/L	Distributeur	40,000	20,000	40,000	50,000
21	Transport (Bangui)	F CFA/L	Transporteur/Bgui	13,000	13,000	13,000	13,000
22	Marge Gérant	F CFA/L	Station/Gestion L	12,000	12,000	12,000	0,000
23	TVA à la Consommation	(18+20+21+22+23)*19% ou (26)*19/119	Impôts	143,301	111,765	145,072	147,805
24	PRIX Distributeur TTC	(18+20+21+22+23)		897,520	770,397	908,608	925,726
25	Soutien / Remboursement Etat	(26-24)	État	0,000	-70,397	0,000	0,000
26	PRIX A LA POMPE TTC	F CFA/L		897,520	700,000	908,608	925,726

Source : Analyse CPCS

Tableau 7-8: Proposition de structure de prix pour le fleuve, août 2025, FCFA par litre
Rentes attribuées aux consommateurs

		Formule	Bénéficiaire	Super	Pétrole	Gasoi	Jet A1
A	Référence Internationale	Moyennes cotations du 20 n-2 au 19 n-1	Neptune / Trader	319,000	316,000	306,000	316,000
B	Prime Trader	A*9%	Neptune / Trader	28,710	28,440	27,540	28,440
C	Frais service importation	A*9%	Neptune	28,710	28,440	27,540	28,440
D	Marge importateur	FCFA/L	Neptune	20,000	20,000	20,000	20,000
E	Premium	B+C+D		77,420	76,880	75,080	76,880
1	Prix du produit en F CFA	A+E		396,420	392,880	381,080	392,880
2	Frais de transit	FCFA/L	SEP Congo	45,920	45,920	45,920	45,920
3	Transport fluvial	FCFA/L	Transporteur	70,000	71,000	75,000	71,000
4	Redevance SCEVN	FCFA/L	SCEVN	6,000	7,000	7,000	7,000
5	Prix de référence CAF Kolongo	(1+2+3)		518,340	516,800	509,000	516,800
6	Frais de passage aux dépôts	FCFA/L	SOCASP	18,000	18,000	18,000	20,000
7	Frais de coulage	1%(1)SUP; 0,5(1) autres	SOCASP	3,964	1,964	1,905	1,964
8	Extension	FCFA/L	Etat	4,000	4,000	4,000	4,000
9	Prix entrée Dépôt	F CFA/L		544,304	540,764	532,905	542,764
10	Droit de Douane	(5)*10%	Douane	51,834	0,000	50,900	51,680
11	Taxe communautaire d'Intégration	(5)*1%	Douane	5,183	5,168	5,090	5,168
12	C.CC.I. (CCEAC)	(5)*0,4%	Douane	2,073	2,067	2,036	2,067
13	Redevance infrastructure	FCFA/L	Douane	30,000	0,000	50,000	50,000
14	Péréquation	FCFA/L	Transporteur/Int	0,000	0,000	0,000	0,000
15	Contrôle et lutte contre la fraude	FCFA/L	Ministère énergie	2,000	2,000	2,000	2,000
16	Taxe Unique sur les Produits Pétroliers	FCFA/L	Douane	20,000	20,000	30,000	30,000
17	TVA Cordon Douanier	(5+10)*19%	Douane	108,333	98,192	106,381	108,011
18	Prix sortie dépôt	(9+10+11+12+13+14+15+16)		655,395	570,000	672,931	683,680
19	Prix sortie dépôt TTC	(18)+(18)*19%		779,920	678,300	800,788	813,579
20	Marge Distributeur	F CFA/L	Distributeur	40,000	20,000	40,000	50,000
21	Transport (Bangui)	F CFA/L	Transporteur/Bgui	13,000	13,000	13,000	13,000
22	Marge Gérant	F CFA/L	Station/Gestion L	12,000	12,000	12,000	0,000
23	TVA à la Consommation	(18+20+21+22+23)*19% ou (26)*19/119	Impôts	136,875	111,765	140,207	141,869
24	PRIX Distributeur TTC	(18+20+21+22+23)		857,270	726,764	878,138	888,549
25	Soutien / Remboursement Etat	(26-24)	État	0,000	-26,764	0,000	0,000
26	PRIX A LA POMPE TTC	F CFA/L		857,270	700,000	878,138	888,549

Source : Analyse CPCS

Les deux prochains tableaux illustrent les variations tarifaires ligne par ligne générées par les optimisations proposées.

**Tableau 7-9: Impact des optimisations sur les lignes de la structure pour la route, FCFA par litre
Rentes attribuées aux consommateurs**

		Formule	Bénéficiaire	Super	Pétrole	Gasoil	Jet A1
A	Référence Internationale	Moyennes cotations du 20 n-2 au 19 n-1	Neptune/ Trader	-97,834	-101,831	-116,115	-101,831
B	Prime Trader	A*9%	Neptune/ Trader	-8,805	-9,165	-10,450	-9,165
C	Différentiel	FCFA/L	Neptune	-39,510	-67,620	-54,190	-67,620
D	Frais financiers	A*2,5%	Neptune	-10,421	-10,446	-10,553	-10,446
E	Frais service importation	A*15%	Neptune	-33,815	-34,235	-35,777	-34,235
F	Marge importateur	FCFA/L	Neptune	0,000	0,000	0,000	0,000
G	Premium	B+C+D+E+F		-92,551	-121,465	-110,970	-121,465
1	Prix du produit en F CFA	A+G		-190,385	-223,296	-227,085	-223,296
2	Frais de transit	(1)*10%	Neptune	-19,039	-22,330	-22,709	-22,330
3	Transport route HT Limbé-Bangui	FCFA/L	Neptune	-25,000	-25,000	-25,000	-25,000
4	Frais port sec	FCFA/L	Neptune	-5,000	-5,000	-5,000	-5,000
5	Prix de référence CAF Kolongo	(1+2+3)		-239,424	-275,626	-279,794	-275,626
6	Frais de passage aux dépôts	FCFA/L	SOCASP	3,000	3,000	3,000	0,000
7	Frais de coulage	1%(1)SUP; 0,5(1) autres	SOCASP	-1,904	-1,116	-1,135	-1,116
8	Extension	FCFA/L	Etat	0,000	0,000	0,000	0,000
9	Prix entrée Dépôt	F CFA/L		-238,328	-273,743	-277,930	-276,743
10	Droit de Douane	(1)*10%	Douane	-19,039	0,000	-22,709	-22,330
11	Taxe communautaire d'Intégration	(1)*1%	Douane	-1,904	-2,233	-2,271	-2,233
12	C.CC.I. (CCEAC)	(1)*0,4%	Douane	-0,762	-0,893	-0,908	-0,893
13	Redevance infrastructure	FCFA/L	Douane	0,000	0,000	0,000	0,000
14	Péréquation	FCFA/L	Transporteur/Int	0,000	0,000	0,000	0,000
15	Contrôle et lutte contre la fraude	FCFA/L	Ministère énergie	0,000	0,000	0,000	0,000
16	Taxe Unique sur les Produits Pétroliers	FCFA/L	Douane	0,000	0,000	0,000	0,000
17	TVA Cordon Douanier	(1+10)*19%	Douane	-39,790	-42,426	-47,461	-46,669
18	Prix sortie dépôt	(9+10+11+12+13+14+15+16)		-260,032	-276,869	-303,818	-302,199
19	Prix sortie dépôt TTC	(18)+(18)*19%		-309,438	-329,474	-361,543	-359,616
20	Marge Distributeur	F CFA/L	Distributeur	0,000	0,000	0,000	0,000
21	Transport (Bangui)	F CFA/L	Transporteur/Bgui	4,000	4,000	4,000	2,000
22	Marge Gérant	F CFA/L	Station/Gestion L	0,000	0,000	0,000	0,000
23	TVA à la Consommation	(18+20+21+22+23)*19% ou (26)*19/119	Impôts	-24,346	13,376	-54,508	-27,825
24	PRIX Distributeur TTC	(18+20+21+22+23)		-280,377	-259,493	-354,326	-328,024
25	Soutien / Remboursement Etat	(26-24)	État	127,897	259,493	12,934	153,750
26	PRIX A LA POMPE TTC	F CFA/L		-152,480	0,000	-341,392	-174,274

Source : Analyse CPCS

Tableau 7-10: Impact des optimisations sur les lignes de la structure pour le fleuve, FCFA par litre
Rentes attribuées aux consommateurs

		Formule	Bénéficiaire	Super	Pétrole	Gasoil	Jet A1
A	Référence Internationale	Moyennes cotations du 20 n-2 au 19 n-1	Neptune/ Trader	-88,910		-100,313	-115,038
B	Prime Trader	A*9%	Neptune/ Trader	-8,002		-9,028	-10,353
C	Différentiel	FCFA/L	Neptune	-96,223		-132,390	-67,620
D	Frais financiers	A*2,5%	Neptune	-10,198		-10,158	-10,776
E	Frais service importation	A*15%	Neptune	-24,318		-25,281	-27,595
F	Marge importateur	FCFA/L	Neptune	-15,000		-15,000	-15,000
G	Premium	B+C+D+E+F		-153,741		-191,857	-131,344
1	Prix du produit en F CFA	A+G		-242,651		-292,170	-246,382
2	Transit RDC	FCFA/L	SEP Congo	0,000		0,000	0,000
3	Transport fluvial	FCFA/L	Neptune/ Transporteur	-25,000		-25,000	-25,000
4	Redevance SCEVN	FCFA/L	SCEVN	0,000		0,000	0,000
5	Prix de référence CAF Kolongo	(1+2+3)		-267,651		-317,170	-271,382
6	Frais de passage aux dépôts	FCFA/L	SOCASP	3,000		3,000	0,000
7	Frais de coulage	1%(1)SUP; 0,5(1) autres	SOCASP	-2,427		-1,461	-1,232
8	Extension	FCFA/L	Etat	0,000		0,000	0,000
9	Prix entrée Dépôt	F CFA/L		-267,077		-315,631	-272,614
10	Droit de Douane	(5)*10%	Douane	-26,765		-31,717	-27,138
11	Taxe communautaire d'Intégration	(5)*1%	Douane	-2,677		-3,172	-2,714
12	C.CC.I. (CCEAC)	(5)*0,4%	Douane	-1,071		-1,269	-1,086
13	Redevance infrastructure	FCFA/L	Douane	0,000		0,000	0,000
14	Péréquation	FCFA/L	Transporteur/Int	0,000		0,000	0,000
15	Contrôle et lutte contre la fraude	FCFA/L	Ministère énergie	0,000		0,000	0,000
16	Taxe Unique sur les Produits Pétroliers	FCFA/L	Douane	0,000		0,000	0,000
17	TVA Cordon Douanier	(5+10)*19%	Douane	-55,939		-66,288	-56,719
18	Prix sortie dépôt	(9+10+11+12+13+14+15+16)		-297,590		-351,788	-303,552
19	Prix sortie dépôt TTC	(18)+(18)*19%		-354,132		-418,628	-361,227
20	Marge Distributeur	F CFA/L	Distributeur	0,000		0,000	0,000
21	Transport (Bangui)	F CFA/L	Transporteur/Bg ui	4,000		4,000	2,000
22	Marge Gérant	F CFA/L	Station/Gestion L	0,000		0,000	0,000
23	TVA à la Consommation	(18+20+21+22+23)*19% ou (26)*19/119	Impôts	-30,772		-59,373	-33,761
24	PRIX Distributeur TTC	(18+20+21+22+23)		-324,362		-407,161	-335,313
25	Soutien / Remboursement Etat	(26-24)	État	131,632		35,299	123,862
26	PRIX A LA POMPE TTC	F CFA/L		-192,730		-371,862	-211,451

Source : Analyse CPCS

7.3.3 Rentes partagées

Cette section présente une structure de prix où les rentes sont partagées entre l'État et les consommateurs.

Tableau 7-11: Proposition de structure de prix pour la route, août 2025, FCFA par litre
Rentes partagées

		Formule	Bénéficiaire	Super	Pétrole	Gasoil	Jet A1
A	Référence Internationale	Moyennes cotations du 20 n-2 au 19 n-1	Neptune / Trader	319,000	316,000	306,000	316,000
B	Prime Trader	A*9%	Neptune / Trader	28,710	28,440	27,540	28,440
C	Frais service importation	A*9%	Neptune	28,710	28,440	27,540	28,440
D	Marge importateur	FCFA/L	Neptune	20,000	20,000	20,000	20,000
E	Premium	B+C+D		77,420	76,880	75,080	76,880
1	Prix du produit en F CFA	A+E		396,420	392,880	381,080	392,880
2	Frais de transit	(1)*10%	Neptune	39,642	39,288	38,108	39,288
3	Transport route HT Limbé-Bangui	FCFA/L	Neptune	125,000	125,000	125,000	125,000
4	Frais port sec	FCFA/L	Neptune	5,000	5,000	5,000	5,000
5	Prix de référence CAF Kolongo	(1+2+3)		566,062	562,168	549,188	562,168
6	Frais de passage aux dépôts	FCFA/L	SOCASP	18,000	18,000	18,000	20,000
7	Frais de coulage	1%(1)SUP; 0,5(1) autres	SOCASP	3,964	1,964	1,905	1,964
8	Extension	FCFA/L	Etat	4,000	4,000	4,000	4,000
9	Prix entrée Dépôt	F CFA/L		592,026	586,132	573,093	588,132
10	Droit de Douane	(1)*10%	Douane	39,642	0,000	38,108	39,288
11	Taxe communautaire d'Intégration	(1)*1%	Douane	3,964	3,929	3,811	3,929
12	C.CC.I. (CCEAC)	(1)*0,4%	Douane	1,586	1,572	1,524	1,572
13	Redevance infrastructure	FCFA/L	Douane	30,000	0,000	50,000	50,000
14	Péréquation	FCFA/L	Transporteur/Int	0,000	0,000	0,000	0,000
15	Contrôle et lutte contre la fraude	FCFA/L	Ministère énergie	2,000	2,000	2,000	2,000
16	Taxe Unique sur les Produits Pétroliers	FCFA/L	Douane	20,000	20,000	30,000	30,000
17	TVA Cordon Douanier	(1+10)*19%	Douane	82,852	74,647	79,646	82,112
18	Prix sortie dépôt	(9+10+11+12+13+14+15+16)		689,218	613,633	698,537	714,921
19	Prix sortie dépôt TTC	(18)+(18)*19%		820,170	730,223	831,258	850,756
20	Marge Distributeur	F CFA/L	Distributeur	40,000	20,000	40,000	50,000
21	Transport (Bangui)	F CFA/L	Transporteur/Bgui	13,000	13,000	13,000	13,000
22	Marge Gérant	F CFA/L	Station/Gestion L	12,000	12,000	12,000	0,000
23	TVA à la Consommation	(18+20+21+22+23)*19% ou (26)*19/119	Impôts	155,474	111,765	172,326	161,718
24	PRIX Distributeur TTC	(18+20+21+22+23)		909,692	770,397	935,862	939,638
25	Soutien / Remboursement Etat	(26-24)	État	64,067	-70,397	143,442	73,225
26	PRIX A LA POMPE TTC	F CFA/L		973,760	700,000	1079,304	1012,863

Source : Analyse CPCS

Tableau 7-12: Proposition de structure de prix pour le fleuve, août 2025, FCFA par litre
Rentes partagées

		Formule	Bénéficiaire	Super	Pétrole	Gasoi	Jet A1
A	Référence Internationale	Moyennes cotations du 20 n-2 au 19 n-1	Neptune / Trader	319,000	316,000	306,000	316,000
B	Prime Trader	A*9%	Neptune / Trader	28,710	28,440	27,540	28,440
C	Frais service importation	A*9%	Neptune	28,710	28,440	27,540	28,440
D	Marge importateur	FCFA/L	Neptune	20,000	20,000	20,000	20,000
E	Premium	B+C+D		77,420	76,880	75,080	76,880
1	Prix du produit en F CFA	A+E		396,420	392,880	381,080	392,880
2	Frais de transit	FCFA/L	SEP Congo	45,920	45,920	45,920	45,920
3	Transport fluvial	FCFA/L	Transporteur	70,000	71,000	75,000	71,000
4	Redevance SCEVN	FCFA/L	SCEVN	6,000	7,000	7,000	7,000
5	Prix de référence CAF Kolongo	(1+2+3)		518,340	516,800	509,000	516,800
6	Frais de passage aux dépôts	FCFA/L	SOCASP	18,000	18,000	18,000	20,000
7	Frais de coulage	1%(1)SUP; 0,5(1) autres	SOCASP	3,964	1,964	1,905	1,964
8	Extension	FCFA/L	Etat	4,000	4,000	4,000	4,000
9	Prix entrée Dépôt	F CFA/L		544,304	540,764	532,905	542,764
10	Droit de Douane	(5)*10%	Douane	51,834	0,000	50,900	51,680
11	Taxe communautaire d'Intégration	(5)*1%	Douane	5,183	5,168	5,090	5,168
12	C.CC.I. (CCEAC)	(5)*0,4%	Douane	2,073	2,067	2,036	2,067
13	Redevance infrastructure	FCFA/L	Douane	30,000	0,000	50,000	50,000
14	Péréquation	FCFA/L	Transporteur/Int	0,000	0,000	0,000	0,000
15	Contrôle et lutte contre la fraude	FCFA/L	Ministère énergie	2,000	2,000	2,000	2,000
16	Taxe Unique sur les Produits Pétroliers	FCFA/L	Douane	20,000	20,000	30,000	30,000
17	TVA Cordon Douanier	(5+10)*19%	Douane	108,333	98,192	106,381	108,011
18	Prix sortie dépôt	(9+10+11+12+13+14+15+16)		655,395	570,000	672,931	683,680
19	Prix sortie dépôt TTC	(18)+(18)*19%		779,920	678,300	800,788	813,579
20	Marge Distributeur	F CFA/L	Distributeur	40,000	20,000	40,000	50,000
21	Transport (Bangui)	F CFA/L	Transporteur/Bgui	13,000	13,000	13,000	13,000
22	Marge Gérant	F CFA/L	Station/Gestion L	12,000	12,000	12,000	0,000
23	TVA à la Consommation	(18+20+21+22+23)*19% ou (26)*19/119	Impôts	152,261	55,882	169,893	158,750
24	PRIX Distributeur TTC	(18+20+21+22+23)		872,656	670,882	907,825	905,429
25	Soutien / Remboursement Etat	(26-24)	État	80,979	-320,882	156,244	88,845
26	PRIX A LA POMPE TTC	F CFA/L		953,635	350,000	1064,069	994,274

Source : Analyse CPCS

Les deux prochains tableaux illustrent les variations tarifaires ligne par ligne générées par les optimisations proposées.

Tableau 7-13: Impact des optimisations sur les lignes de la structure pour la route, FCFA par litre
Rentes partagées

		Formule	Bénéficiaire	Super	Pétrole	Gasoil	Jet A1
A	Référence Internationale	Moyennes cotations du 20 n-2 au 19 n-1	Neptune/ Trader	-97,834	-101,831	-116,115	-101,831
B	Prime Trader	A*9%	Neptune/ Trader	-8,805	-9,165	-10,450	-9,165
C	Différentiel	FCFA/L	Neptune	-39,510	-67,620	-54,190	-67,620
D	Frais financiers	A*2,5%	Neptune	-10,421	-10,446	-10,553	-10,446
E	Frais service importation	A*15%	Neptune	-33,815	-34,235	-35,777	-34,235
F	Marge importateur	FCFA/L	Neptune	0,000	0,000	0,000	0,000
G	Premium	B+C+D+E+F		-92,551	-121,465	-110,970	-121,465
1	Prix du produit en F CFA	A+G		-190,385	-223,296	-227,085	-223,296
2	Frais de transit	(1)*10%	Neptune	-19,039	-22,330	-22,709	-22,330
3	Transport route HT Limbé-Bangui	FCFA/L	Neptune	-25,000	-25,000	-25,000	-25,000
4	Frais port sec	FCFA/L	Neptune	-5,000	-5,000	-5,000	-5,000
5	Prix de référence CAF Kolongo	(1+2+3)		-239,424	-275,626	-279,794	-275,626
6	Frais de passage aux dépôts	FCFA/L	SOCASP	3,000	3,000	3,000	0,000
7	Frais de coulage	1%(1)SUP; 0,5(1) autres	SOCASP	-1,904	-1,116	-1,135	-1,116
8	Extension	FCFA/L	Etat	0,000	0,000	0,000	0,000
9	Prix entrée Dépôt	F CFA/L		-238,328	-273,743	-277,930	-276,743
10	Droit de Douane	(1)*10%	Douane	-19,039	0,000	-22,709	-22,330
11	Taxe communautaire d'Intégration	(1)*1%	Douane	-1,904	-2,233	-2,271	-2,233
12	C.CC.I. (CCEAC)	(1)*0,4%	Douane	-0,762	-0,893	-0,908	-0,893
13	Redevance infrastructure	FCFA/L	Douane	0,000	0,000	0,000	0,000
14	Péréquation	FCFA/L	Transporteur/Int	0,000	0,000	0,000	0,000
15	Contrôle et lutte contre la fraude	FCFA/L	Ministère énergie	0,000	0,000	0,000	0,000
16	Taxe Unique sur les Produits Pétroliers	FCFA/L	Douane	0,000	0,000	0,000	0,000
17	TVA Cordon Douanier	(1+10)*19%	Douane	-39,790	-42,426	-47,461	-46,669
18	Prix sortie dépôt	(9+10+11+12+13+14+15+16)		-260,032	-276,869	-303,818	-302,199
19	Prix sortie dépôt TTC	(18)+(18)*19%		-309,438	-329,474	-361,543	-359,616
20	Marge Distributeur	F CFA/L	Distributeur	0,000	0,000	0,000	0,000
21	Transport (Bangui)	F CFA/L	Transporteur/Bgui	4,000	4,000	4,000	2,000
22	Marge Gérant	F CFA/L	Station/Gestion L	0,000	0,000	0,000	0,000
23	TVA à la Consommation	(18+20+21+22+23)*19% ou (26)*19/119	Impôts	-12,173	0,000	-27,254	-13,913
24	PRIX Distributeur TTC	(18+20+21+22+23)		-268,205	-272,869	-327,072	-314,111
25	Soutien / Remboursement Etat	(26-24)	État	191,964	272,869	156,376	226,974
26	PRIX A LA POMPE TTC	F CFA/L		-76,240	0,000	-170,696	-87,137

Source : Analyse CPCS

Tableau 7-14: Impact des optimisations sur les lignes de la structure pour le fleuve, FCFA par litre
Rentes partagées

		Formule	Bénéficiaire	Super	Pétrole	Gasoil	Jet A1
A	Référence Internationale	Moyennes cotations du 20 n-2 au 19 n-1	Neptune/ Trader	-88,910		-100,313	-115,038
B	Prime Trader	A*9%	Neptune/ Trader	-8,002		-9,028	-10,353
C	Différentiel	FCFA/L	Neptune	-96,223		-132,390	-67,620
D	Frais financiers	A*2,5%	Neptune	-10,198		-10,158	-10,776
E	Frais service importation	A*15%	Neptune	-24,318		-25,281	-27,595
F	Marge importateur	FCFA/L	Neptune	-15,000		-15,000	-15,000
G	Premium	B+C+D+E+F		-153,741		-191,857	-131,344
1	Prix du produit en F CFA	A+G		-242,651		-292,170	-246,382
2	Transit RDC	FCFA/L	SEP Congo	0,000		0,000	0,000
3	Transport fluvial	FCFA/L	Neptune/ Transporteur	-25,000		-25,000	-25,000
4	Redevance SCEVN	FCFA/L	SCEVN	0,000		0,000	0,000
5	Prix de référence CAF Kolongo	(1+2+3)		-267,651		-317,170	-271,382
6	Frais de passage aux dépôts	FCFA/L	SOCASP	3,000		3,000	0,000
7	Frais de coulage	1%(1)SUP; 0,5(1) autres	SOCASP	-2,427		-1,461	-1,232
8	Extension	FCFA/L	Etat	0,000		0,000	0,000
9	Prix entrée Dépôt	F CFA/L		-267,077		-315,631	-272,614
10	Droit de Douane	(5)*10%	Douane	-26,765		-31,717	-27,138
11	Taxe communautaire d'Intégration	(5)*1%	Douane	-2,677		-3,172	-2,714
12	C.CC.I. (CCEAC)	(5)*0,4%	Douane	-1,071		-1,269	-1,086
13	Redevance infrastructure	FCFA/L	Douane	0,000		0,000	0,000
14	Péréquation	FCFA/L	Transporteur/Int	0,000		0,000	0,000
15	Contrôle et lutte contre la fraude	FCFA/L	Ministère énergie	0,000		0,000	0,000
16	Taxe Unique sur les Produits Pétroliers	FCFA/L	Douane	0,000		0,000	0,000
17	TVA Cordon Douanier	(5+10)*19%	Douane	-55,939		-66,288	-56,719
18	Prix sortie dépôt	(9+10+11+12+13+14+15+16)		-297,590		-351,788	-303,552
19	Prix sortie dépôt TTC	(18)+(18)*19%		-354,132		-418,628	-361,227
20	Marge Distributeur	F CFA/L	Distributeur	0,000		0,000	0,000
21	Transport (Bangui)	F CFA/L	Transporteur/Bg ui	4,000		4,000	2,000
22	Marge Gérant	F CFA/L	Station/Gestion L	0,000		0,000	0,000
23	TVA à la Consommation	(18+20+21+22+23)*19% ou (26)*19/119	Impôts	-15,386		-29,686	-16,881
24	PRIX Distributeur TTC	(18+20+21+22+23)		-308,976		-377,474	-318,432
25	Soutien / Remboursement Etat	(26-24)	État	212,611		191,543	212,707
26	PRIX A LA POMPE TTC	F CFA/L		-96,365		-185,931	-105,726

Source : Analyse CPCS

Les recommandations proposées à la structure de prix devront faire l'objet de discussion entre les acteurs concernés.

7.4 Répartition des rentes

Cette section illustre l'impact des optimisations sur les rentes des différents acteurs.

Selon la modification du prix à la pompe, l'État et/ou les consommateurs bénéficieraient de la récupération des surcoûts. Les importateurs subiraient une diminution importante de leurs rentes liées aux frais d'importation.

**Tableau 7-15: Changement des rentes par acteur selon la nouvelle structure de prix proposée
(en milliards de FCFA par année)**

Entité	Scénario 1: Rentes attribuées à l'État	Scénario 3: Rentes partagées	Scénario 2 Rentes attribuées aux consommateurs
Importateurs	-36,1	-36,1	-36,1
SOCASP	0,1	0,1	0,1
Distributeur	0	0	0
Transporteur/Bgui	0,5	0,5	0,5
État*	35,5	17,9	0,3
Consommateur	0	17,6	35,2

Source : Analyse CPCS

*Ne prend pas en compte les revenus supplémentaires associés à une réduction attendue des importations informelles

Note : Le total des rentes est plus élevé dans ce tableau que le surcoût présenté dans la section 7.2, car la section 7.2 comptabilise seulement l'impact des lignes comportant des surcoûts. Le tableau ci-dessus contient également les lignes de la structure qui n'ont pas d'anomalies, mais qui sont calculées proportionnellement aux lignes avec anomalies. De ce fait, le total des rentes est plus élevé que le surcoût.

Appendix A Données collectées

Cette section présente un état de lieux des données collectées par pays.

Données collectées pour la RCA

Le Consultant a collecté les principales données nécessaires à l'audit des prix des produits pétroliers en RCA. Cela inclut les structures de prix mensuelles pour l'année 2020 à 2025, ainsi que plusieurs textes juridiques encadrant l'importation, la distribution et la fixation des prix. Ces documents, en grande partie transmis par le ministère des Finances, serviront de base pour comparer les structures, analyser les écarts de prix, et évaluer la conformité au cadre réglementaire. Les données collectées sont présentées dans le tableau ci-dessous.

Données collectées pour la RCA

Catégorie	Titre du document	Qui a fourni ?
Structure de prix	Structure de prix en RCA 2020-2025 en PDF	Ministère des finances / FMI
Données	Données journalières Platts FOB Med (Italie) et CIF Northwest Europe utilisées par la partie centrafricaine (2024/2025)	Comité de Lutte contre les Importations Frauduleuses des produits Pétroliers
Données	Données sur le transport en province et à Bangui	GTC
Données	Données sur les coûts d'investissement d'infrastructures de stockage	SOCASP
Données	Justification des frais de port sec	Mercure
Textes juridiques	Loi N°07.005 du 24 avril 2007, portant réorganisation du sous-secteur pétrolier aval en République Centrafricaine	Recherche documentaire
Textes juridiques	Décret n°12.019 du 02 février 2012, fixant les règles d'application de certaines dispositions de la Loi 07.005 du 24 avril 2007, portant réorganisation du sous-secteur pétrolier aval en République Centrafricaine	Ministère des finances
Textes juridiques	Décret N°24.157 du 17 juin 2024, fixant méthodologie de détermination des prix des produits pétroliers en République Centrafricaine	Ministère des finances
Textes juridiques	Loi n 0707 Portant création de la société centrafricaine de stockage des produits pétroliers SOCASP	Ministère des finances
Textes juridiques	Loi N 07 006 Portant création de l'agence de stabilisation et de régulation des prix des produits pétroliers ASRP	Ministère des finances
Textes juridiques	Arrêté N°035/MFB/DIRCAB.24 fixant les modalités de liquidation des droits et taxes sur les produits pétroliers pour les importateurs non autorisés à stocker à la SOCASP	Ministère des finances
Textes juridiques	Convention N°00620 du 29 septembre 2023 d'approvisionnement du marché de la République Centrafricaine en produits pétroliers et Gaz entre Le Gouvernement Centrafricain et la Société Neptune Oil	Ministère des finances
Textes juridiques	Circulaire N°0351/2024/MDERH/DIRCAB/. Du 13 juin 2024 portant exclusion du champ d'application de la Convention entre le Gouvernement et la Société Neptune Oil SA le produit aviation Jet A1	Ministère des finances
Textes juridiques	Arrêté N°0031/2024.MDERH.DIRCAB fixant les modalités de péréquation sur le transport routier des produits pétroliers en République Centrafricaine	Ministère des finances
Textes juridiques	Décret n 18 295 Fixant la méthodologie de détermination des prix des produits pétroliers en RCA	Ministère des finances
Textes juridiques	Loi de finances N°18-016 du 7 décembre 2018 arrêtant le budget de l'Etat pour 2019	Recherche documentaire
Textes juridiques	Arrêté n°026/2024.MDERH.DIRCAB du 30 septembre 2008 fixant le contrôle des activités du sous-secteur pétrolier Aval en RCA	Ministère des finances
Textes juridiques	Arrêté n°025/MFB/METAC/MCIPME fixant les tarifs planchers des transports publics routiers intérieurs et internationaux de marchandises et des hydrocarbures	Ministère des finances
Textes juridiques	Arrêté n°004/2017/MMEH/DIRCAB portant Homologation des spécifications des produits pétroliers vendus en RCA	Ministère des finances
Textes juridiques	Arrêté n 0017 Portant création de la commission nationale d'appels d'offres pour l'importation des hydrocarbures en RCA	Ministère des finances
Textes juridiques	Arrêté fixant le prix 2020 et 2022	Ministère des finances
États financiers	Total Centrafrique 2018-2022	Ministère des finances
États financiers	SOCASP 2020-2023	Ministère des finances
États financiers	Green Oil 2021	Ministère des finances
États financiers	TRADEX 2020-2024	Ministère des finances
États financiers	CEDICO 2022 et 2024	Ministère des finances

RAPPORT DEFINITIF EN DATE DU 21 OCTOBRE 2025 ➤ Audit des éléments constitutifs de la structure des prix des produits pétroliers en RCA

Autres	Compte rendu du Comité des structures de prix des hydrocarbures 2020 et 2022	Ministère des finances
Autres	Éléments des frais d'approche RDC	Ministère des finances
Autres	FOB et frais d'approche	Ministère des finances
Autres	Frais de transit Limbé route	Ministère des finances
Autres	ASRP Péréquation sur le transport des produits pétroliers	Ministère des finances
Autres	ASRP Schéma des approvisionnements	Ministère des finances
Autres	Draft contrat transport fluvial - marketeurs	Ministère des finances
Autres	Tableau d'analyse des lignes de la structure de prix	Ministère des finances
Autres	Dépôts en RCA	Ministère des finances
Autres	Étude de révision de la structure de prix 2014	Ministère des finances
Autres	Étude d'ajustement du prix SOCATRAF 2012	Ministère des finances
Autres	Rapport de la campagne fluviale 2020	Ministère des finances
Documents FMI	Plan d'action - Réforme du secteur des produits pétroliers FMI	FMI
Documents FMI	Présentation comité interministériel: Mise en œuvre du Plan d'action sur la réforme du secteur des hydrocarbures en RCA	FMI
Documents FMI	Présentation réforme structure: Réforme sur la structure de prix des hydrocarbures	FMI
Documents FMI	Présentation marges	FMI
Fiscalité	Fiscalité pétrolière de SYDONIA	Douane
Fiscalité	Données fiscalité GDD 2023-2025	Ministère des finances
Fiscalité	Rapport fiscalité 2018-2025	SOCASP
Fiscalité	État comparatif de la fiscalité pétrolière 2020-2025	Douane
Fiscalité	État comparatif de la fiscalité pétrolière payée 2020-2025	Douane

Données collectées pour le Cameroun

Le Consultant a rassemblé plusieurs documents clés sur le système de tarification des produits pétroliers au Cameroun, incluant les structures de prix 2020–2025, ainsi qu'un rapport qui analyse ces structures en les comparant aux prix réels déclarés dans les Déclaration Statistique et Fiscale (DSF) camerounaises jusqu'en 2024. Le Consultant a également obtenu plusieurs textes juridiques pertinents qui aideront à comprendre le cadre réglementaire de la vente des carburants au Cameroun et à ses voisins. Ces données permettront de comparer les approches Cameroun-RCA, d'identifier les écarts et de proposer des pistes d'amélioration adaptées au contexte centrafricain.

Données collectées pour le Cameroun

Groupe	Titre du document	Qui a fourni ?
Structures de prix	Structures de Prix des produits pétrolier au Cameroun (2020-2025)	Expert local
Rapport	FMI - Recent Economic Developments, Outlook, Risks, and Program Performance (Cameroon)	Recherche CPCS
Rapport	Etude sur l'optimisation des paramètres financiers de la structure des prix des produits pétroliers 2024	Expert local
Rapport	The Impact of the Liberalization of Petroleum Product Prices on the Economy of Cameroon	Recherche CPCS
Données	Données du Bureau de Gestion du Fret Terrestre	Expert local
Données	Données sur les frais de passage de la SCDP	SCDP
Données	Données sur les coûts d'importation 2021 à 2023	SONARA
Textes juridiques	Arrêté conjoint MINEFI-MINDIC N°00126 du 30 juin 1998 définissant certaines conditions et modalité d'importation des produits pétroliers	Recherche CPCS
Textes juridiques	Arrêté n°125/CAB/PM du 10 septembre 2012, modifiant et complétant certaines dispositions de l'arrêté n°024/PM/CAB du 13 février 2008 définissant la procédure d'approvisionnement du marché intérieur en produit pétrolier	Recherche CPCS
Textes juridiques	Arrêté n°00245/MINEFI du 30 juin 1999, qui portant sur la libéralisation des prix et marges de distribution des produits pétroliers au Cameroun	Recherche CPCS
Textes juridiques	Arrêté n°006/A/MINDIC/DPMP/SLR du 28 janvier 2004, fixant les tarifs de redevance portuaire débarquement des hydrocarbures au port autonome de Douala	Recherche CPCS
Textes juridiques	Arrêté n°009/MINT/DTT du 23 février 1988, portant réglementation du transport des marchandises dangereuses	Recherche CPCS
Textes juridiques	Arrêté n°024/PM/CAB du 13 février 2008, définissant la procédure d'approvisionnement du marché intérieur en produits pétroliers	Recherche CPCS
Textes juridiques	Arrêté n°0488/MINEE/MINCOMMERCE du 10 octobre 2012, modifiant et complétant certaines dispositions de l'arrêté n°07/MINCOMMERCE/MINEE du 28 mars 2008 portant organisation et fonctionnement du Comité de suivi des approvisionnements en produits pétroliers.	Recherche CPCS

RAPPORT DEFINITIF EN DATE DU 21 OCTOBRE 2025 ➤ Audit des éléments constitutifs de la structure des prix des produits pétroliers en RCA

Textes juridiques	Arrêté n°00427/MINEFI/DPM/SDEL du 9 octobre 2000, portant fixation de la liste des produits et services dont les prix et tarifs sont soumis à la procédure d'homologation préalable	Recherche CPCS
Textes juridiques	Arrêté n°003/MINDIC/DPM/SDM/SI du 23 janvier 2003, modifiant et complétant certaines dispositions de l'arrêté n°00245/MINEFI du 30 juin 1999 portant libéralisation des prix et marges de distribution des produits pétroliers au Cameroun	Recherche CPCS
Textes juridiques	Lettre circulaire n°00959/2011/MINEE/SG/DPPG/SDCD/SCAPPL, relative au schéma logistique autorisé pour le transfert et la livraison des produits pétroliers.	Recherche CPCS
Textes juridiques	Circulaire n°2344/MINEFI/SG/CSPH du 31 décembre 1997 relative à la détermination des éléments constitutifs des prix de produits pétroliers.	Recherche CPCS
Textes juridiques	Décision n°77/CSPH/DAT du 2 mai 2012, portant création de la Commission de révision mensuelle des prix des produits pétroliers	Recherche CPCS
Textes juridiques	Instruction ministérielle n°01539/MINEFI-D du 17 juillet 2000, portant procédures d'exportation des produits pétroliers	Recherche CPCS
Textes juridiques	Arrêté conjoint n°0046/98/MINMEE/MINDIC du 3 juillet 1998, portant homologation des spécifications des produits pétroliers vendus au Cameroun	Recherche CPCS
Textes juridiques	Arrêté n°00029/029/MINMEE du 5 juin 2003, qui précise les règles de fonctionnement de la Commission Nationale des Produits Pétroliers (CNPP)	Recherche CPCS
Textes juridiques	Décret n°2019/008 du 25 janvier 2019 portant Code pétrolier du Cameroun	Recherche CPCS
Textes juridiques	Décret N°2019/032 du 29 janvier 2019 portant réorganisation de la Caisse de Stabilisation des Prix des Hydrocarbures (CSPH) au Cameroun	Recherche CPCS
Textes juridiques	Décret n°2023/232 du 18 mai 2023, fixant les modalités d'application de certaines dispositions du Code Pétrolier de 2019	Recherche CPCS
Textes juridiques	Décret n° 2003/1397 du 10 Juillet 2003 modifiant et complétant les articles 1er, 2 et 4 du décret n°2002/1721/PM du 8 octobre 2002 précisant les règles d'assiette, de contrôle et de recouvrement dans le cadre du Programme de sécurisation des recettes des mines, de l'eau et de l'énergie	Recherche CPCS
Textes juridiques	Ordonnance n°2014/001 du 07 juillet 2014, portant réduction de la Taxe Spéciale sur les Produits Pétroliers (TSPP) et d'autres taxes liées au transport.	Recherche CPCS
Textes juridiques	Loi n°2022/020 portant loi de finances de la République du Cameroun pour l'exercice 2023	Recherche CPCS

Données collectées pour la RDC

En ce qui concerne la RDC, le Consultant a collecté des textes réglementaires portant sur les mécanismes de fixation des prix, de compensation financière aux distributeurs et sur les modalités de gestion des frais liés à l'importation des produits pétroliers. Ces éléments permettront de mieux situer les pratiques de la RCA dans leur environnement régional, d'enrichir l'analyse des écarts institutionnels et d'identifier des approches pouvant inspirer d'éventuelles améliorations du cadre national.

Données collectées pour la RDC

Groupe	Titre du document	Qui a fourni ?
Structures de prix	Arrêtés ministériels portant fixation des prix des carburants (2020-2025)	Recherche CPCS
Rapport	Rapport d'audit de la structure de prix en RDC par Mazars	Expert local
Rapport	Approvisionnement de carburant en RCA, étude de faisabilité et recommandations, Matthieu Lacourt, Première Urgence Internationale & Fonds Humanitaire de la RCA	Recherche CPCS
Données	Données de SEP Congo sur le transport fluvial	Expert local
Données	Logistique d'approvisionnement de carburant de la RDC vers la RCA	Expert local
Données	Volumes de carburant fournies à la RCA par la RDC	Expert local
Données	Marge trader	Fournisseur à Kinshasa
Textes juridiques	Arrêté ministériel n° 009/CAB/MIN/ ECONAT/ABM/RKS/msm/2020 du 17 juin 2020 portant mécanismes de rémunération des charges d'exploitation ainsi que des frais et services des sociétés pétrolières reprises dans la structure des prix des produits pétroliers de la zone ouest	Recherche CPCS
Textes juridiques	Ordonnance-loi n°08/006-A du 07 juillet 2008, portant création d'un Fonds National d'Entretien Routier « FONER »	Recherche CPCS
Textes juridiques	Ordonnance-loi n°10/001 du 20 aout 2010, telle que modifiée et complétée par l'Ordonnance-loi n°13-007 du 23 février 2013, portant institution de la Taxe sur la Valeur Ajoutée	Recherche CPCS
Textes juridiques	Ordonnance-loi n°10/002 du 20 aout 2010 portant Code des Douanes	Recherche CPCS
Textes juridiques	Arrêté Interministériel n°281/CAB/MIN/FINANCES/2010, n°005/CAB/MIN-ECONAT/2010 et n°010/CAB/MIN/HYDRO/2010 du 23 novembre 2010 fixant les modalités du bénéfice des	Recherche CPCS

RAPPORT DEFINITIF EN DATE DU 21 OCTOBRE 2025 ➤ Audit des éléments constitutifs de la structure des prix des produits pétroliers en RCA

	avantages douaniers et fiscaux particuliers en matière d'importation des produits pétroliers en République Démocratique du Congo	
Textes juridiques	Arrêté Interministériel n°005/CAB/MIN-ECONAT/2011, n°019/GA13/MINHYDRO/2011 et n°330/CAB/MIN/FINANCES/2011 du 31 décembre 2011 fixant les modalités de révision de la structure des prix des carburants terrestres et d'aviation	Recherche CPCS
Textes juridiques	Arrêté Interministériel n°06/CAB/MIN-ECO&COM/2012, n°08/CAB/MIN/HYDRO/2012 et n°650/CAB/MIN/FINANCES/2012 du 14 décembre 2012, modifiant et complétant l'Arrêté Interministériel n°005/CAB/MIN-ECONAT/2011, n°019/GA13/MINHYDRO/2011 et n°330/CAB/MIN/FINANCES/2011 du 31 décembre 2011 fixant les modalités de révision de la structure des prix des carburants terrestres et d'aviation	Recherche CPCS
Textes juridiques	Arrêté Interministériel n°035/CAB/MINET/ECONAT/JKN/GYN/gyn/2018 et n°008/CAB/AMN/MIN/HYD/2018 du 06 novembre 2018, modifiant l'Arrêté Interministériel n°004/CAB/MIN/ECO&COM/2014 et n° M-HYD/CATM/002/CAB/MIN/2014 du 31 juillet 2014 portant modalités de détermination du différentiel de transport et du prix moyen frontière a la fourniture des produits pétroliers par la voie Ouest en République Démocratique du Congo	Recherche CPCS
Textes juridiques	Arrêté interministériel N°002/CAB/VP/MIN-ECONAT/DMS/TMN/2024 et N°M-HYD/ASM/002/CAB/MIN/2024 du 02 octobre 2024 Modifiant et complétant l'arrêté interministériel n° 035/CAB/MINET/ECONAT/JKN/GYN/GYN/2018 et N° 008/CAB/AMN/MIN/HYD/2018 du 06 novembre 2018 portant modalités de détermination du différentiel de transport et du prix moyen frontière a la fourniture des produits pétroliers par la voie ouest en RDC	Recherche CPCS
Textes juridiques	Loi n° 15/012 du 1 er août 2015 portant régime général des hydrocarbures	Recherche CPCS
Textes juridiques	Décret n°16/010 du 19 avril 2016 portant règlement d'hydrocarbures	Recherche CPCS



INFORMATIONS DE CONTACT

150 rue Isabella, bureau 701

Ottawa (Ontario)

Canada K1S 1V7P:

Tél.: +1 (613) 237 2500

Télécopieur : +1 (613) 237 4494

bonjour@cpcs.ca

www.cpcs.ca

