PD-ABM-956
90642

PROJET DE REFORME DU TRANSPORT (PRT)
(Projet No. 660-0126)

ANALYSE PRE - PAAD

RAPPORT DU SECTEUR DES HYDROCARBURES

31 MARS 1990

LOUIS BERGER INTERNATIONAL INC.,
(Contrat No. 660-0510-C-00-0276)

PREPARE PAR :

CHRISTIAN BUZENET
Expert en Energie et Carburants
LOUIS BERGER INTERNATIONAL INC.,
100 Halsted Street
East Orange, NJ 07019 USA

ANALYSE PRE - PAAD

SECTEUR DES HYDROCARBURES

SYNTHESE ET CONCLUSIONS

1. Introduction et objectifs.

Le secteur de la distribution au Zaire, dans son fonctionnement, connait depuis plusieurs années une situation de crise caractérisée par une insuffisance des approvisionnements et par des pénuries en produits pétroliers dans la plupart des régions, notamment celles du Sud (Shaba) et de l'Est (Kivu) du pays.

Par ailleurs, les sociétés de distribution qui ont la charge de collecter les taxes parafiscales contenues dans la structure des prix des produits pétroliers n'ont pu s'acquitter régulièrement du paiement des taxes, notamment à l'Office des Routes, en raison des difficultés financières qu'elles ont connues.

Cette situation est imputable à un ensemble de raisons qui tiennent à la fois à des blocages au niveau institutionnel, à l'insuffisante rémunération des coûts de distribution dans la structure des prix des produits pétroliers, à la pénurie chronique en devises et à l'accumulation des arriérés de paiement des consommations de l'Etat.

A la demande du Conseil Exécutif, l'USAID est en mesure d'apporter son soutien au secteur des hydrocarbures, et de mettre en place un programme d'assistance financière en devises destiné au financement des importations de produits pétroliers pour un montant de 30 millions de dollars. La contrepartie en monnaie Zaires générée par ces importations sera affectée aux investissements du secteur routier.

Le présent rapport a pour objet de préparer les éléments d'analyse du secteur des hydrocarbures et de proposer un ensemble de recommandations pour la mise en vigueur du programme de l'USAID.

2. Système d'approvisionnement et de distribution.

2.1. Les infrastructures.

Les infrastructures existantes ne permettent pas d'assurer la distribution régulière des produits pétroliers dans l'ensemble du territoire. Certaines installations sont vétustes et mal entretenues. Un seul investissement important (réfection des deux pipelines Matadi-Kinshasa en 1984-1987) a été réalisé en quinze ans.

2.2. Les opérateurs.

Jusqu'en 1989 la distribution des produits pétroliers au Zaire était le fait de quatre sociétés : la société d'état PETROZAIRE, et trois entreprises de commercialisation à capital mixte (40 % Etat, 60 % intérêts privés) : FINA, MOBIL et SHELL. Dans le câdre de la libéralisation du secteur de la distribution, le marché intérieur a été ouvert à d'autres opérateurs:

- Création d'une association entre la société PETROZAIRE et les sociétés ELF-AQUITAINE pour les activités de commercialisation sur les marchés Ouest et Sud du pays, et AGIP pour la région Est. PETROZAIRE devient une simple société holding qui assure le portage des participations de l'Etat dans les sociétés de distribution.

- Création de petites sociétés privées zairoises : ZAIRE OIL, LUBINJI MADOVA et YOSHAD. Les activités commerciales de ces sociétés sont limitées à la région Sud du pays où elles opèrent pour le compte des grandes entreprises d'Etat (GECAMINES).

Enfin, il existe des petits revendeurs de détail qui achètent des produits pétroliers en fûts de 200 litres aux sociétés de distribution (achats minimum de 5 fûts par transaction). Ce sont ces petits revendeurs qui alimentent principalement les zones de l'intérieur du pays non desservies par les sociétés de distribution.

2.3. Organisation des importations.

Jusqu'en 1985, PETROZAIRE avait le monopole des importations de produits pétroliers. Les sociétés de distribution avaient seulement une activité de commercialisation. En juin 1985, le Conseil Exécutif a décidé de libéraliser le secteur en accordant le droit aux sociétés de distribution d'importer librement, pour leur compte, les produits raffinés. Toutefois, compte tenu de l'étroitesse du marché, des difficultés de trésorerie des sociétés et de la nécessité d'importer par grosses cargaisons, les importations sont réalisées en pool.
Le Comité d'Achat fut créé à cette fin en tant qu'organe technique de coordination des importateurs. Le Comité assure la responsabilité des appels d'offres, sélectionne les fournisseurs, négocie les prix et gère l'exécution des contrats de fournitures.

Dans la pratique, la société PETROZAIRE qui assure le Secretariat Technique depuis mai 1988, est le maître d'oeuvre de l'approvisionnement pétrolier du pays. Les sociétés de distribution n'ont qu'un rôle consultatif. Cette pratique limite considérablement les possibilités de choix des opérateurs.

En définitif, le fonctionnement du Comité d'Achat n'apporte pas, à l'heure actuelle, toutes les garanties quant au respect du principe de libéralisation affiché par les Pouvoirs Publics, ni ne favorise la libre concurrence entre les sociétés de distribution dans le choix de leurs fournisseurs.

3. Consommation des produits pétroliers au Zaire.

3.1. Part des hydrocarbures.

La part des produits pétroliers dans le bilan énergétique du pays est très faible. Elle représente seulement 7 % de la consommation totale. Si l'on considère uniquement la consommation énergétique de source commerciale (charbon, hydrovarbures et électricité), la part des hydrocarbures s'élève à 57 %, ce qui représente une moyenne annuelle par habitant de 30 Kg équivalent pétrole, ce qui est très faible comparativement à la moyenne des pays de l'Afrique sub-saharienne qui est de 140 Kg EP. Cette situation est d'autant plus inquiétante que la consommation de produits pétroliers au Zaire est quasiment stable (700.000 tonnes) depuis une dizaine d'années.

Cette situation résulte essentiellement des raisons suivantes :

- faible niveau de développement industriel
- pénurie en devises pour l'achat de produits importés
- infrastructure de transport défaillante
- blocage des prix des produits pétroliers

3.2. Consommation par produits et par régions.

La répartition de la consommation sur le territoire est très inégale. Les régions de Kinshasa et du Bas-Zaire représentent à elles seules 65,5 % de la consommation totale du pays, alors que les régions Sud (Shaba) et Est (Kivu) représentent respectivement 13,5 % et 2 %. A ce déséquilibre régional s'ajoute une répartition très inégale de la structure de la consommation totale.

Les parts relatives en essence, en kérosène et en fuel oil représentent respectivement 18,5 %, 25 % et 6 %.

Si l'on considère la répartition de la consommation par produits et par région, on constate que le déséquilibre est très nettement marqué pour les régions du Sud et de l'Est. Dans le Sud, cette situation tient au fait de la présence de la société minière d'Etat (GECAMINES) qui consomme 80.000 m3 de diesel, soit près de 70 % de la consommation totale du Sud.

3.3. Marché parallèle.

Il est très difficile de faire une estimation des ventes sur le marché parallèle. On peut toutefois avancer qu'il existe deux causes essentielles au développement du marché noir dans les régions du Sud et de l'Est du Zaire :

- l'évolution des prix officiels des produits pétroliers

- les pénuries des approvisionnements

La première conduit souvent à la seconde, comme cela a été le cas au cours des années récentes. En effet, les variations des structures des prix des produits par le jeu de la fiscalité ont conduit fortement à perturber les approvisionnements des régions de l'Est et du Sud du pays.

D'après certaines estimations, les ventes sur le marché parallèle en 1989 auraient été de l'ordre de 50 % pour l'essence et le diesel et de 80 % pour le kérosène dans la région du Kivu.
Dans la région du Shaba, les ventes sur le marché noir se situeraient entre 10 et 20 % de la consommation.

4. Structures des approvisionnements en produits pétroliers.

L'approvisionnement du pays en produits pétroliers est réalisé par trois voies d'entrée :

4.1. Approvisionnements Ouest.

La voie Ouest qui assure 85 à 90 % des besoins nationaux est alimentée à partir de la production nationale de la raffinerie SOZIR (40 %) et des importations directes (60 %).
Bien que la raffinerie ait une capacité nominale de traitement de 750.000 tonnes/an, les rendements en produits raffinés obtenus à partir du traitement primaire des bruts conduisent à limiter la capacité réelle des installations à 300.000 tonnes.
Ce niveau permet de saturer le consommation interne de fuel oil et d'éviter de produire des surplus de fuel à exporter.

Le solde des approvisionnements par voie Ouest (60 %) provient des importations directes en provenance des pays africains (Côte d'Ivoire, Gabon et Congo).

4.2. Approvisionnements Sud et Est.

La voie Sud qui représente 7 % des besoins est approvisionnée à partir des importations de l'Afrique du Sud (Durban): 80 %, et de la Tanzanie (Dar es Salaam): 20 %.
La voie Est qui représente 3 % des besoins est alimentée à partir des importations en provenance principalement du Kenya (Nairobi).

4.3. Cout des importations.

En raison du coût élevé du frêt, les coûts des importations par les voies Est et Sud représentent le double (environ 350 $/m3) du coût des importations par la voie Ouest. Ce doublement des coûts s'explique par le niveau élevé des coûts de transport (120-145 $/m3 à partir de Durban; 160 $/m3 à partir de Nairobi), mais aussi par une marge facturée par les fournisseurs de 40 à 90 $/m3 selon les produits.
Cette marge, qui est indépendante de la marge de raffinage habituelle est fonction des possibilités d'exportation des fournisseurs, mais pourrait résulter aussi d'une surfacturation de la part des sociétés importatrices.

5. Structure des prix des produits pétroliers.

5.1. Evolution des prix.

L'évolution des prix des produits pétroliers au Zaire a suivi deux phases particulières :

A. Une phase de blocage des prix pendant la période 1974-1988, au cours de laquelle les prix de vente à la consommation ne couvraient pas le coût de revient des produits en termes réels.
Cette pratique a conduit les sociétés de distribution à approvisionner en priorité les régions Ouest du pays (Kinshasa et Bas-Zaire), et à délaisser les régions éloignées (Est et Sud), où les coûts de distribution élevés n'étaient pas couverts par la structure des prix de vente. Il en est résulté dans ces régions des ruptures des approvisionnements et des pénuries en produits pétroliers.

B. Une phase de rattrapage des prix à partir de novembre 1988 qui s'est traduite par deux augmentations importantes, la première en novembre 1988 (+50 % en moyenne) et la seconde en février 1989 (+100 % pour les prix de la voie Ouest et +300 % pour les prix des voies Sud et Est).
Depuis novembre 1988, l'ajustement des prix des produits pétroliers est réalisé mensuellement en fonction de l'évolution du coût des matières importées et du taux de change de la monnaie Zaire par rapport au dollar.

5.2. Remarques sur le système des prix en vigueur.

Le système de fixation des prix en vigueur a relativement bien fonctionné depuis novembre 1988. Toutefois, plusieurs remarques peuvent être faites :

- C'est un système de prix administrés.
Le Conseil Exéutif se réserve le droit d'accepter ou non les ajustements de prix pour des raisons politiques et non économiques.

- Le système ne favorise pas le libre jeu de la concurrence.
Les prix officiels sont appliqués uniformément aux consommateurs. De ce fait, ils n'incitent pas les sociétés de distribution à réaliser des gains de productivité que le secteur peut attendre.

- Il s'agit de répercuter des coûts financiers (sunk costs) et non des coûts économiques par le jeu de la rationnalisation du secteur. Ainsi, le système rend compte d'une péréquation des prix des produits par région (subventions croisées).

6. Le système libéral des prix maxima des produits pétroliers.

6.1. Les principes du système.

Pour pallier les insuffisances actuelles des structures de prix des produits, le Conseil Exécutif se propose de mettre en place un nouveau système de prix établi sur les principes suivants :

- Les prix des produits raffinés seront déterminés de facon simple et objective et prendront en compte les coûts de revient réels.
  Il s'agit des coûts des matières premières importées calculées sur la base des prix parité importations (prix international CIF rendu port), des coûts réels de distribution réajustés annuellement en fonction de l'indice des prix à la consommation aux Etats-Unis, l'inflation et du taux de change Zaire/dollar.

- Les prix ainsi déterminés seront les prix maxima (ou plafond) de vente que les sociétés de distribution sont autorisées à recevoir. Chaque société est libre d'accorder des rabais à ses clients dans un esprit de libre concurrence.

- Il n'y a plus d'homologation à priori des prix par le Conseil Exécutif. Les prix sont ajustés automatiquement sur une base mensuelle.
  L'administration se réserve toutefois le droit d'exercer un contrôle à postériori des marges commerciales des sociétés.

6.2. Les effets attendus du système.

Le système des prix maxima résulte d'un compromis entre la libéralisation totale des prix et le système qui prévaut actuellement. Il constitue néanmoins un pas décisif vers la libéralisation des prix des produits pétroliers au Zaire, dans la mesure où il répond aux soucis d'opérer un redressement durable du secteur de la distribution d'une part; et d'approvisionner le marché intérieur aux meilleures conditions de coût et de qualité de service pour le pays, d'autre part.

En effet, le système des prix maxima devrait conduire aux effets positifs suivants : reconstitution des trésoreries des sociétés, redynamisation des ventes à l'intérieur du pays, reconstitution des stocks opérationnels de 15 à 45 jours, réduction des ventes sur le marché parallèle, développement de la concurrence.

Toutefois, un certain nombre de facteurs risquent de contrarier à cours terme les effets positifs attendus du système des prix maxima, en raison notamment de la cartélisation du secteur, du nécessaire redressement financier des sociétés pétrolières qui ont subi des pertes financières importantes au cours de la période de blocage des prix, de la pénurie chronique en devises et des coûts élevés des transports.

7. Fiscalité pétrolière.

7.1. Calcul de l'assiette fiscale.

Jusqu'à fin 1989 les taxes fiscales pétrolières étaient calculées sur le coût moyen des importations des produits pétrolières et comprenaient le droit d'entrée (15 %), le droit d'accises (15 %) et la surtaxe transport (15 à 55 %) selon les produits.
Ce mode de calcul présentait deux inconvénients majeurs :

- d'une part, il amplifiait les variations des prix internationaux sur les prix intérieurs;

- d'autre part, les recettes fiscales variaient en fonction des prix du marché international.

Pour éviter ces inconvénients, le Fonds Monétaire International avait recommandé d'isoler le calcul de l'assiette fiscale des prix du marché international. Depuis février 1990 l'assiette fiscale est calculée sur la base d'une valeur mercuriale en dollar/Tonne.

7.2. Délais de paiement des taxes.

Depuis février 1989, l'Office des Douanes et Accises (OFIDA) percoit l'intégralité de la fiscalité pétrolière pour le compte du Trésor Public et des organismes de transport.

Un accord entre l'Administration fiscale et la profession pétrolière prévoit que le versement des taxes par les sociétés doit s'effectuer à 90 jours, date d'entrée des produits; ce délai devant être ramené à 60 jours au 1er avril 1990.

Le Conseil Exécutif s'engage quant à lui à respecter un délai de paiement de ses consommations à 90 jours date de facturation. Ces engagements ne sont pas respectés aujourd'hui, et des arriérés de paiement s'accumulent en raison des retards de paiement de l'Etat.

A réception des taxes pour les sociétés de distribution, l'Ofida assure, dans un délai de 15 à 30 jours, la rétrocession de ces taxes aux différents bénéficiaires selon la clé de répartition suivante :

- Trésor Public : 44 %
- Office des Routes : 43 %
- Divers : 13 %

8. Recommandations pour la mise en place du PAAD.

Le programme de réforme du secteur des hydrocarbures doit viser deux objectifs :

- l'approvisionnement du marché intérieur au coût minimum pour la collectivité nationale;

- le paiement effectif des taxes parafiscales pétrolières aux organismes de transport chargés de la gestion et de la maintenance des infrastructures de transport.

La réalisation de ces objectifs implique qu'un ensemble de mesures d'accompagnement soient effectivement prises, afin que les blocages qui perdurent dans le secteur de la distribution des produits pétroliers d'une part, et dans le paiement des recettes fiscales effectuées aux organismes de transport d'autre part, soient effectivement éléminés.

A cet effet, il conviendrait que le programme de financement des importations en produits pétroliers de l'USAID soit lié à la réalisation de conditions portant à la fois sur les mesures touchant le secteur des hydrocarbures et sur des mesures affectant plus particulièrement le secteur des transports.

Deux catégories de conditionnalités peuvent être avancées : des conditions majeures et des conditions mineures. Les conditions majeures doivent être considérées comme des préalables à la réussite des objectifs que l'USAID souhaite atteindre. En revanche, les conditions mineures ne mettent pas en cause les objectifs du programme.

8.1. Conditions sur le secteur des hydrocarbures.

8.1.1. Conditions majeures.

A. La libéralisation des prix des produits pétroliers.

La mise en oeuvre effective du système des prix maxima est une condition essentielle au redressement du secteur de la distribution et constitue une étape intermédiaire vers la libéralisation des prix des produits.
Il conviendrait de s'assurer en priorité :

- d'une part, que le système des prix maxima soit effectivement mis en vigueur de facon à garantir ainsi la suppression de l'homologation préalable des prix par le Conseil Exécutif.

- d'autre part, qu'un calendrier fixant les délais de mise en oeuvre de la libéralisation des prix soit établi.

Il faut noter toutefois que le système des prix maxima peut se substituer à moyen terme à un système de prix totalement libéral, dans la mesure où il garantit la prise en compte des coûts réels des importations de produits et des coûts de distribution; ces derniers étant ajustés annuellement sur une base en dollars/tonne en fonction de l'indice des prix à la consommation aux Etats-Unis.

B. Libéralisation des importations des produits pétroliers.

Afin de garantir un approvisionnement en produits importés aux meilleures conditions d'achat et de financement, il conviendrait de s'assurer que les appels d'offres soient ouverts à tous les fournisseurs membres de la Banque Mondiale, et non limités comme c'est le cas aujourd'hui, aux seuls pays membres de la Communauté Economique des Etats de l'Afrique Centrale.

C. Fonctionnement du Comité d'Achat.

Le Comité d'Achat devrait retrouver son autonomie par rapport à la société d'état PETROZAIRE. A cette fin :

- Les sociétés de distribution doivent exercer un rôle effectif au sein du Comité d'Achat. Le rôle prépondérant de PETROZAIRE devrait être réduit et se situer au même niveau que celui des autres sociétés.

- Le Comité d'Achat doit assurer la responsabilité entière du processus de la passation des appels d'offres internationaux et de la signature des contrats de fournitures.

8.1.2. Conditions mineures.

A. Libéralisation de la distribution sur le marché intérieur.

Pour assurer un meilleur approvisionnement en produits pétroliers à l'intérieur du pays, deux mesures pourraient être prises par les pouvoirs publics. Il s'agit :

- de légaliser la revente des produits par les petits revendeurs sous certaines conditions réglementaires;

- d'autoriser la réduction de 5 à 1 du minimum d'achat en fûts requis pour l'exercice du commerce des petits revendeurs.

B. Modalités de fonctionnement de Zaire-Oleoduc.

La participation des sociétés de distribution à la gestion de la future société Zaire-Oleoduc, dont le rôle sera d'assurer la gestion du futur pipeline Muanda-Matadi, devrait effectivement être réalisée.

C. Etudes sectorielles.

Le secteur des hydrocarbures au Zaire est très mal connu en raison de l'absence d'études ou d'analyses sectorielles.
Il serait souhaitable d'entreprendre les études suivantes :

- Etude des coûts de distribution et de transport.
  Les coûts de distribution et de transport contenus dans la structure des prix des produits pétroliers sont très élevés comparativement à ceux d'autres pays africains, et des gains de productivité pourraient être réalisés. Une étude approfondie de ces coûts permettrait d'en apprécier leur niveau.

- Etude de consommation d'hydrocarbures.
  Il n'existe pas actuellement de statistiques fiables de consommation de produits pétroliers par secteur d'activité et par région.
  Dans ces conditions, il est donc impossible de construire un modèle de prévisions de la demande suffisamment pertinent, ni de mesurer les effets des variations des prix des produits pétroliers sur la demande sectorielle au niveau national et régional.
  Ce dernier point revêt une grande importance, compte tenu de l'évolution des prix des produits pétroliers en termes nominaux.

Il serait donc souhaitable, pour répondre à ces objectifs, d'entreprendre de telles études et d'élaborer au préalable une base statistique de la demande par secteur d'activité (transport, industrie, agro-industrie, mine, énergie, ménages), et par région.

8.2. Conditions sur le secteur des transports.

8.2.1. Conditions majeures.

A. Respect des délais de paiement des taxes parafiscales.

Le strict respect d'un délai de paiement des taxes parafiscales pétrolières par les sociétés de distribution à l'OFIDA, constitue un impératif aux contraintes de gestion des organismes publics de transport Dans ces conditions, le versement des taxes devrait se faire à 60 jours, date d'entrée des produits sur le territoire.
Ce délai ne peut être respecté par les sociétés de distribution que si les consommations de l'Etat et des entreprises publiques sont payées respectivement à 120 et 90 jours, date de mise à disposition du produit.

B. Versement des taxes par l'OFIDA aux organismes de transport.

L'OFIDA doit s'engager à reverser les taxes pétrolières aux organismes de transport dans un délai de 15 jours de la réception des paiements par les sociétés pétrolières.

C. Procédure de paiement des consommations de l'Etat.

Pour éviter tout retard de paiement des consommations publiques, le Département du Budget devrait mettre en oeuvre une procédure budgetaire particulière :

- en instituant un système de paiement à décaissement rapide, par exemple, sur une base mensuelle;

- en prévoyant par affectation prioritaire les taxes fiscales pétrolières aux organismes de transport en cas de défaut de paiement par l'Administration pendant une période de 30 jours consécutifs.

8.2.2. Conditions mineures.

A. Mise en place de nouvelles procédures d'achat.

Les consommations de l'Administration devraient faire l'objet de procédures d'appel d'offre, ceci afin de bénéficier de meilleures conditions d'achat de la part des fournisseurs, compte tenu de la mise en place du système des prix maxima.

B. Apurement des arriérés de paiement du secteur.

La situation des arriérés de paiement qui prévaut actuellement entre l'Administration, les sociétés parapubliques et les opérateurs du système de distribution devrait être résolue et un calendrier d'apurement de ces arriérés devrait être arrêté.

ANALYSE PRE - PAAD

SECTEUR DES HYDROCARBURES

SOMMAIRE

		page
1.	INTRODUCTION ET OBJECTIFS DE L'ETUDE.....	1.
2.	SYSTEME D'APPROVISIONNEMENT ET DE DISTRIBUTION DES PRODUITS PETROLIERS.....	3.
2.1	Infrastructures.....	3.
2.2	Organisation de la distribution.....	4.
2.2.1	Tutelle.....	4.
2.2.2	Les opérateurs.....	5.
2.3	Organisation des importations.....	6.
2.4	Câdre juridique actuel.....	7.
3.	STRUCTURE DE LA CONSOMMATION DES PRODUITS PETROLIERS.....	8.
3.1	Situation des hydrocarbures dans le bilan énergétique.....	8.
3.2	Répartition de la consommation par région.....	9.
3.3	Estimation du marché parallèle.....	11.
3.4	Prévisions de consommation : 1990 - 1995	16.
3.4.1	Incertitudes sur les prévisions de demande.....	16.
3.4.2	Prévisions de demande 1990 - 1995	17.
3.4.3	Prévisions de ventes pour les régions Sud et Est	19.
4.	STRUCTURE DES APPROVISIONNEMENTS EN PRODUITS PETROLIERS...	22.
4.1	Production nationale.....	22.
4.1.1	Situation actuelle.....	22.
4.1.2	Perspectives de la production nationale.....	25.
4.2	Structures des importations	26.
4.2.1	Structure des approvisionnements par origine.....	26.
4.2.2	Approvisionnements par produits au Sud et à l'Est.....	27.
4.3	Structure des coûts des approvisionnements par origine....	30.
4.4	Prévisions d'importation des régions Sud et Est.....	32.

B

page

5.	STRUCTURES DES PRIX DES PRODUITS PETROLIERS.....	34.
5.1	Evolution des prix 1974 - 1988	34.
5.2	Analyse des structures des prix et des coûts des produits.	37.
5.2.1	Prix moyen frontière.....	37.
5.2.2	Coûts de distribution.....	38.
5.2.3	Mécanisme d'ajustement	38.
5.3	Différentiel géographique.....	38.
5.4	Comparaison des structures de prix par origine.....	39.
5.4.1	Structure des prix de référence.....	39.
5.4.2	Structure des prix au consommateur final.....	42.
5.5	Remarques sur le mécanisme des prix en vigueur.....	42.
6.	LE SYSTEME DES PRIX MAXIMA DES PRODUITS PETROLIERS.....	45.
6.1	Principes de calcul des prix maxima.....	45.
6.2	Composantes du prix maximal de vente.....	46.
6.3	Comparaison des prix maxima et des structures actuelles...	48.
6.4	Commentaires sur le système des prix maxima.....	48.
6.4.1	Les principes acquis.....	48.
6.4.1	Effets positifs.....	49.
6.4.3	Limites du système.....	50.
7.	LA FISCALITE PETROLIERE.....	52.
7.1	Evolution de la fiscalité pétrolière.....	52.
7.2	Part de la fiscalité dans les structures de prix.....	53.
7.3	Calcul de l'assiette fiscale.....	53.
7.3.1	Situation antérieure.....	54.
7.3.2	Situation actuelle.....	54.
7.4	Mode de perception des taxes pétrolières.....	55.
7.5	Prévisions des recettes fiscales.....	58.
8.	RECOMMENDATIONS POUR LA MISE EN PLACE DU PAAD.....	64.
8.1	Conditions relatives au secteur des hydrocarbures.....	64.
8.1.1	Conditions majeures.....	64.
8.1.2	Conditions mineures.....	66.
8.2	Conditions relatives au secteur des transports.....	67.
8.2.1	Conditions majeures.....	67.
8.2.2	Conditions mineures.....	68.
	CONCLUSIONS.....	68.

b

LISTE DES TABLEAUX

Tableau		page
3.1	Evolution de la consommation d'énergie totale.....	8.
3.2.a	Consommation d'hydrocarbures par région 1986 - 1989.....	10.
3.2.b	Consommation d'hydrocarbures par produit et par région....	10.
3.3	Ventes de carburants à l'Est : 1989.....	13.
3.4	Prix officiels et prix Rwanda : Kivu.....	14.
3.5	Prix officiels et prix du marché noir Lubumbashi.....	14.
3.6	Ajustement des prix officiels sur les prix du marché noir.	15.
3.7	Projection de demande 1990 - 1995.....	20.
3.8	Estimation des ventes : région Shaba.....	21.
3.9	Estimation des ventes : région Kivu.....	21.
4.1	Consommation des hydrocarbures 1979-1989 selon l'origine..	23.
4.2	Production selon produits 1989.....	24.
4.3	Approvisionnements par la voie Sud.....	28.
4.4	Approvisionnements par la voie Est.....	29.
4.5	Prévisions des importations par le Shaba 1990 - 1991.....	33.
4.6	Prévisions des importations par le Kivu 1990 - 1991.....	33.
5.1	Prix nominaux des hydrocarbures.....	35.
5.2	Prix réels des hydrocarbures.....	36.
5.3	Décomposition des prix selon l'origine en US.$/l.....	40.
5.4	Décomposition des prix selon l'origine en %.....	41.
5.5.a	Prix à la consommation - Kivu.....	43.
5.5.b	Prix à la consommation - Shaba.....	44.
7.1.a	Evolution de la structure de la fiscalité.....	56.
7.1.b	Comparaison de la fiscalité février/mars 1990.....	56.
7.2	Situation des arriérés de paiement à février 1990.....	57.
7.3	Prévisions des recettes fiscales 1990-1995 (stocks inclus)	60.
7.4	Prévisions des recettes fiscales 1990-1995 (stocks exclus)	61.
7.5	Répartition des recettes fiscales 1990-1995 (stocks inclus)	62.
7.6	Répartition des recettes fiscales 1990-1995 (stocks exclus)	63.

LISTE DES ANNEXES

Annexe

1. Principaux textes légaux concernant le secteur de la distribution.
2. Différenciels géographiques applicables à partir de février 1990.
3. Structure de prix Ouest / Est / Sud au 5 février 1990.
4. Différenciels géographiques dans les prix maxi.
5. Calcul de l'assiette fiscale.
6. Structure de prix Ouest / Est / Sud - mars 1990.
7. Modalités pratiques de la mise en place du CIP.
8. Procédure de paiement des consommations de l'Administration.

LISTE DES PERSONNES RENCONTREES

Citoyen BONGELA, Conseiller au Département des Mines et de l'Energie.

Citoyen KAYOKELA, Conseiller au Département de l'Economie Nationale.

Citoyen LOFFELE, Conseiller au Département des Finances.

Citoyen MBENZA, Sous-Directeur à l'OFIDA.

Citoyen MUMBA, du Comité d'Achat.

Citoyen KADIEBWE, de PETROZAIRE.

Monsieur DEBREUILLY, Directeur Général de MOBIL.

Citoyen MUKUNA LUABIN, Directeur Planning MOBIL.

Citoyen MUHINDO BINABIRE, Directeur des Approvisionnements MOBIL.

Monsieur LIMBOURG, Directeur Logistiques FINA.

Monsieur BOURGEOIS, Directeur Financier ZAIRE-SEP.

Monsieur LACOMBE, Directeur Marketing ZAIRE-SHELL.

CHAPITRE 1

INTRODUCTION ET OBJECTIFS

Le programme de réformes économiques engagé par le Zaïre, avec l'appui des bailleurs de fonds, vise une reprise de la croissance économique. Cette croissance ne sera possible, en particulier pour le secteur agricole que si les infrastructures de transport le permettent.

L'office des Routes, principal organisme chargé de la gestion du réseau routier du pays, a connu depuis 1987, une baisse importante de ses activités d'entretien et de réhabilitation du réseau, à la suite de la crise financière aigue qu'il a connue.

Cette situation de crise a été engendrée notamment par les difficultés de perception des taxes parafiscales contenues dans la structure des prix des produits pétroliers, lesquelles constituent 75 % des recettes totales de l'Office.

Les sociétés de distribution pétrolière qui ont la charge de collecter et de reverser les taxes parafiscales ont connu elles-même des difficultés de trésorerie au cours des années récentes. Ces difficultés ont résulté d'un dysfonctionnement du secteur de la distribution au Zaïre caractérisé par des blocages au niveau institutionnel, à l'insuffisante rémunération des coûts de distribution dans la structure des prix des produits pétroliers, aux arriérés de paiement des consommations publiques et parapubliques et à la pénurie chronique en devises.

Bien que certaines mesures aient été prises par les Pouvoirs Publics, une restructuration en profondeur du secteur de la distribution des produits pétroliers en vue de rendre efficace le fonctionnement du secteur, tarde à être appliquée.

A la demande du Conseil Exécutif, l'USAID est en mesure d'apporter son soutien au secteur des hydrocarbures et de mettre en place un programme d'assistance financière en devises destiné au financement des importations de produits pétroliers pour les régions Sud et Est du Zaire, d'un montant de 30 millions de dollars US. La contrepartie en monnaie Zaïre generée par ces importations sera affectée aux investissements de maintenance et de réhabilitation du réseau routier aussi qu'au renforcement de la gestion des orgnismes régionaux du secteur des transports.

Pour satisfaire cet objectif, l'USAID se propose d'examiner les conditions de réalisation de ce programme. Le présent rapport a pour objet de préparer les éléments d'analyse du secteur des hydrocarbures et de proposer un ensemble de recommandations sur lesquelles s'appuiera le programme de l'USAID.

A cette fin, une revue du secteur des hydrocarbures sera faite dans laquelle seront examinés les point suivants :

- le système d'approvisionnement et de distribution,
- la structure de la consommation,
- la structure des approvisionnements,
- le système des prix des produits pétroliers,
- la fiscalité pétrolière.

CHAPITRE 2

LE SYSTEME D'APRROVISIONNEMENT ET DE DISTRIBUTION DES PRODUITS PETROLIERS

Le secteur de la distribution dans son fonctionnement connaît depuis plusieurs années une situation de crise caractérisée par une insuffisance des approvisionnements et par des pénuries en produits pétroliers dans la plupart des régions, notamment celles du sud (SHABA) et de l'Est (KIVU) du pays.

Cette situation est imputable à un ensemble de raisons que tiennent à la fois à l'insuffisance des infrastructures, à l'absence de dispositions permanentes et à un cadre législatif incomplet pour permettre le fonctionnement normal du secteur.

2.1. Infrastructures

Les infrastructures du système d'approvisionnement et de distribution des produits pétroliers au Zaïre sont composées des installations principales suivantes :

- installations de déchargement des tankers à Matadi et Muanda ;
- raffinerie SOZIR à Muanda, d'une capacité nominale de 750000 Tonnes par an et de reservoirs de stockage d'une capacité de 160.000 m^3 ;
- flotille dans la zone maritime du fleuve, composée de 3 pousseurs et 6 barges de 1800 m^3 qui partipe au déchargement des tankers et au transport de produits raffinés entre Muanda et Matadi ;
- dépôts de transit à Matadi (76 000 m^3) et Kinshasa (75 000 m^3) ;
- deux pipelines de 6 pouces Matadi-Kinshasa ayant une capacité nominale de transit de 1,4 millions m^3/an ;
- une trentaine des dépôts régionaux totalisant 90 000 m^3 dont : Ilebo 23.000 m^3, Kisangani 11.500 m^3, Aketi 13.000 m^3.
- moyens de transport fluvial, ferrovière et routier pour l'intérieur du pays.

Les infrastructures existantes ne permettent pas d'assurer la distribution régulière des produits pétroliers sur l'ensemble du territoire. Certaines installations sont vétustes et mal entretenues. Un seul investissement important (réfection des 2 pipelines Matadi-Kinshasa en 1984-87 pour un coût 30 millions de dollars) a été réalisé en quinze ans.

Une étude exécutée en 1987 par le bureau d'études francais TECHNIP, montre qu'il faudrait compléter les insfrastructures actuelles par :

- une installation de déchargement des tankers en haute - mer. Le déchargement s'effectue actuellement par barge avec des taux de rotation de 3 jours en moyenne,
- une bouée au large de Muanda
- un pipeline sous marin de Muanda jusqu'au site de la SOZIR
- un pipeline entre Muanda et Matadi de 125 Km

Parmi ces objectifs, le plus urgent et le plus rentable est le pipeline Muanda-Matadi, d'un coût estimé de 22 M $. Cet investissement permettrait de réduire les coûts de transport d'environ 8 M $/an au niveau actuel du trafic en supprimant le voyage des tankers entre Muanda et Matadi.

la Banque Mondiale qui prévoit la réalisation de cet investissement par une société mixte (Etat et sociétés privées) a prévu d'assurer le financement conjointement avec le gouvernement Italien, au moyen du Prêt d'Ajustement Sectoriel de l'Energie.

2.2. Organisation de la distribution

2.2.1. Tutelle

L'ensemble de l'activité de la distribution des produits pétroliers au Zaïre est placée principalement sous les tutelles du Département de l'Economie Nationale et de l'Indistrie et du Département des Mines et Energie, points de passage des relations entre l'Administration et les opérateurs. Cette tutelle s'exerce sur :

- les approvisionnements ,
- les prix des produits.

Le Département des Mines et de l'Energie est plus particulièrement chargé

- de veiller à la sécurité de l'approvisionnement,
- de contrôler la qualité des produits,
- d'organiser la distribution.

Le Département de l'Economie Nationale et de l'Industrie est le correspondant privilégié de la profession en matière de fixation de prix.

2.2.2. Les opérateurs

La distribution des produits pétroliers au Zaïre est assurée par deux catégories d'opérateurs : les sociétés de distribution et la société Zaïre SEP qui assure le transport des produits pétroliers sur l'ensemble du territoire.

A. Les sociétés de distribution

Jusqu'en 1989, la distribution des produits pétroliers étaient le fait de quatre sociétés :

- la société d'Etat PETROZAIRE, créée en janvier 1978,
- trois entreprises de commercialisation à capital mixte (40 % Etat, 60 % intérêts privés) : FINA, MOBIL et SHELL.

Les parts de marché pour ces 4 sociétés en 1989 ont été les suivantes : FINA : 40 %, MOBIL 24 %, SHELL 21 % et PETROZAIRE : 15 %. Ces parts de marché devraient sensiblement se modifier dans les années à venir en raison de l'ouverture, depuis 1989, du marché de la distribution à d'autres opérateurs :

- dans le cadre de deux associations de commercialisation entre la société PETROZAIRE et les sociétés internationales ELF-AQUITAINE pour les marchés Ouest et Sud d'une part, et AGIP pour le marché Est d'autre part. Petrozaire devient une société holding qui assure le portage des participations de l'Etat dans les sociétés de distribution.
- créations de petites sociétés privées zaïroises : ZAREOIL, LUBINJI, YOSHAD, MADOVA. Les activités commerciales de ces sociétés sont limitées à la région du SHABA au Sud du pays où elles opèrent essentiellement pour le compte des grandes entreprises d'Etat (GECAMINES).
- Enfin, il y a des petits revendeurs de détail qui achetent des produits pétroliers en fûts de 200 litres auprès des grandes sociétés. La règlementaton en vigueur impose à ces traders l'achat minimum de 5 fûts par transaction. Ce sont ces petits revendeurs qui alimentent principalement les marchés à l'intérieur du pays non couverts par les sociétés de distribution.

B. Transport-stockage

La société Zaïre-SEP, société mixte détenue à 42,6 % par l'Etat et 57,4 % par les sociétés internationales privées : PETROFINA (36,6 %), MOBIL (7.8 %) et SHELL (13 %) assure pour le compte des sociétés de distribution, le monopole du stockage, du transport et de la distribution des produits pétroliers sur l'ensemble du territoire.

L'Etat exerce un contrôle effectif de la société puisqu'il dispose de 4 administrateurs (dont le Président du conseil) sur 10. Par ailleurs, les statuts prévoient qu'aucune décision ne peut être prise si deux administrateurs votent contre.

Dans la gestion courante de la société, le rôle de PETROFINA est predominant au sein de la société en raison de l'assistance technique apportée à Zaïre SEP.

2.3. Organisation des importations

Jusqu'en 1985, PETROZAIRE avait le monopole des importations de produits pétroliers. Les sociétés de distribution avaient seulement une activité de commercialisation. En juin 1985, le Conseil Exécutif a décidé de libéraliser le secteur en accordant le droit aux sociétés de distribution d'importer librement pour leur compte, les produits raffinés.

Toutefois, compte tenu de l'étroitesse du marché, des problèmes de trésorerie des sociétés de distribution et de la nécessité d'approvisionner le marché par grandes quantités afin de diminuer les coûts de frêt, les importations sont réalisées en pool.

C'est à ce titre, que le Comité d'achat, fut crée en tant qu'organe technique de coordination des importateurs et, sous la présidence du Département des Mines et de l'Energie, lance les appels d'offre, selectionne les fournisseurs, négocie les prix, assure la planification des achats et gère l'exécution des contrats de fournitures. Cette procédure n'est appliquée que pour les importations Ouest Via Matadi. Les importations réalisées à partir de l'Est et du Sud ne sont pas soumises à ces mesures. Les contrats d'importation par la voie Ouest font l'objet d'une procédure d'appel à la concurrence conformément aux dispositions régissant les marchés publics. Toutefois, bien que toute entreprise étrangère peut soumissionner, une disposition règlementaire institue que la consultation internationale soit limitée aux entreprises de la Communauté Economique des Etats de l'Afrique Centrale (CEEAC). Cette disposition ne garantit pas un approvisionnement en produits pétroliers aux coûts les plus bas. Elle est en outre, contraire aux dispositions de l'IDA.

Dans la pratique, la société d'Etat PETROZAIRE qui assure le Secrétariat Technique depuis mai 1988 (circulaire du 23 mai 1988) est la maître d'oeuvre de l'approvisionnement pétrolier du pays. Les sociétés de distribution n'ont qu'un rôle consultatif dans le cadre de la passation des marchés et de la gestion des contrats de fournitures. La pratique établie quant au fonctionnement du Comité d'achat, limite donc considérablement les possibilités de choix des opérateurs.

En définitif, le fonctionnement du COMITE D'ACHAT n'apporte pas toutes les garanties quant au respect du principe de liberalisation des importations affiché par les Pouvoirs Publics, ni ne favorise la libre concurrence entre les sociétés de distribution.

2.4. Cadre juridique actuel

Le secteur de l'approvisionnement et de la distribution des produits pétroliers est regi par un cadre juridique incomplet (absence d'une loi-cadre règlementant l'activité commerciales d'importation et de distribution), dans lequel règne une certaine confusion sur le plan des textes en vigueur. Ainsi, certaines dispositions prises par Ordonnances avant 1985 ont été modifiées par la suite au moment de la libéralisation des importations par des lettres circulaires. Aucune Ordonnance rectificative n'a été prise pour les confirmer. Il s'agit notamment
de :

- l'Ordonnace no. 81-004 du 14 février 1981 qui stipule que l'activité d'importation et d'exportation d'hydrocarbures et leurs dérivés est monopole d'Etat et sera exercée par PETROZAIRE. Les sociétés ou personnes physiques ont toutefois la possibilité d'importer ou d'exporter certains produits dans des conditions fixées par un cahier des charges et sur autorisation de PETROZAIRE. La lettre circulaire du Gouverneur de la Banque du Zaïre du 5 juin 1985, annonce qu'en conformité avec la décision du Conseil Exécutif, les sociétés pétrolières pourront désormais importer sans autorisation préalable de PETROZAIRE.

- L'Ordonnance no. 84-145 du 2 juillet 1984 portant cession des participations de l'Etat dans les sociétés pétrolières de distribution à PETROZAIRE a été infirmée par la lettre no. 134/cab/MINES du 19 août 1985.

L'annexe 1 donne les principaux textes légaux concernant le secteur de la distribution.

Afin de pallier aux insuffisances et de corriger les anomalies dans le fonctionnement du système d'approvisionnement et de distribution des produits pétroliers, une étude du mode de fonctionnement et de la structure institutionnelle du secteur exécutée par le bureau d'études TRANSENERG en mars 1988, avance notamment les propositions suivantes :

1. l'activité d'importation, de commercialisation et de distribution des produits pétroliers peut être exercée seulement sur autorisation délivrée par le Conseil Exécutif pour une période renouvelable de 5 ans et précise la la validité territoriale.

2. les prix maxima de vente sont fixés selon des règles établis par l'Administration en fonction de l'évolution des prix internationaux et du coût de distribution. Les sociétés de distribution peuvent accorder à leurs clients des rabais sur ces prix maxima, dans un esprit de concurrence.

Ces deux propositions sont à la base des projets de réformes préparés par le Conseil Exécutif visant à améliorer le fonctionnement du secteur de la distribution au Zaïre.

CHAPITRE 3

STRUCTURE DE LA CONSOMMATION DES PRODUITS PETROLIERS

3.1. Situation des hydrocarbures dans le bilan énergétique.

La consommation totale d'énergie au Zaïre s'élève à 10,4 millions tonnes équivalent pétrole (TEP) ce qui représente une consommation annuelle par habitant de 300 Kg équivalent pétrole. L'énergie prédominante consommée par les ménages est l'énergie à base de bois puisqu'elle représente 87,5 % de la consommation énergétique totale du pays. Les produits pétroliers représentent seulement 7 % de la consommation totale et l'électricité 4,5 % (voir **tableau 3.1**).

Si l'on considère uniquement la consommation énergétique de sources commerciales (charbon, hydrocarbures et électricité), la part des hydrocarbures s'élève à 57 %, ce qui représente une moyenne annuelle par habitant de 30 Kg équivalent pétrole ce qui est très faible comparativement à la moyenne des pays de l'Afrique subsaharienne qui est d'environ 140 Kg EP.

Le niveau modéré de la consommation en produits pétroliers au Zaïre reflète surtout le stade réduit de développement des activités économiques consommatrices de produits pétroliers telles que les transports, l'industrie et l'agriculture mécanisée.

Tableau 3.1 : EVOLUTION DE LA CONSOMMATION D'ENERGIE TOTALE

(en mille TOE)

	1983	1984	1985	1986	1987	Pourcent
Produits pétroliers	796	704	730	825	733	7,1 %
Charbon	169	104	72	90	89	0,9 %
Electricité	405	422	437	457	466	4,5 %
Total Commercial	1370	1230	1239	1372	1288	12,5 %
Bois	8400	8331	8581	8838	9103	87,5 %
Energie totale	9770	9561	9820	10210	10391	100 %

Source : Département de l'Economie Nationale.

Cette situation est d'autant plus inquiétante que la consommation de produits pétroliers au Zaïre est quasiment stable (700 000 tonnes/an) depuis une dizaine d'années.

Cette situation résulte essentiellement des raisons suivantes :

- pénuries en devises pour l'achat de produits importés,
- infrastructures de transport défaillantes,
- blocage des prix des produits pétroliers à la consommation.

3.2. Répartition de la consommation par région.

La répartition de la consommation sur le territoire est très inégale. Les régions de KINSHASA et du BAS-ZAIRE représentent à elles seules 65,5 % de la consommation totale du pays, alors que les régions du Sud (SHABA) et de l'Est (KIVU) représentent seulement respectivement 13,5 % et 2 % (voir tableaux 3.2.a et 3.2.b).

A ce deséquilibre régional, s'ajoute une répartition très inégale de la structure de la consommation par produits.

En effet, la demande en produits pétroliers porte essentiellement sur le diesel qui représente 50 % de la consommation totale. Les parts relatives en essence, en kerosene et en fuel représentent respectivement 18,5 %, 25 % et 6 %.

Cette situation tient au fait que le diesel est utilisé à la fois dans le secteur des transports mais aussi dans les secteurs de l'industrie et des Mines, notamment pour l'utilisation des moteurs fixes.

Si l'on considère la répartition de la consommation par produits et par région, on constate que le deséquilibre est très nettement marqué pour les régions du Sud et de l'Est. Dans le Sud, cette situation tient au fait de la présence de la Société minière d'Etat GECAMINES qui consomme 80 000 m^3 de diesel soit près de 70 % de la consommation totale du Sud.

TABLEAU 3.2.a : CONSOMMATION D'HYDROCARBURES PAR REGION 1986 - 1989

Année	KINSHASA	BAS-ZAIRE	BANDUNDU EQUATEUR	HAUT-ZAIRE	KIVU	KASAI	SHABA	TOTAL
1986	448650	105455	50661	40959	26765	63858	132088	868436
1987	444361	108553	48461	35413	29796	25074	121590	813248
1988	510230	121999	49155	28743	34890	68679	116518	930214
1989	490271	110094	47403	32794	17597	71297	121956	891412

Sources : 86-87 Conjoncture Economique
88-89 Marketing Companies.

TABLEAU 3.2.b : CONSOMMATION D'HYDROCARBURES PAR PRODUIT ET PAR REGION

(000 m^3)

	Essence	Kerosene	Jet Fuel	Diesel	Fuel Oil	Avgas	Total	%
Kinshasa	123,1	20,3	169,9	167,7	14,3	3,8	490,3	53
Bas-Zaïre	10,4	5,7	-	47	46,9	-	110,1	12,5
Bandundu Equateur	6,0	4,0	1,5	34,7	-	-	47,4	5
Haut-Zaïre	5,4	2,1	4,3	2,9	-	-	32,8	4
Kasaï	6,7	3,6	1,6	59,3	-	-	71,3	8
Kivu	5,1	1,1	1	10,2	-	-	17,6	2
Shaba	10,3	1,1	4,4	106,1	-	-	121,9	13,5
.(Gecamines	0,5	-	0,1	84	-	-	84,5	9,5)
.(autres	9,8	1,1	4,3	22,1	-	-	37,4	4)
Total	166,9	36,4	187,1	466	51,2	3,8	891,4	
Pourcent	18,5	4	21	50	6	0,5		100

Source : ZAIRE SEP, Marketing Companies

N. B. Les totaux ne sont pas parfaitement concordants, à cause des chiffres arrondis.

PART RELATIVE DES PRODUITS PETROLIERS DANS LE SUD ET L'EST

	moyenne nationale	moyenne SHABA	moyenne KIVU
Gasoline	18,5 %	8,5 %	29 %
Diesel	50 %	87 %	58 %
Kerosene/Jet	25 %	4,5 %	58,5 %
Fuel Oil	6 %	-	-
Avgas	0,5 %	-	-

3.3. Estimation du marché parallèle

Il est très difficile de faire une estimation des ventes réalisées sur le marché parallèle car plusieurs causes concourent à sa génération. On peut toutefois avancer qu'il existe deux causes essentielles au développement du marché noir dans les régions du Sud et de l'Est du Zaïre : l'évolution des prix officiels des produits raffinés et les pénuries au niveau des approvisionnements ; la première conduisant souvent à la seconde comme cela a été le cas au cours des années récentes. la modification de la structure des prix des produits par le jeu de la fiscalité a été un des facteurs qui a pertubé le plus les approvisionnements des marchés de l'Est et du Sud.

En effet, pour compenser les différentiels de coûts des importations d'une région à l'autre du pays, il a été introduit une péréquation des prix au consommateur par le biais d'une fiscalité négative sur les prix à l'Est et au Sud du pays. Les produits ainsi subventionnés étaient réexportés dans les pays limitrophes de ces régions (Burundi, Rwanda) où les prix étaient plus élevés, ce qui avait pour conséquence d'accentuer la pénurie en produits.

En revanche, le réaménagement de la fiscalité en 1988 a conduit à une très forte augmentation des prix à la consommation et a provoqué un développement des ventes sur le marché parallèle par des importations en fraude moins coûteuses.

Enfin, les fortes augmentations de prix à la consommation survenues depuis novembre 1988 ont accentué ce phénomène, notamment sur le marché EST. Ces hausses de tarifs ont joué pleinement sur les ventes puisque celles-ci se sont quasiment effondrées en cours de l'année 1989. Les ventes d'essence et de diesel ont diminué de moitié et celle de Kerosene ont été divisées par 7 comme le montre la tableau ci-après :

Evolution des Ventes dans la région EST (Kivu)
(m^3)

Année	Gasoline	Kerosene	Diesel
1987	7719	1576	16593
1988	9527	2537	19503
1989	5060	364	9855

A l'analyse des statistiques de ventes de produits pétroliers dans la région de l'EST, on constate une très nette dégradation des ventes mensuelles à partir du mois de juin 1989. (voir **tableau 3.3**), notamment pour le kerosene. On notera par ailleurs que le prix à la consommation au Rwanda pour ce produit est inférieur à celui de Bukavu (voir **tableau 3.4**).

On peut considérer, comme la profession pétrolière dans son ensemble, que la perte au niveau des ventes en 1989 par rapport à 1988 s'est reportée intégralement sur le marché parallèle ce qui ferait ressortir des taux de vente sur ce marché de l'ordre de 50 % pour l'essence et le diesel et de 80 % pour le kerosene.

En ce qui concerne les ventes de produits dans la région du SHABA au Sud du pays, on n'observe pas la même tendance. Les ventes dans cette région en 1989, ont effet, retrouvé leur niveau de 1987.

Evolution des Ventes dans la région Sud (Shaba)
(m^3)

Année	Gasoline	Kerosene	Diesel
1987	9414	4165	107991
1988	7521	4179	104818
1989	10269	5575	106112

Il existe toutefois des ventes sur le marché parallèle, mais elles n'atteignent pas l'ampleur de celles de la région Est, malgré des décôtes importantes sur les prix du marché parallèle pour le diesel et le kérosène (voir **tableau 3.5**). D'après certaines estimations, les ventes sur le marché parallèle seraient de l'ordre de 10 à 20 % de la consommation de la région.

Dans l'hypothèse où l'on voudrait ajuster les prix des produits pétroliers à la consommation dans les régions SUD et EST en fonction des prix du marché parallèle, il faudrait instituer sur les prix des produits tels que le diesel et le kérosène, une fiscalité nulle ou négative selon le produit (voir tableau 3.6).

Tableau 3.3 : VENTES DE CARBURANTS A L'EST : 1989

(m^3)

	Gasoline	Kerosene	Diesel
January	899	50	1874
February	1180	33	1158
March	359	5	1568
April	350	7	852
May	640	8	610
June	121	43	1209
July	276	2	300
August	211	20	321
September	95	124	221
October	130	47	367
November	471	5	780
December	327	12	595
Total	5059	364	9855

Source : FINA-ZAIRE

TABLEAU 3.4 : PRIX OFFICIELS ET PRIX FRONTIERE RWANDA : KIVU

(Z/litre)

	Est (Bukavu)	Frontière Rwanda
Essence	336	335
Diesel	354	322,5
Kérosène	335	268

TABLEAU 3.5 : PRIX OFFICIELS ET PRIX DU MARCHE NOIR : LUBUMBASHI

(Z/litre)

	Prix officiel février 1990	Prix marché noir février 1990
Essence	371	360
Diesel	361	250
Kérosène	342	225

Source : Marketing Companies

TABLEAU 3.6 : AJUSTEMENT DES PRIX OFFICIELS SUR LES PRIX DU MARCHE PARALLELE

Prix Est (1)	Gasoline	Kérosène	Diesel
Prix officiel	345	343,5	363
Prix officiel avec décote (3)	310,5	309,15	326,7
Prix Rwanda	335	268	322,5
Différence	- 24,5	41,15	4,2
Taxe fiscale	112,7	57,8	101,5

Prix Sud	Gasoline	Kérosène	Diesel
Prix officiel (2)	371	342	361
Prix officiel avec décote (3)	333,9	307,8	324,9
Prix marché noir	360	225	250
Différence	- 26,1	82,8	74,9
Taxe fiscale	112,7	57,8	101,5

(1) Prix Bukavu

(2) Prix Lubumbashi

(3) Ce prix tient compte d'une décote de 10 %.
Cette décote représente le seuil maximum de l'écart entre le prix officiel et le prix sur le marché parallèle, en decà duquel il n'est plus rentable de vendre sur ce marché.

Compte tenu de l'évolution attendue des prix des produits raffinés en terme nominal (voir chap. 5), et du maintien du différentiel entre les prix officiels et ceux du marché parallèle qui en résulterait, nous retiendrons pour les prévisions de demande en produits pétroliers pour les régions Est et Sud du pays l'hypothèse d'une stabilisation au niveau de 1989 des ventes sur le marché parallèle pour ces régions.

3.4. Prévisions de Consommation en produits pétroliers : 1990-1995

Il est très difficile de déterminer un trend de croissance de la demande en produits pétroliers au Zaïre car plusieurs facteurs difficilement maitrisables, concourent à sa détermination.

3.4.1 Incertitudes sur les prévisions de demande

Plusieurs incertitudes demeurent. On peut citer :

a) la réalisation des objectifs macro-économiques du pays :

- taux de croissance attendu du PNB en volume : 3,5 % l'an (période 90-92)

- diminution du taux d'inflation : en 1989 : 75 %
  en 1990 : 38 % fin mars
  20 % fin d'année
  en 1991 : 15 %

b) les disponibilités en devises sur lesquelles des incertitudes pesent en raison notamment :

- de la baisse de la production de cuivre de Gécamines en 1990-1991

- de l'impasse entre le zaïre et la Banque Mondiale dans les négociations relatives au Prêt Sectoriel de l'Energie (ENERGY I) qui doit permettre notamment le financement des importations de produits pétroliers pour 75 millions US$.

c) la mise en application effective de la dérèglementation des prix des produits et du secteur de la distribution,

d) Les effets des augmentations attendues des prix sur la demande,

e) la reconstitution des stocks opérationnels des sociétés de distribution,

f) l'évolution de la consommation publique,

g) les consommations des produits raffinés sur le marché parallèle,

h) l'amélioration des infrastructures de transport,

i) l'absence de statistiques détaillées et fiables. Selon la source (fournisseurs ou consommateurs), on constate des écarts dans les volumes pouvant aller jusqu'à 20 %.

La diversité des chiffres de prévisions de demande pour les cinq prochaines années montre combien l'exercise n'est pas aisé, d'autant que les hypothèses sous-jacentes ne sont pas toujours explicitées.

On peut toutefois classer les scénarios de prévisions de demande en produits pétroliers à l'horizon 1995 en trois catégories :

1. **cas optimiste** : croissance de la demande : + 3 % l'an en moyenne.

   - Banque Mondiale,

   - Industrie Pétrolière

2. **cas pessimiste** : croissance de la demande : flat sur la période.

   - Industrie Pétrolière,

   - Départements ministériels : Office des Douanes ; Département des Mines et de l'Energie (uniquement pour les prévisions de l'année 1990)

   - Ce scenario suppose que les contraintes sur le secteur perdurent à moyen terme.

3. **Cas intermédiaire** : croissance de la demande : + 1,5 % l'an en moyenne.

   - Banque Africaine de Développement (Prêt Sectoriel de l'Energie ; avril 1988)

Pour établir les prévisions de demande, nous proposons de retenir la méthodologie présentée ci-après :

3.4.2. Prévision de demande pour la période 1990-1995.

Nous retiendrons les hypothèses suivantes :

- Pour chacun des produits, on décomposera autant que possible la demande en trois secteurs : public, parapublic et privé.

- pour chacun des secteurs, nous retiendrons les hypothèses de consommations par produit suivantes :

  a) **secteur public** : stabilité des consommations en volume pour l'essence et le jet fuel.

b) secteur parapublic :

- Gécamines : Réduction de 15 % la consommation de diesel en 1990-1991 en raison de la baisse attendue du volume d'activité au cours de cette période, et rattrappage par pallier sur 4 ans du niveau de 1989.

- ONATRA : Le planning du fournisseur SONATRAD prévoit 33500 m^3 de diesel pour 1990, soit une baisse de 9 % par rapport à 1989. Stabilité de la consommation à ce niveau pour la période 1991-1995.

- SNCZ : Le planning du fournisseur SONATRAD prévoit 29000 m^3 de diesel pour 1990, soit une réduction de 10 % par rapport à 1989. Stabilité de la consommation à ce niveau pour la période 1991-1995.

- Autres : taux annuel de croissance estimé à 1,5 %.

c) Secteur privé : les prévisions de consommation par produits s'établissent comme suit :

- ESSENCE : 1990-1991 : stabilité de la croissance en volume au niveau de 1989.

  1992-1995. Augmentation de la consommation de 1,5 % par an.

  Cette hypothèse qui suppose un effet prix neutre sur la demande peut paraître optimiste compte tenu de l'évolution actuelle du taux d'inflation.

- DIESEL : augmentation de la consommation en fonction de la croissance attendue du traffic du secteur transport soit 1,5% l'an en moyenne.

- KEROSENE : stabilité du niveau de consommation de 1989 ; l'augmentation probable de la consommation de ce produit devant être compensée par les effets de substitution du kerosène à l'éctricité.

- FUEL OIL : baisse de la consommation de 2 % l'an sur l'ensemble de la période en raison du passage du fuel à l'électricité pour les grosses entreprises (brasserie, cimenteries).

- Reconstitution des stocks opérationnels :

  Compte tenu du niveau très faible des stocks opérationnels des sociétés de distribution (15 jours en moyenne), nous ferons l'hypothèse d'une remise à niveau du stock à 45 jours de consommation. Le niveau de 45 jours représente le délai moyen des approvisionnements pour le pays qui permet d'assurer un approvisionnement régulier du marché. On suppose que la constitution de 30 jours de stock supplémentaires s'effectuera en deux étapes : 15 jours en 1990 et 15 jours en 1991.

- Stocks stratégiques :

  Nous ne ferons pas d'hypothèses sur la constitution d'un stock stratégique. Nous supposons que les devises sont affectées en priorité aux besoins courants.

Compte tenu de ces hypothèses, ,deux simulations de prévisions de demande sont présentées: la première avec reconstitution des stocks opérationels et la seconde hors reconstitution des stocks (voir tableau 3.7).

3.4.3. Prévisions de vente 1990-1991 pour les régions Sud et Est

Pour déterminer les volumes d'importation par produits pour les voies SUD et EST du pays, on retiendra les hypothèses suivantes :

-Région Est : Maintien du niveau des ventes sur le marché officiel au niveau de celui atteint en 1989, ce qui suppose que les ventes sur le marché parallèle se stabilisent elles aussi à leur niveau actuel. Cette hypothèse peu paraître relativement optimiste dans la perspective où la fermeture de certains points de vente du réseau de détail risque de se confirmer si de nouvelles dispositions administratives ne sont pas prises.

-Région Sud : La profession pétrolière estime qu'il existe dans la région du Shaba une forte demande potentielle non encore satisfaite par le réseau de détail, notamment pour l'essence. On peut donc attendre, si les conditions d'approvisionnement sont satisfaisantes (disponibilité en devises) que les ventes dans cette région devraient retrouver leur niveau de 1986. Soit environ 13 000 m^3 d'essence et 6100 m^3 de kerosene. Les ventes de diesel devraient quant à elles diminuer en raison notamment des baisses de consommations de GECAMINES (moins 12600 m^3) et de SNCZ (moins 600 m^3) du fait du renouvellement de certains matériels de traction. Ces baissent devraient néanmoins être compensées en partie par une augmentation de la consommation de diesel du secteur privé des transports.

TABLEAU 3.7 : PROJECTIONS DE DEMANDE : 1990 - 1995

(000 M3)

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
ESSENCE							
- Consommat.	166.9	168.1	168.7	169.9	171.1	172.3	173.5
- Public	50.6	50.6	50.1	50.1	50.1	50.1	50.1
- Privé	116.3	117.5	118.6	119.8	121.0	122.2	123.5
- Inventaires		7.0	7.0	0.1	0.1	0.2	0.2
TOTAL	166.9	175.1	175.8	170.1	171.3	172.5	173.7
DIESEL							
- Consommat.	446.0	430.3	434.8	442.9	451.2	459.7	468.8
- Public	0	0	0	0	0	0	0
- Gecamines	84.0	71.4	71.4	75.0	78.7	82.6	87.0
- SNCZ	32.0	29.0	29.0	29.0	29.0	29.0	29.0
- ONATRA	36.5	33.5	33.5	33.5	33.5	33.5	33.5
- Privé	293.5	296.4	300.9	305.4	310.0	314.6	319.3
- Inventaires		17.9	18.1	1.0	1.0	1.1	1.1
TOTAL	446.0	448.3	452.9	443.9	452.2	460.8	470.0
KEROSENE							
- Consommat.	36.3	36.3	36.3	36.3	36.3	36.3	36.3
- Inventaires		1.5	1.5	0	0	0	0
TOTAL	36.3	37.8	37.8	36.3	36.3	36.3	36.3
JET FUEL							
- Consommat.	187.1	188.5	190.7	192.9	195.1	197.3	199.6
- Public	45.0	45.0	45.0	45.0	45.0	45.0	45.0
- Privé	142.1	143.5	145.7	147.9	150.1	152.3	154.6
- Inventaires		7.9	7.9	0.3	0.3	0.3	0.3
TOTAL	187.1	196.4	198.6	193.1	195.4	197.6	199.9
FUEL OIL							
- Consommat.	50.7	49.7	48.7	47.7	46.8	45.8	44.9
- Inventaires		2.1	2.0	-0.1	-0.1	-0.1	-0.1
TOTAL	50.7	51.8	50.7	47.6	46.6	45.7	44.8
AUTRES							
- Consommat.	4.3	4.4	4.4	4.5	4.6	4.6	4.7
- Inventaires		0.2	0.2	0	0	0	0
TOTAL	4.3	4.5	4.6	4.5	4.6	4.6	4.7
TOTAL(a/stocks)	891.3	913.8	920.4	895.5	806.3	917.5	929.4
(augmentation)		2.5	0.7	-2.7	1.2	1.2	1.3
TOTAL(s/stocks)	891.3	877.3	883.6	894.2	905.0	916.1	927.9
(augmentation)		- 1.6	0.7	1.2	1.2	1.2	1.3

Les tableaux (3.8 et 3.9) donnent les prévisions de vente par produits pour les régions du Shaba et du Kivu pour la période 1990-1991. La consommation prévisionnelle ressortirait pour la région du SHABA à 113900 m^3 (contre 121956 m^3 en 1989) et celle de la région du KIVU à 18370 m^3 (contre 17597 m^3 en 1989). Ces prévisions tiennent compte de l'hypohèse de reconstitution des stocks opérationnels.

Tableau 3.8 : ESTIMATION DES VENTES : REGION SHABA

(m^3)

	Consumption 1989	Consumption 1990-1991	Stock	Total 1990-1991
Gasoline	10269	13000	550	13550
Kerosene	5575	6100	250	6350
Diesel	106112	93200	800	94000
GECAMINES	84000	71400	-	71400
SNCZ(SHABA)	2400	1800	-	1800
Autres	19712	20000	800	20800
Total	121956	112300	1600	113900

Tableau 3.9 : ESTIMATION DES VENTES : REGION KIVU

(m^3)

	Consumption 1989	Consumption 1990-1991	Stock	Total 1990-1991
Gasoline	5056	5100	200	5300
Kerosene	2288	2300	95	2395
Diesel	10249	10250	425	10675
Total	17593	17650	720	18370

CHAPITRE 4

STRUCTURE DES APPROVISIONNEMENTS EN PRODUITS PETROLIERS

L'approvisionnement du pays en produits pétroliers est assuré par trois voies d'entrée :

- la voie Ouest qui assure 85 à 90 % des besoins nationaux et qui est alimentée à partir de la production locale de la raffinerie SOZIR et des importations directes,

- la voie Sud qui représente 7 % des besoins à partir des importations de l'Afrique du Sud et de la Tanzanie (Dar es Salam), ainsi que des achats transitant par la Zambie.

- la voie Est qui représente 3 % des besoins à partir des importations en provenance principalement du Kenya (Nairobi).

Le tableau 4.1 montre la répartition des approvisionnements du pays en produits pétroliers pour la période 1979-1989.

4.1. Production Nationale en Produits Pétroliers

La raffinerie de Moanda est exploitée par une société mixte Zaïro-Italienne (SOZIR) dont le capital est detenu à part égale entre l'Etat (50 %) et AGIP
(50 %).

4.1.1. Situation actuelle

La raffinerie a une capacité théorique de 750 000 tonnes/an, en principe suffisante pour couvrir l'intégralité des besoins du pays qui est de 730 000 tonnes.
Dans la réalité, la raffinerie n'a jamais fonctionné a plein rendement depuis 1979. Le taux d'utilisation qui était de 90 % entre 1968 et 1977 a baissé à
56 % en moyenne au cours de la période 1979 - 1988.

Cette situation résulte de l'effet combiné de deux facteurs : l'un structurel, l'autre conjoncturel :

1. les installations de la raffinerie sont inadaptées à la structure de la consommation du pays. En effet, la raffinerie a été concue pour traiter du pétrole brut léger. Les rendements en produits raffinés obtenus à partir du traitement primaire des bruts sont déséquilibrés par rapport à la demande intérieure par un excedent en fuel'oil et un déficit en kerosene et gazole.
   Pour minimiser les pertes financières, la raffinerie est conduit à limiter sa capacité de traitement à 300 000 tonnes/an de pétrole brut léger nigerian, ce qui permet aux rendements des bruts, de saturer la consommation interne de fuel oil et d'éviter de produire des surplus de fuel à exporter. Le tableau 4.2 met en évidence les taux de rendement du brut et la structure de la consommation nationale par produits.

ble 4.1 : Fuel Supply and Utilization, 1979 - 1989, metric tons

	Local Production	Imports Via Matadi	South	Est	Total	Total Prod. + Imports	Consumption	Fuel Oil Exports	Stock Change
79	402,606	338,100	50,960	11,480	400,549	803,157	688,639	138,422	(23,904)
30	429,796	385,777	45,135	14,001	444,913	874,709	720,463	137,224	17,022
81	286,544	457,163	13,129	23,440	493,722	780,266	763,979	60,640	(44,353)
32	102,481	594,229	0	12,094	596,323	608,804	663,086	12,537	33,181
33	46,685	679,162	2,004	11,902	893,068	739,753	691,027	2,627	46,099
34	182,023	467,000	678	16,305	483,983	666,006	656,805	7,002	2,199
35	5,049	672,482	20,673	9,206	702,361	707,410	678,928	0	28,482
36	60,693	559,180	64,580	17,773	641,533	702,226	721,585	0	(19,359)
87	203,494	437,589	54,044	21,447	513,080	716,574	666,875	504	49,195
38	272,470	479,110	53,905	25,607	558,622	831,092	761,876	548	68,668
39	310,376	324,660	60,786	12.002	397.428	707,795	728,702	0	(20,907)

ırce : Département de l'Economie Nationale et de l'Industrie,
njoncture Economique, various issues.

TABLEAU 4.2 : PRODUCTION SELON PRODUITS : 1989

Produit	Production (Tonnes)	(%)	Consommation (%)
Diesel	126507	40,8	50,1
Kérosène	67519	21,7	25,2
Essence	62516	20,2	18,2
Fuel Oil	53445	17,2	5,8
Autres	380	0,1	0,1
Total	310367	100	100

Source : Comité d'Achat

2. l'apparition d'une sur-capacité de raffinage au plan mondial au cours de ces dix dernières années a provoqué une baisse des prix relatifs des produits raffinés par rapport au pétrole brut. Il devenait ainsi beaucoup plus rentable pour le pays d'importer directement des produits raffinés que d'acheter du brut et de le raffiner localement.

   Cette stratégie qui a été suivie a conduit la SOZIR à mettre en sommeil la raffinerie en 1985.

4.1.2. Perspectives de la production nationale.

Dans le cadre des études relatives à la rentabilité de la raffinerie, plusieurs solutions ont été envisagées ; à savoir la fermeture de la raffinerie, le maintien en service ou la modernisation des installations.

- A. La modernisation de la raffinerie :
  Les études de faisabilité montrent que l'installation d'une unité de conversion secondaire (thermocraqueur ou hydrocraqueur pour un coût estimé de 40 à 80 millions de dollars) permettant de mieux valoriser les bruts lourds en produisant davantage de produits blancs et moins de fuel lours, n'est pas rentable. Cette solution a donc été rejetée.

- B. l'hypothèse de la fermeture pure et simple de la raffinerie a également été écartée par les pouvoirs publics.
  Son maintien en activité assure en effet :

  - une plus grande sécurité des approvisionnements pétroliers du pays.

  - une meilleure adaptation des délais de la production locale par rapport à la demande du marché intérieure.

- C. Dans ces conditions, la solution retenue par les Pouvoirs Publics est le maintien en activité de la raffinerie aux conditions suivantes :

  - programme d'investissement minimum qui permettra à la raffinerie d'améliorer ses performances opérationnelles en matière de stockage pour répondre aux impératifs d'acheminement des produits par le futur pipeline Muanda-Matadi.

  - restructuration interne en vue de diminuer les coûts opératoires qui sont excessifs. Les coûts opératoires de la raffinere ressortent actuellement à 22,1 $/tonne sur la base d'un traitement annuel de 300.000 tonnes. Ces coûts pourraient diminuer, sous des conditions de réhabilitation, à 15$/tonne, ce qui laisserait compte tenu d'un fee de 9$/tonne pour le contrat de processing, une perte nette de 6$/tonne contre 13$/tonne présentement. Actuellement la rémunération de SOZIR est couverte par l'intermédiaire de deux redevances incluses dans la structure des prix des produits pétroliers : l'une relative à l'activité d'allégement des bateaux et de stockage, l'autre à l'activité de raffinage.

  - optimisation de la production à 300.000 tonnes/an sous la forme de processing, ce qui laisserait un solde à importer d'environ 400.000 tonnes par an.

4.2. Structures des Importations

4.2.1. Structures des approvisionnements par origine.

A. Importations par la voie Ouest

Les importations par la voie Ouest représentent 55 % des importations totales en produits raffinés. Ces importations sont faites à partir des ports de l'Atlantique en provenance des pays Africains (Côte d'Ivoire, Gabon et Congo).

En juillet 1988, à la suite de la décision du sommet de la Communauté Economique des Etats de l'Afrique Centrale (CEEAC), de renforcer les échanges intracommunautaires, le contrat avec la société PETROBRAS a été résilié. Un appel d'offres restreint a été lancé auprès des fournisseurs de la CEEAC et a conduit à retenir un fournisseur groupant la Société Elf Aquitaine, la Société Gabonaise de Raffinage et la Société Congolaise de Raffinage.

B. Importations par la voie Sud (SHABA)

Les importations par la voie SUD ont deux origines essentielles :

- les importations en provenance d'Afrique du Sud (DURBAN) qui concernent environ 80 % des importations totales de la voie SUD. L'acheminement de ces produits est réalisé par voie ferrée de Durban jusqu'à la ville frontière de SAKANIA, au Zaïre.

- les importations en provenance de TANZANIE à partir du port de Dar es Salam jusqu'à LUBUMBASHI par la route. Il n'y a pratiquement plus d'importations à partir de la raffinerie de NDOLA en ZAMBIE en raison de l'impossibilité d'assurer un approvisionnement régulier par cette source.

C. Importations par la voie Est (KIVU)

En raison de son enclavement par rapport au reste du pays, les importations par la voie Est sont exclusivement reservées à l'approvisionnement de la région Est du pays (Kivu).
Les importations sont faites par camion citerne :

- Soit ex Nairobi au Kenya (via l'Ouganda)
- Soit ex El-Doret ville frontière KENYA-OUGANDA.

Le tableau ci-après résume les flux d'importations par origine.

Opérateur	Pays d'origine	Volume m^3	Pourcent
Voie Ouest : Contrat Elf :	Côte d'Ivoire) Gabon) Congo)	406250	100 %
Voie Est : Sociétés pétrolières locales	Kenya	17600	100 %
Voie Sud : Sociétés pétrolières locales	Afrique du Sud	58000	80 %
	Tanzanie	14500	20 %

4.2.2. Structure d'approvisionnement par produits des régions Sud et Est du Zaïre

La région Sud est alimentée par deux sources d'approvisonnement : la Voie Ouest ex Matadi et les importations à partir du sud.

Les importations en produits pétroliers à partir de la Voie Ouest concernent la quasi totalité de la consommation du sud pour l'essence (90 %) et le jet Fuel (100 %). La fourniture en diesel ressort quant à elle à environ 36 % (voir tableau 4.3)

Les importations par la Voie Sud fournissent le complément en essence (10 %) et Diesel (64 %).

Le tableau ci-après donne les parts relatives par produits importés ex Ouest et ex Sud.

	Ex - Ouest Matadi	Ex - Sud
Gasoline	90 %	10 %
Jet Fuel	100 %	0
Diesel	36 %	64 %

. La région Est est approvisionnée exclusivement à partir des importations du Kenya (voir tableau 4.4.).

Table. 4.3 : SOUTH FUEL IMPORTS ,(cubic meter)

1986	Ex-West	Ex-South	Total	Consumpt.
Gasoline	11484	2376	13860	11484
Diesel	60828	74712	135540	112055
Jet/Kero.	5964	0	5964	6248
	78276	77088	155364	129787

1987	Ex-West	Ex-South	Total	Consumpt.
Gasoline	8448	1612	10060	9414
Diesel	45756	62918	108674	107991
Jet/Kero.	3780	0	3780	4185
	57984	64530	122514	121590

1988	Ex-West	Ex-South	Total	Consumpt.
Gasoline	7380	703	8083	7521
Diesel	41264	63554	104818	104818
Jet/Kero.	4416	0	4416	4179
	53060	64257	117317	116518

1989	Ex-West	Ex-South	Total	Consumpt.
Gasoline	10157	1528	11685	10269
Diesel	42385	75998	118383	106112
Jet/Kero.	5034	0	5034	5575
	57576	77526	135102	121956

Source : Petrozaire,Comite d'Achat

Table.4.4 : EAST FUEL IMPORTS (cubic meter)

1986	Ex-East	Consumpt.
Gasoline	6565	6455
Diesel	17380	16813
Jet/Kero.	3625	3497
	27570	26765

1987	Ex-East	Consumpt.
Gasoline	7080	7719
Diesel	15358	17602
Jet/Kero.	4186	4475
	26624	29796

1988	Ex-East	Consumpt.
Gasoline	8754	9527
Diesel	18051	19512
Jet/Kero.	5021	5851
	31826	34890

1989	Ex-East	Consumpt.
Gasoline	5153	5056
Diesel	10971	10249
Jet/Kero.	2204	2288
	18328	17593

Source : Petrozaire,Comite d'Achat

4.3. Structures des coûts des approvisionnements par origine.

Les coûts des approvisionnements par produits sont comparés par origine d'importation.
La base de comparaison est celle qui ressort du calcul des structures officielles des prix des produits pétroliers au 5 février 1990.
(La dernière disponible au moment de la rédaction de ce rapport)

Le coût moyen ponderé CIF ex frontière s'établit de la facon suivante :

A. Importations par la Voie Ouest :

Le coût moyen pondéré des importations par la Voie Ouest s'élève à 207,76 dollars la tonne soit 153,75 dollar par m^3. Ce coût est déterminé par les éléments suivants :

- les prix de cession ex - raffinerie des produits CHEVRON calculés sur la base de la cotation Platt's CIF NWE soit 195$/tonne, pour 60 % du total des importations par la voie Ouest,

- les prix de cession des importations des produits Elf-Aquitaine calculés sur la base de la cotation Platt's CIF NWE soit 226,91$/tonne pour 40 % des importations totales.

Bien que la cotation de référence soit la même pour les deux sources d'approvisionnements (CHEVRON et Elf-Aquitaine), il existe une différence dans les prix de cession.
Cette différence est due d'une part, à la variation des prix internationaux entre les dates de déchargement des cargaisons, et d'autre part, au fait que les fournitures de Elf Aquitaine sont livrées au dépôt de Matadi alors que celles de CHEVRON le sont à Muanda.
La différence de coût du frêt Muanda-Matadi est de l'ordre de 7,5 dollars la tonne.

B. Importations par les Voies Sud et Ouest :

Le coût moyen pondéré des importations par les voies Sud et Est est déterminé sur la base des prix ex - frontière, Sakania pour la voie Sud et Bukavu pour la voie Est.
Ces prix intègrent le prix ex - raffinerie majoré du coût de transport aux frontières du Zaïre.
A partir des éléments fournis par les sociétés importatrices, on peut reconstituer le coût des importations en coût d'achat des produits et coûts de transport.

Les coûts de transports par origine sont donnés ci-après :

Voie Est : Coût moyen du frêt ex Nairobi - Kivu = 160 US$ par m^3

Voie Sud : Coût moyen du frêt ex Durban - Sakania = 120/145$ par m^3

Sur la base des coûts moyens pondérés des importations tels qu'ils sont calculés dans les structures des prix de février 1990, et sur la base des coûts réels de transport donnés ci-dessus, on peut calculer le prix de cession facturé par les fournisseurs comme ci-après :

COMPARAISON DES COUTS DES IMPORTATIONS DES VOIES OUEST - SUD ET EST

US$/m^3	Import cost Voie - Ouest (Platt's CIF) (1)	Base price Platt's CIF	Import cost Voie Est			
			Marge Fournisseur	Transport Ex-Nairobi	Coût moyen total Structure des prix (2)	Rapport (2)/(1)
Gasoline	153,75	153,75	58,25	160	372	2,4
Kerosene	182,78	182,78	47,22	160	390	2,1
Diesel	166,9	166,9	42,9	160	369,8	2,2

US$/m^3	Import cost Voie - Ouest (Platt's CIF) (1)	Base price Platt's CIF	Import cost Voie - Sud			
			Marge Fournisseur	Transport Ex-Durban	Côut moyen total Structure des prix (2)	Rapport (2)/(1)
Diesel	166,9	166,9	86,7-61,7	120-145	373,6	2,2

On constate que par rapport à la cotation internationale Platt's CIF qui détermine le coût moyen des importations par la voie Ouest, les coûts des importations par les voies Est et Sud représentent le double des coûts des importations par la voie Ouest. Ce doublement des coûts est imputable aux coûts du frêt mais aussi à une "marge" facturée par les fournisseurs de 40 à 90 $ par m^3 selon les produits. Cette marge qui est indépendante de la marge de raffinage habituelle est fonction surtout des possibilités d'exportation des pays fournisseurs comme le Kenya, l'Afrique du Sud ou la Tanzanie sur lesquelles les sociétés importatrices n'ont aucune influence, mais vraissemblablement, cette marge pourrait aussi résulter d'une surfacturation de la part des sociétés importatrices.

Cette réalité a conduit les autorités zaïroises à privilegier les importations par la voie Ouest moins coûteuses, et a minoriser celles venant du Sud et de l'Est.

Dans la réalité, on constate le phénomène inverse notamment pour le diesel puisque les volumes importés pour ce produit par la voie Sud ont tendance à augmenter alors que les importations par la voie Ouest diminuent.
Il semble en effet, que les coûts réels d'importations par la voie Sud (EST) soient inférieurs aux coûts facturés inclus dans la structure des prix officiels et laisseraient un profit substantiel aux sociétés importatrices.

Cette tendance expliquerait la prolifération depuis 1989 des sociétés privées telles que Zaire Oil, Modova, Lubunji et Yoshad dans la province du Shaba.
En 1989, la société Zaïre oil a importé ex - Sud 22 000 m^3 de diesel pour Gécamines soit 25 % de sa consommation.

4.4. Prévisions d'importation des régions Sud et Est

A partir des prévisions de consommation établies au chapitre 3.5.3, et sur la base de la répartition des importations par origine en 1989, on peut déterminer le volume et la valeur des importations pour les régions Sud et Est du pays.

Les tableaux 4.5 et 4.6 donnent les volumes et les valeurs estimés des importations annuelles pour la période 1990/1991.

Le coût annuel des importations Sud et Est ressort respectivement à 23 et 6,9 millions $, soit une moyenne mensuelle cumulée d'environ 2,5 millions de dollars. Ces coûts sont calculés sur la base des coûts des importations tels qu'ils apparaissent dans la structure des prix des produits pétroliers de février 1990

Table.4.5 : IMPORTS PROJECTIONS,SHABA:1990/1991

	Consumption 1990/1991 (M3)	Import 1990/1991 ex_West (M3)	ex_South	Value (mio.$)
Gasoline	13550	11780	1770	619.5
Jet/Kero.	6350	6350	0	0
Diesel	94000	33365	60345	22544.9
(Zaire oil)	(25000)		(25000)	9340.0
	113900	51495	62115	23164.4

Table.4.6 : IMPORTS PROJECTIONS,KIVU:1990/1991

	Consumption 1990/1991 (M3)	Import ex_East (M3)	Value (mio.$)
Gasoline	5300	5300	1971.6
Jet/Kero.	2395	2395	934.1
Diesel	10675	10675	3949.8
	18370	18370	6855.4

Toyal imports by month : 2.5 million US$

CHAPITRE 5

STRUCTURE DES PRIX DES PRODUITS PETROLIERS

L'évolution des prix des produits pétroliers au Zaïre a suivi deux phases particulières :

- Une phase de blocage des prix de 1974 à 1988.
- Une phase de rattrapage des prix à partir de novembre 1988.

5.1. Evolution des prix de 1974 à 1988

Lors de la nationalisation des actifs des sociétés privées de distribution pétrolière en 1974, l'Administration Zaïroise a institué un mécanisme de fixation des prix des produits raffinés pour lesquels :

- le prix de vente repercuté à la consommation ne couvrait pas les coûts de revient des produits en terme réels. (voir tableau 5.1 et graphique 5.2)
- les différentiels de coût de transport jusqu'au point de livraison étaient calculés de facon uniforme quelque soit la région ou la localité desservie. Ainsi, les prix des produits vendus à l'intérieur du pays (Est, Sud) étaient subventionnés par les prix vendus à l'Ouest du pays.

L'application de cette politique de fixation des prix des produits pétroliers a conduit les sociétés de distribution à approvisionner les régions Ouest du pays, Bas-Zaïre et Kinshasa en priorité, et à délaisser les régions éloignées (l'Est et le Sud) où les coûts de distribution n'étaient pas couverts par la structure des prix de vente. Il en est résulté dans ces régions, des ruptures dans l'approvisionnement et des pénuries en produits pétroliers.

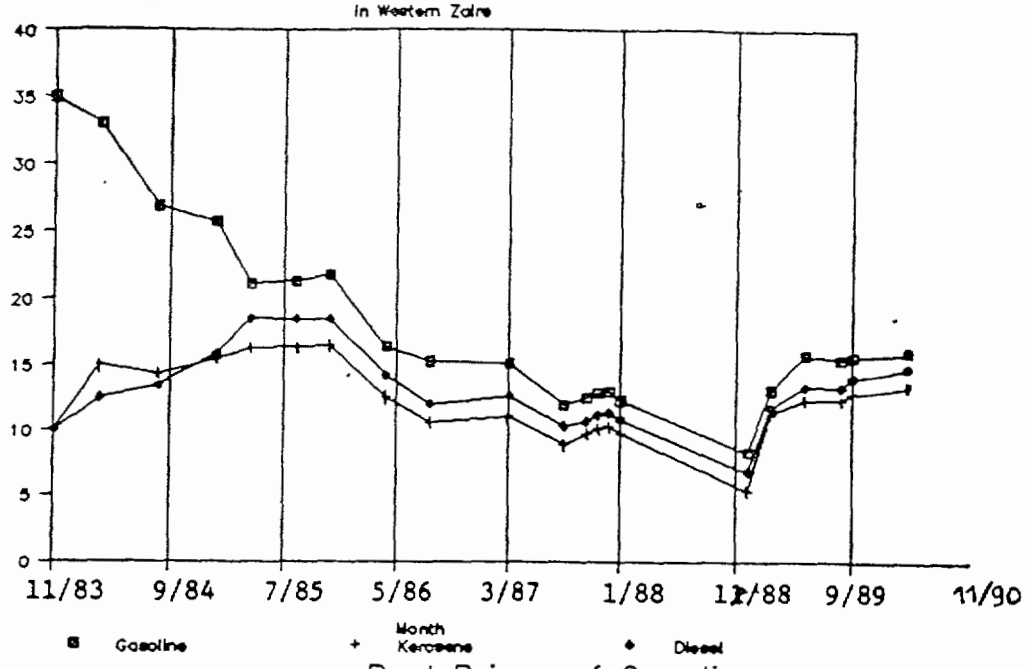
En septembre 1986, un accord entre l'Administration et la Banque Mondiale a été conclu sur le principe d'une libéralisation des prix des produits pétroliers, et d'incorporer les coûts réels de distribution dans les structures de prix (Full Cost Recovery).
Ce principe n'a toutefois pas été appliqué. Ainsi, de 1986 à novembre 1988, les prix de vente ont continué à être inférieurs aux coûts de revient en terme réel. Il en est résulté un deséquilibre grave entre les prix de vente et les coûts de revient, qui a engendré les conséquences suivantes :

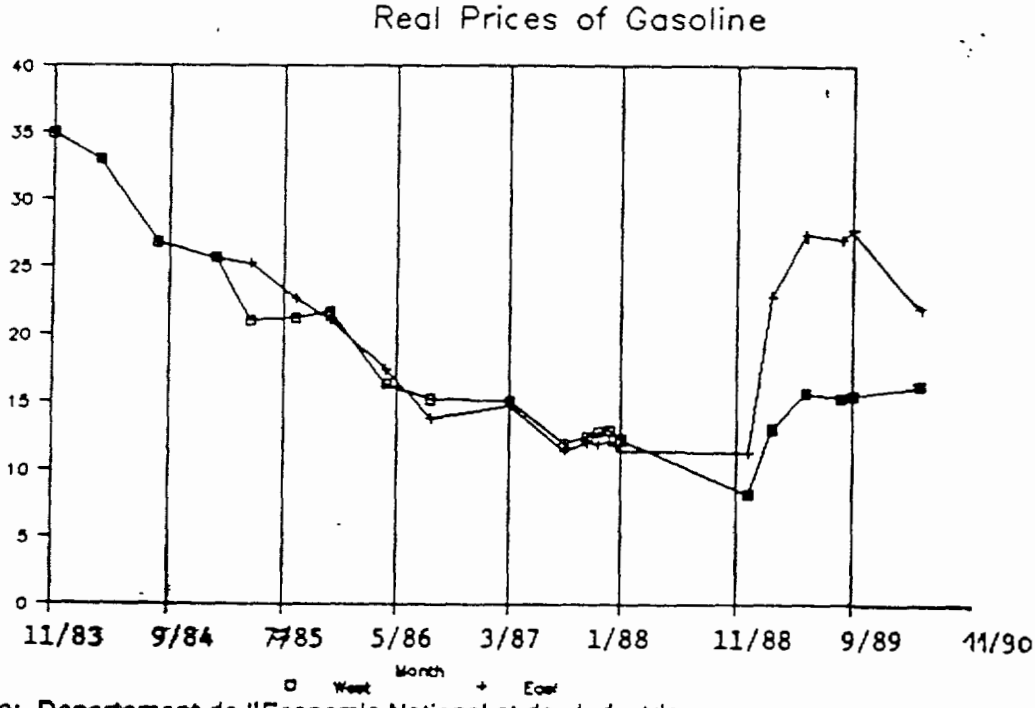
- difficultés de trésorerie des sociétés de distribution ;
- baisse des importations de produits pétroliers et pénuries dans les régions à l'intérieur du pays ; la région de Kinshasa où se réalisent 55 % des ventes étant approvisionnée en priorité
- apparition de la spéculation dans les régions du Sud et de l'Est du pays où les prix sur le marché parallèle ont atteint plus de 10 fois les prix officiels.

Table 5.1. Nominal fuel Prices (zaires per liter)

Z/USD	Date	Gasoline West	Gasoline East	Kerosene West	Kerosene East	Diesel West	Diesel East	Diesel South
	Jan-79	1.5	1.5	NA	NA	NA	NA	NA
	Sep-79	2.5	2.5	NA	NA	NA	NA	NA
	Mar-80	4.0	4.0	NA	NA	NA	NA	NA
	Jul-81	5.5	5.5	NA	NA	NA	NA	NA
	Dec-82	12.5	12.5	3.5	3.5	3.0	3.0	NA
30	Sep-83	35.0	35.0	15.0	15.0	15.5	15.5	NA
30	Nov-83	35.0	35.0	10.0	10.0	10.0	10.0	NA
33	Mar-84	33.0	33.0	15.0	15.0	12.5	12.5	NA
35.5	Aug-84	30.0	30.0	16.0	16.0	15.0	15.0	NA
40	Jan-85	30.0	30.0.	18.0	18.0	18.5	18.5	NA
47	Apr-85	25.0	30.0	19.3	33.6	21.9	39.2	NA
52	Aug-85	30.0	32.0	23.0	31.0	26.0	31.0	NA
53	Nov-85	33.0	32.0	25.0	33.0	28.0	33.0	NA
56	Apr-86	30.0	32.0	23.0	30.0	26.0	30.0	30.0
60	Aug-86	33.0	30.0	23.0	30.0	26.0	30.0	30.0
105	Mar-87	46.0	45.0	33.5	45.0	38.5	45.0	50.0
122	Aug-87	51.0	49.0	38.0	47.0	44.0	50.0	47.0
126.6	Oct-87	54.0	52.0	42.0	50.0	46.0	52.0	NA
129.3	Nov-87	57.0	53.0	45.0	52.0	49.5	55.5	50.0
129.3	Dec-87	59.0	55.0	47.0	54.0	51.5	57.0	NA
129.3	Jan-88	59.0	55.0	47.0	54.0	52.0	58.0	NA
235	Dec-88	73.0	100.0	47.0	54.0	60.0	86.0	83.0
335	Feb-89	147.0	257.0	126.0	214.0	131.5	254.5	249.0
353,8	Apr-89	156.0	282.0	126.0	238.0	137.0	274.5	270.0
353.8	May-89	178.0	312.0	140.0	260.0	151.0	302.0	290.0
406	Aug-89	190.0	335.0	152.0	277.0	164.0	329.0	326.0
431.4	Sep-89	199.0	356.0	164.0	293.0	178.5	347.5	346.0
439.6	Oct-89	202.0	362.0	175.0	298.0	189.0	354.0	352.0
463.6	Dec-89	233.0	314.0	207.0	296.0	227.0	325.0	330.0
474.8	Feb-90	256.0	336.0	227.0	335.0	246.0	354.0	344.0

Figure 5.2 : Real Prices of Fuel





Source: Departement de l'Economie National et de Industrie, Arrete Departemental, various issues and Institut National de la Statistique, Indice Officiel des Prix a la Consommation des Menages a Kinshasa, various issues.

Il faut rappeler que les difficultés de trésorerie des sociétés pétrolières ont été engendrées non seulement par l'inadaptation des structures de prix de vente mais aussi par l'accumulation des arriérés de paiements des consommations de l'Etat en produits pétroliers vis à vis des distributeurs. En conséquence, les sociétés pétrolières n'ont pu reversé les taxes au titre de la fiscalité pétrolière. (cf. ch. fiscalité).

Pour enrayer la dégradation continue des prix des produits pétroliers, le Conseil Exécutif a procédé à une remise à niveau des structures par deux augmentations successives :

- la première en novembre 1988 : + 50 % en moyenne,
- la seconde en février 1989 : + 100 % pour les prix de la voie Ouest ; + 300 % pour les prix des voies Sud et Est.

Ces augmentations ont tout juste permis de rattrapper le dérapage de l'inflation.

5.2. Analyses des structures de prix et des coûts des produits pétroliers

Les prix de vente des produits raffinés actuellement en vigueur sont formés de trois composantes communes qui définissent le prix de référence ex - voie

- **le prix d'entrée frontière ou prix moyen frontière (PMF)**
- **les coûts de distribution**
- **la fiscalité.**

Le prix de vente à la pompe est déterminé sur la base du prix de référence ajouté d'un différentiel géographique pour tenir compte des coûts de transport relatifs à la mise en place des produits dans les différentes localités approvisionnées.

5.2.1. Prix moyen frontière (PMF) :

Pour chacune des 3 voies d'approvisionnement Ouest, Sud et Est, le prix moyen frontière est calculé sur la base des éléments suivants :

- moyenne pondérée des prix importations CIF en dollar par tonne du mois précédent
- taux de change Zaïre/dollar estimé pour le mois pour lequel le prix est fixé
- intérêts bancaires relatifs au crédit documentaire (credoc) calculé sur la base de 120 jours au taux annuel de 80,1 %.

5.2.2 Coûts de distribution

Les coûts de distribution regroupent :

- l'ensemble des charges d'exploitation réelles des activités de raffinage, de stockage et de commercialisation des différents opérateurs du système de distribution. Ces coûts sont affectés en fonction d'une clef de répartition par produits et par région.

- la marge bénéficiaire des sociétés commerciales qui représente 10 % du prix moyen frontière.

5.2.3. Mecanisme d'ajustement

En principe, l'ajustement des prix des produits pétroliers est réalisé mensuellement en fonction de l'évolution des paramètres retenus, sur proposition des opérateurs intervenant dans le système de distribution. L'adoption de la structure des prix ainsi finalisée reste toutefois soumise à l'approbation du Département de l'Economie Nationale et de l'Industrie.

5.3. Différentiel géographique

Le différentiel géographique est un coût individualisé qui prend en compte pour chacune des localités desservies les coûts de transports relatifs à la mise en place des produits à partir des sources d'importation, ainsi que certaines charges d'exploitation des unites de transport de ZAIRE SEP non couvertes par la structure des prix. Ces charges représentent 10 % du différentiel total.

- L'ensemble des coûts de transports est calculé par ZAIRE SEP qui assure pour le compte des sociétés de distribution le monopole du transport des produits pétroliers sur le territoire national.

- Ces coûts de transport regroupent les coûts par voie fluviale, par voie ferrée et par route.

- Le transport par voie fluviale n'est plus assuré que de facon marginale par l'ONATRA. Ce type de transport est surtout le fait d'armateurs privés, de PETROZAIRE et de ZAIRE-SEP qui assure pour le compte de SHELL-ZAIRE la gestion d'une flotille de barges. Les coûts de transport par voie fluviale sont généralement négociés sur la base des barèmes de l'ONATRA.

- Le transport par voie férrée est du ressort exclusif de la Société Nationale des Chemins de Fer Zaïrois (SNCZ). Les tarifs pratiqués sont les barèmes officiels.

- Le transport par voie routière est assuré par des sociétés privées et par ZAIRE SEP. Dans le premier cas, les tarifs sont négociés en fonction du barème à la Tonne-Kilométrique transportée. Dans le second, ZAIRE SEP repercute directement ses coûts d'exploitation dans la structure des prix. Dans ce dernier cas, il devient impossible de connaître le coût réel de transport par route.

- Les charges d'exploitation non couvertes par la structure des prix regoupent essentiellement les pertes de coulage très élevées sur le réseau ferré (2 % sur le réseau Sud, 10 % sur le réseau Nord) ainsi, qu'une marge d'exploitation.

A moins de réaliser une étude exhaustive de tous les composantes des coûts de transport pris en compte par ZAIRE SEP, on ne peut se faire une idée précise des véritables coûts économiques.

Le calcul du différentiel géographique tel que donné par ZAIRE SEP consiste à prendre l'intégralité des coûts financiers actuels des opérateurs. Ces coûts sont repercutés automatiquement dans les prix de vente à la consommation.

L'annexe 2 donne les différentiels géographiques de février 1990 pour les différentes localités du pays.

5.4. Comparaison des structures des prix par origine

5.4.1 Structure des prix de référence

Sur la base des structures établies au 5 février 1990 (voir annexe 3) on a décomposé les prix des produits pétroliers pour les différentes voies d'importation (voir tableaux 5.3 et 5.4).

On peut faire les remarques suivantes :

- les prix frontières des produits pour les voies Est et Sud représentent le double des prix frontière pour les importations par la voie Ouest. Cette différence est due au coût du frêt et à une "marge" non explicable des produits importés par le Sud et l'Est (cf ch. 4.3.) ;

- les charges bancaires (ouvertures des crédoc, frais financiers) sont très élevées. Elles représentent 22 % du coût des importations ;

- au niveau des prix de référence (non compris le différentiel géographique), ces différences sont toutefois réduites par le biais d'une prise en charge plus forte des coûts de distribution sur les prix de la voie Ouest relativement à ceux des voies Sud et Est. Ainsi, les prix des produits de ces régions ne représentent plus qu'un écart de 30 %, 47 % et 40 % respectivement pour l'essence, le kerosene et le diesel par rapport à ceux de la voie Ouest.

Quand on prend en compte les différentiels géographiques, c'est-à dire les coûts de transport jusqu'au lieu de consommation, les écarts de prix entre localités et régions sont lègerement plus marqués.

TABLEAU 5.3

DECOMPOSITION DES PRIX DES PRODUITS PETROLIERS PAR ORIGINE D'IMPORTATION
/US$/$m^3$

Février 1990	Gasoline		Kerosene		Diesel		
	Ex-West	Ex-East	Ex-West	Ex-East	Ex-West	Ex-East	Ex-South
Prix frontier(1)	153,8	212	182,8	230	166,9	209,8	226,1
Transport (2)	-	160	-	160	-	160	147,5
Total prix frontière	153,8	372	182,8	390	166,9	369,8	373,6
Frais bancair(3)	36	87,1	42,8	91,3	39	86,6	87,5
Coûts de distribution (4)	183,2	83,9	158,6	129,7	159,2	138	111,6
Total	373	542,2	384,2	611	365,1	594,4	572,7
Frais parafisc. (5)	166	166	94,6	94,6	151,8	151,8	151,8
Prix réel référentiel	539	708,2	478,8	705,6	516,9	746,2	724,5

(1) Frais bancaires non compris.
(2) Transport de la raffinerie à la frontière
(3) Frais bancaires :
- credoc : 13,33% prix frontière
- autres : 8,9% (prix frontière + credoc)

(4) SEP, SOZIR et frais Opérateurs de Distribution.
(5) Taxe d'importation, Accises et surtaxe transport.

TABLEAU 5.4

DECOMPOSITION DES PRIX DES PRODUITS PETROLIERS PAR ORIGINE D'IMPORTATION
(US$/pourcent)

	Gasoline		Kerosene		Diesel		
Février 1990	Ex-West	Ex-East	Ex-West	Ex-East	Ex-West	Ex-East	Ex-South
Prix frontière	28,5	29,9	38,2	32,6	32,3	28,1	31,2
Transport (2)	-	22,6	-	22,7	-	21,4	20,4
Total prix frontière	28,5	52,5	38,2	55,3	32,3	49,5	51,6
Frais bancaires	6,7	12,3	8,9	12,9	7,5	11,6	12,1
coûts de distribution	34	11,7	33,1	18,4	30,8	18,5	15,4
Total	62,2	76,5	80,2	86,6	70,6	79,6	79,1
Charges parafiscales	30,8	23,5	19,8	13,4	29,4	20,4	20,1
Prix réel référentiel	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

5.4.2. Structure des prix au consommateur final

En prenant en compte les différentiels géograhiques applicables à partir de février 1990, les prix au consommateur final des régions Est et Sud se situent selon les produits, à un niveau supérieur de 35 à 50 % par rapport à la région Ouest. (voir tableaux 5.5.a et 5.5.b).

Si l'on compare le niveau des prix officiels par rapport aux prix actuels sur le marché parallèle on note des écarts de prix très importants pour le Kerosene et le Diesel.

Ainsi, à Lubumbashi les prix du kerosène et du diesel sur le marché parallèle ressortent respectivement à 225 et 250 Z/litre contre 342 et 361 Z/litre pour les prix officiels, soit des taux de décote de 31 et 34 %.

5.5. Remarques sur le mécanisme des prix en vigueur.

Le mécanisme de fixation des prix en vigueur n'a relativement bien fonctionné que depuis novembre 1988. L'ensemble des coûts de revient (coûts financiers) ont été intégralement répercutés au consommateur final.
Toutefois, plusieurs remarques peuvent être fait sur le mécanisme actuel de fixation des prix :

- C'est un système de prix administrés :
  L'administration se reserve le droit d'accepter ou non les réajustements de prix pour des raisons politiques et non économiques. Aussi, on constate que pour limiter les prix à la pompe, la variation du taux de change peut être différée (cas de la structure de janvier et mars 1990) alors que le taux de devaluation ressort à 10 % par mois.

- Le système ne favorise pas le libre jeu de la concurrence :
  Les prix officiels sont appliqués uniformément aux consommateurs. Et de ce fait :

- Ils n'incitent pas les Sociétés de distribution a réaliser des gains de productivité que le secteur peut attendre.
  Il s'agit de repercuter des coûts financiers et non des coûts économiques par le jeu de la rationalisation.

- Le système rend compte d'une certaine peréquation (subvention croisée) dans les prix des produits et des régions. Il ne reflète pas le veritable coût économique du produit :

- Les charges de transport, de stockage et de raffinage de SOZIR sont intégralement repercutées sur les prix de la voie Ouest bien que le Sud soit également approvisionné par la voie Ouest : cas du gasoil et de l'essence.

- La marge des sociétés commerciales est proportionnelle aux coûts moyens des approvisionnements et non à la rentabilité des capitaux permanents c'est-à-dire à la capacité à investir.

Table 5.5.a

CONSUMER PRICE IN KIVU
(Z/liter)

	GASOLINE			%	KEROSENE			%	DIESEL			%
	Ref. Price	Transport	Total (2)	(2)(1)	Ref. Price	Transport	Total	(2)/(1)	Ref. Price	Transport	Total	(2)(1)
KINSHASA	256 (1)	-	256		227	-	227		246 (1)	-	246	
KIVU (EAST)												
- BUKAVU	336	8,9	344,9	+ 35%	335	8,9	343,5	+ 51%	354	8,9	362,9	+ 47%
- GOMA	336	1,3	337,3	+ 32%	335	1,3	336,3	+ 48%	354	1,3	355,3	+ 44%
- KALEMIE (ex - West)	256	119,9	375,5	+ 47%	227	119,9	346,9	+ 53%	246	119,9	365,9	+ 49%
Rwanda price			335 (-3 %)				268 (-22 %)				322,5 (- 11 %)	

Table 5.5.b

CONSUMER PRICE IN SHABA
(Z/liter)

	GASOLINE			%	KEROSENE			%	DIESEL			%
	Ref. Price	Transport	Total (2)	(2)(1)	Ref. Price	Transport	Total	(2)/(1)	Ref. Price	Transport	Total	(2)(1)
SHABA (South												
- KOLWESI												
- ex-west	256	108,7	364,7	+ 42%	227	108,7	335,7	+ 48%	246	108,7	354,7	+ 44%
- ex-south	-	32,8	-		-	32,7	-		344	32,7	367,7	+ 53%
LUBUMBASHI												
- ex-west	256	115,3	371,3	+ 45%	-	115,3	342,3	+ 51%	246	115,3	361,3	+ 47%
- ex-south	-	16,7	-									
Black Market Price			360 (-1,5 %)				225 (- 34 %)				250 (- 31 %)	

CHAPITRE 6

LE SYSTEME LIBERAL DES PRIX MAXIMA DES PRODUITS PETROLIERS

Pour pallier les insuffisances des structures de prix des produits actuellement en vigueur, le Département de l'Economie Nationale et de l'Industrie a proposé de mettre en place un nouveau système de prix des produits pétroliers qui repose sur les deux principes suivants :

- les prix des produits raffinés seront déterminés de facon simple et objective et prendront en compte les coûts de revient réels ;

- les prix ainsi déterminés seront des prix maxima (ou plafond) de vente que les sociétés pétrolières sont autorisées à recevoir. Chaque société est libre d'accorder des rabais à leurs clients dans un esprit de libre concurrence.

Ce nouveau système de prix qui devait entrer en vigueur initialement au ler janvier 1990 n'est pas encore en application à ce jour.

6.1. Principes de calcul des prix maxima

Le calcul des prix maxima repose sur les principes suivants :

- les prix de ventes sont déterminés sur une base annuelle par les sociétés pétrolières en fonction des éléments de coûts définissant l'assiette de calcul. Ces prix sont arretés conjointement par les sociétés pétrolières et l'Administration. Cette dernière n'intervient plus à priori dans le processus de fixation des prix mais effectue des contrôles à postériori sur les marges bénéficiaires des sociétés ;

- tous les éléments constitutifs de la structure des prix sont fixés une fois pour toute en US dollar par tonne. (excepté le coût des importations des produits qui évolue en fonction des prix internationaux). Ces coûts qui représentent l'assiette de calcul sont des coûts optima en valeur réelle, de l'ensemble des opérateurs intervenant dans les secteurs du raffinage, du transport et de la distribution ;

- il existe une structure unique des prix des produits pétroliers dénommée prix de reférence, applicable uniformément sur l'ensemble du territoire. Il n'existe donc plus de structure de prix calculée par voie d'importation Ouest, Est et Sud ;

- au prix de référence, un différentiel géographique est ajouté pour tenir compte des coûts de transport réels des produits aux localités desservies.

6.2. Composantes du prix maximal de vente

Le prix maxima de vente à la pompe est constitué de quatre composantes :

- le prix d'entrée ou prix de référence frontière (PRF)
- les coûts de distribution
- la fiscalité
- le différentiel géographique.

A. Prix d'entrée frontière ou PRF

Le prix d'entrée frontière est calculé mensuellement pour chaque produit sur la valeur moyenne mensuelle des cotations des produits sur le marché international pour le mois écoulé, majoré d'une marge fixe de 20$ par tonne et multiplié par un coefficient qui tient compte des frais bancaires.

- La cotation de référence des produits est la cotation Platt's CIF Rotterdam NWE base ARA.

- La marge fixe couvre les coûts de frêt jusqu'au port de déchargement à Muanda.

- Les frais bancaires couvrent les frais relatifs aux opérations d'ouverture des crédits documentaires (crédoc) ainsi que les coûts de transfert en devises. Le taux pour les crédoc, imposé par la Banque Central ressort à 80,1 % par an.

B. Coûts de distribution

Les coûts de distribution apparaissent sous les même rubriques qu'auparavant. Ces coûts qui définissent une assiette globale, se refèrent aux moyennes les plus élevées des coûts de distribution sur la période 1983-1987 et actualisés en 1989 en fonction de l'indice des prix à la consommation aux Etats-Unis :

- Pour les charges de ZAIRE SEP, les valeurs moyennes pour la période 1983-1986.

- Pour les charges et bénéfices des sociétés commerciales : les valeurs moyennes de l'année 1985 pour le pétrole, le gazole et le fuel oil, et la valeur moyenne incluse dans les structures de 1989.

- Pour les coûts d'exploitation SOZIR, les charges de raffinage sont repartis sur tous les produits au taux moyen de 9,5 US$/Tonne.

Les coûts de distribution seront ajustés en début de chaque année, en fonction de l'indice des prix à la consommation aux Etats-Unis.

Le tableau ci-après donne le calcul de l'assiette actualisée des coûts de distribution par produit base 1990 en US dollar (tel que donné par les sociétés de distribution).

Coûts de distribution : prix maxima

(USm^3)

	Essence	Kerosene	Diesel	Fuel Oil
ZAIRE SEP	53	75	77	54
Marketing Cies	111	65	63	51
SOZIR	10	9	10	9
Total	174	149	139	114

C. Fiscalité

La fiscalité qui comprend également les taxes parafiscales est fixée en fonction des impératifs budgétaires de l'Etat. Cet aspect sera examiné au chapitre 7.

D. Différentiel géographique

Compte tenu du principe d'uniformiser pour chacune des voies d'importation le prix de référence sur la base des prix internationaux, le différentiel géographique dans le système du prix maxima, prend en compte l'intégralité des coûts de transport de la manière suivante :

- coûts du frêt des importations des voies Sud et Est jusqu'aux frontières du Zaïre. Ces coûts sont logés dans le système actuel, dans le prix moyen frontière,
- les coûts de transport de distribution sur le territoire national facturés par ZAIRE SEP.
- une marge d'incitation géographique versée aux sociétés de distribution pour les inciter à approvisionner les marchés de l'intérieur du pays.

Le tableau en annexe 4 donne les valeurs des nouveaux différentiels géographiques pour chacune des localités du territoire applicable dans le système du prix maxima.

6.3. Comparaison des prix-maxima et des structures actuelles.

Sur la base des paramétres actualisés, la comparaison des prix maxima avec celle calculée par les structures actuelles au 5 février 1990 est donné ci-après :

Prix US$/m^3	GASOLINE	KEROSENE	DIESEL	FUELOIL
1- Prix structure actuelle	539,2	478,0	1518,1	385,4
2- Prix maxima	606,4	513,7	546,5	405,4
Différence	+ 12,5%	+ 7,5%	+ 5,5%	+ 5%

On peut remarquer que les prix maxima seraient supérieurs aux prix de la structure actuelle de 12,5 % pour l'essence, 7,5% pour le kerosene, 5,5 % pour le diesel et 5 % pour le fuel oil.

6.4. Commentaires sur le système des prix maxima

Le système des prix maxima résulte d'un compromis entre la libéralisation totale des prix telle qu'elle a été proposée par la Banque Mondiale dans son programme d'Ajustement Sectoriel de l'Energie et l'USAID, et l'ancien système des prix administrés qui prévaut actuellement. Il constitue néanmoins, dans ses principes, un pas décisif vers la libéralisation des prix des produits pétroliers au Zaïre dans la mesure où il répond aux soucis des Pouvors Publics et des bailleurs de fonds d'opérer un redressement durable du secteur de la distribution pétrolière d'une part, et d'approvisionner le marché aux meilleurs conditions de coût et de qualité de service pour le pays d'autre part.

6.4.1. Les Principes acquis :

les principes acquis dans le système des prix maxima sont essentiels, et concernent pour les différents opérateurs :

1 - la liberté totale de fixer les prix des produits pétroliers en fonction des paramètres non maîtrisables tels que les prix des produits sur le marché international et le taux de change de la monnaie Zaïre/dollar. Le système proposé supprime l'intervention à priori des Pouvoirs Publics dans le processus d'ajustement des prix à la consommation. L'Administration se réserve néanmoins le droit d'exercer un contrôle à postériori des marges des sociétés.

2 - la répercussion des coûts de revient en termes réels des éléments constitutifs des prix des produits raffinés, notamment les coûts de distribution et les coûts de transport pour lesquels la base de calcul en dollars par tonne, sera ajustée annuellement en fonction de l'indice des prix à la consommation aux Etats-Unis.

Les effets de l'application du système sont multiples. Nous les analysons ci-après :

6.4.2. Effets positifs.

Le système des prix maxima devrait générer cinq effets positifs :

1. **Reconstitution des trésoreries des sociétés.**

   Le blocage des prix administrés au cours de ces dernières années a eu pour conséquence d'engendrer une crise des liquidités chez les sociétés de distribution. Il faut rappeler par ailleurs, que les sociétés pétrolières ont passé une perte (write-off) de 8 milliards Z (soit 10 % du chiffre d'affaires de la profession en 1987), correspondant à la créance non recouvrable sur la Caisse de Stabilisation.
   La libéralisation des prix des produits pétroliers va donc avoir pour effet immédiat de remettre à niveau la trésorerie des sociétés des secteurs des transports et de la distribution (ZAIRE SEP, Sociétés pétrolières).

2. **Redynamisation des ventes à l'intérieur du pays.**

   L'intérieur du pays, les régions Sud et Est du Zaïre notamment, a été le plus gravement atteint par les pénuries en produits pétroliers au cours des années récentes. Plusieurs stations services ont été définitivement fermées ou mises en sommeil alors que les capacités de stockage, de distribution et une forte demande potentielle existent.
   L'enquête que nous avons faite auprès des sociétés de distribution montre clairement que **les ventes en réseau pour les produits tels que l'essence et le diesel pourraient augmenter sensiblement dans la région du Shaba notamment**, ce qui représenterait un volume de consommation supplémentaire d'environ 3 à 4000 m^3 de produits.

3. **Reconstitution des stocks opérationnels.**

   Les stocks opérationnels des sociétés de distribution sont en moyenne de 10 à 15 jours de consommation, soit un niveau très insuffisant pour assurer un approvisionnement régulier des régions Sud et Est du pays.
   Compte tenu des délais actuels d'approvisionnement par les différentes voies d'importation pour ces régions, (en moyenne 45 jours), il est impératif de remonter le niveau des stocks outils du niveau actuel à 45 jours de consommation.
   Cet objectif, qui ne peut être atteint que si la trésorerie ces opérateurs est acquise constitue une condition essentielle à un approvisionnement régulier de ces régions et éviter des pénuries.

4. Réduction des ventes sur le marché parallèle.

Les pénuries en produits pétroliers dans les régions du Shaba et du Kivu ont engendré la création d'un marché parallèle dans ces régions où les prix des produits vendus ont atteint prés de 10 fois les cours officiels.
Un approvisionnement régulier en produits devrait donc réduire les achats sur ce marché pour le gasoil, le pétrole et l'essence.
Toutefois, on ne peut espérer une disparition totale des ventes sur le marché parallèle, notamment dans la région Est du pays en raison des disparités qui existent entre les prix interieurs au Zaïre et les prix des pays limitrophes.

5. Concurrence accrue

Le système des prix maxima permet aux sociétés de distribution d'accorder des rabais aussi bien pour les ventes en vrac que pour les ventes en réseau. On peut donc s'attendre qu'une plus grande concurrence s'instaure parmi les sociétés, notamment dans la région du Sud, compte tenu de l'objectif de redynamiser les ventes dans cette région.
Le système devrait donc conduire à faire bénéficier le consommateur d'un effet prix mais aussi d'une meilleure qualité de service.

Le système des prix maxima doit être considéré comme une étape intermédiaire vers une libéralisation totale des prix pétroliers.
Il ne constitue pas toutefois, à court terme tout au moins, un système efficace des prix économiques pour le pays permettant de favoriser une réelle concurrence entre les différents opérateurs.
En effet, un certain nombre de facteurs structurels et conjonturels risquent de contrarier les effets positifs attendus du système des prix maxima.

6.4.3. Limites du système.

1. Cartélisation du marché .

Le marché de la distribution au Zaïre est trop cartélisé. Quatre sociétés dominent le marché (PETROZAIRE, FINA, MOBIL, SHELL).
L'entrée récente de petits opérateurs dans le Sud du pays (Zaïre Oil, MADOVA et depuis février 1990, Lubanji et YOSHAD) reste limitée à l'approvisionnement en vrac à quelques gros consommateurs, Gécamines notamment ; ces petites sociétés n'ayant pas de réseaux de distribution de détail et pratiquement pas de coûts fixes.

Par ailleurs, le mode de fonctionnement de ces sociétés ne satisfait pas toujours aux critères de la libre concurrence affichés par les Pouvoirs Publics. Ces sociétés travaillent surtout sur des marchés réservés (Gecamines notamment). En moins d'un an, la société Zaire Oil a réalisé près de 25 % des approvisionnements en diesel à Gécamines.

2. Redressement du secteur de la distribution.

Le secteur de la distribution des produits pétroliers au Zaïre a été un secteur sinistré sur le plan financier en 1989. Les effets de la concurrence ne peuvent être réels que si trois conditions préalables sont remplies :

- Le redressement financier du secteur est réalisé, ce qui implique la reconstitution de la trésorerie des sociétés. Cette condition est liée notamment, aux respects des délais de paiement de l'Etat et des sociétés parapubliques : GECAMINES, SNCZ, ONATRA, Office des Routes. Actuellement, compte tenu des difficultés de trésorerie de ces sociétés, les délais de paiement de ces sociétés ont tendance à augmenter considérablement (plus de 120 jours).

- La reconstitution des stocks opérationnels des sociétés est une condition essentielle pour assurer un approvisionnement régulier du marché. cette condition est bien évidemment liée á la reconstitution de la trésorerie des sociétés.

- La constitution de 30 jours de stocks supplémentaires couterait en immobilisation à la profession 9 milliards de Zaïres pour un coût financier annuel d'environ 560 millions de Zaïres au taux de 50 % l'an.

- Une des contraintes majeures de la profession pétrolière sera de réapprovisionner les marchés de l'intérieur du pays, de l'Est et du Sud notamment. Dans ces conditions, on ne peut espérer à court terme des réductions de prix aux consommateurs pour les ventes de détails sans que la trésorerie des sociétés n'est été au préalable restaurée. Une "guerre" des prix aux conditions financières actuelles équivaudrait à bref délais à la disparition de ces sociétés.

3. Disponibilité suffisante en devises

Le système ne peut fonctionner réellement que si la disponsibïlité en devises est suffisante pour l'acquisition des produits importés. Le contingentement actuel des mises à disposition en devises auprès du secteur pétrolier constitue un frein au fonctionnement du secteur de la distribution. Les programmes de financement des importations de produits pétroliers de la Banque Mondiale (75 millions dollars) et de l'USAID (30 millions dollars) lèvent néanmoins cette hypothèque à court terme.

4. Coût des infrastructures de transport

Les projets de rehabilitation du secteur de transport, ONATRA et SNCZ notamment impliquent des investissements très lourds. La rentabilité économique et financière de ces projets tels que calculée par la Banque Mondiale implique un relèvement des tarifs de ces sociétés. Ces tarifs sont répercutés à la Zaïre-SEP qui assure le transport des produits pétroliers dans le pays.

CHAPITRE 7

LA FISCALITE PETROLIERE

7.1. Evolution de la fiscalité pétrolière.

Jusqu'en décembre 1988, les taxes fiscales pétrolières étaient calculées sur une base ad-valorem du coût moyen des importations des produits pétroliers pour chacune des voies d'approvisionnement Ouest, Est et Sud.
Comme il a été vu précedemment (voir chap. 5), la pratique actuelle de fixation des prix des produits conduit à une disposition bizarre puisque pour une même localité et un même produit, il peut y avoir deux prix officiels. C'est le cas notamment de la région du Sud qui peut être approvisionnée soit à partir de l'Ouest, soit à partir des importations du Sud. Or, les coûts moyens réels des importations par les voies Est et Sud sont deux fois plus élevés que les coûts moyens des importations par la voie Ouest.
Pour atténuer l'impact des différentiels de coûts sur les prix au consommateur dans les régions Sud et Est, les Pouvoirs Publics ont introduit par le biais de la fiscalité négative, le principe d'une péréquation des prix ce qui revenait à subventionner les prix des produits pétroliers Sud et Est du pays.
La pratique de cette politique de subvention des prix des produits a eu pour conséquences :

- de développer la réexportaiton en fraude des produits dans les pays voisins des régions frontalières du Sud et de l'Est, où les prix à la consommation étaient supérieurs,

- d'aggraver la situation de pénurie en produits dans ces régions.

Cette situation a été corrigée dans les structures de prix de février 1989. Les subventions ont été supprimées pour les produits importés par les voies Sud et Est. L'assiette fiscale a été uniformisée pour toutes les voies d'importation, en fonction d'un taux fixe calculé sur le coût moyen réel des importations. Ce mode de calcul a eu pour effet de relever considerablement les taxes fiscales pour les produits importés par les voies Sud et Est comme le montre le tableau ci-après :

Evolution de la fiscalité dans les structures de prix.

(Z/m^3)

Frais Parafiscales au	Gasoline		Kerosene		Diesel			Fuel Oil
	Ouest	Est	Ouest	Est	Ouest	Est	Sud	Ouest
Déc. 3, 1988	21143	0	9370	(7418)	14853	(12800)	(16100)	782
Fév. 1, 1989	40343	96398	21747	44986	36173	83545	83545	25477
Mars 1990	112718	112718	57799	57799	101523	101523	101523	67330

7.2. Part de la fiscalité dans les structures de prix

Malgré le relèvement des taux dans les structures des prix des produits pétroliers, la fiscalité pétrolière se situe à un niveau général plutôt modéré (35 % en mars 1990, en moyenne sur l'ensemble des produits), comparativement à certains pays d'Afrique où les taxes représentent ente 50 et 60 % du prix de vente.
On pourrait donc envisager pour le pays une augmentation de la fiscalité. Il faut remarquer toutefois, que les coûts de distribution et de transport au Zaïre sont deux fois plus élevés que dans ces pays. Une hausse de la fiscalité ne pourrait résulter au Zaïre que si des gains de productivité importants sont réalisés dans le secteur de la distribution et des transports, sauf à relever le niveau des prix à la consommation.

PART DE LA FISCALITE DANS LA STRUCTURE DES PRIX (VOIE OUEST) :

% du prix	Déc. 1988	Fév. 1989	Fév. 1990	Mars 1990
Essence	29 %	27,5 %	31 %	37,9 %
Kerosene	20 %	17 %	19,5 %	23,5 %
Diesel	25 %	27,5 %	29 %	35,2 %
Fuel Oil	4 %	27,5 %	26 %	32,4 %
Moyenne totale	23,5 %	27 %	28,5 %	34,8 %

7.3. Calcul de l'assiette fiscale.

Dans les structures des prix des produits pétroliers, on distingue deux catégories de taxes selon leur affectation :

A. Les taxes directes qui alimentent le Trésor Public.
Ces taxes comprennent :

- le droit d'entrée ou droits de douane
- le droit d'accise

B. Les taxes parafiscales affectées aux organismes publics de transport tels que l'Office des Routes, le Service National des Routes de Desserte Agricoles et la Régie des Voies Fluviales.

7.3.1. Situation antérieure.

Jusqu'en décembre 1989, les taxes fiscales étaient calculées proportionnellement au prix moyen frontière (coût moyen des importations de produits pétroliers) en fonction d'un taux fixe représentant :

- droit d'entrée et taxe d'accise : 10 %
- surtaxe transport : 55 %, 15 %, 45 % et 45 % respectivement pour l'essence, le kerosene, le diesel et le fuel oil.

Ce mode de calcul présentait deux inconvénients majeurs :

- d'une part, il amplifiait par le jeu de la fiscalité, les variations des prix internationaux des produits pétroliers sur les prix intérieurs,

- d'autre part, les recettes fiscales variaient en fonction des prix internationaux.

Pour éviter ces inconvénients, le Fonds Monétaire International avait recommandé d'isoler le calcul de l'assiette fiscale des prix du marché international et de la devise en monnaie Zaïre.

7.3.2. Situation actuelle.

Dans la structure des prix des produits pétroliers en vigueur depuis 1990, le mode de calcul de l'assiette fiscale a éte simplifié. Ce calcul est déterminé en fonction des principes et des paramètres suivants :

- Les taxes fiscales sont uniformément réparties quelque soit l'origine des sources d'importation.

- La valeur de base pour un produit donné est une valeur de référence fixe calculée une fois pour toute sur la moyenne des prix des produits pétroliers sur le marché international au cours de la période 1979-1988. Cette valeur peut être assimilée à une mercuriale,

- La valeur de référence est donnée en US dollar par tonne métrique, elle est donc indépendante des variations du taux de change de la monnaie-Zaïre.
  La valeur de référence ressort à 264$/T pour l'essence, 266$/T pour le kerosene, 241$/T pour le diesel et 137$/T pour le fuel oil (voir annexe 5).

- Les taxes fiscales sont déterminées sur la base de la valeur de référence multipliée par un coefficient de pondération qui varie en fonction des produits pétroliers.
  Les taux actuels ressortent à : 0,85 % pour l'essence, 45 % pour le kerosene, 75 % pour le Diesel et le Fuel Oil (voir tableau 7.1.a).
  Les coefficients de pondération sont déterminés dans la loi de Finances (éventuellement par ordonnance) en fonction des besoins en recettes fiscales de l'Etat.
  En mars 1990, bien que les coefficients de pondération n'aient pas été modifiés, les taxes fiscales ont été fortement relevées par une augmentation forfaitaire de 35 % sur l'essence, 22 % sur le pétrole et 33 % sur le diesel et le fuel oil (voir tableau 7.1.b et annexe 6

7.4. Mode de perception des taxes pétrolières.

Dans le système qui prévalait jusqu'en 1988, les taxes pétrolières affectées au Trésor Public étaient percues par l'OFIDA à l'entrée des produits sur le marché intérieur, tandis que les taxes destinées aux organisations de transport étaient versés directement par les sociétés pétrolières après la vente des produits aux consommateurs.

Compte tenu des difficultés de trésorerie des sociétés de distribution, en 1987 et 1988, ce principe n'a jamais fonctionné correctement et a conduit à provoquer des pertubations graves dans le fonctionnement des organismes de transport.

Pour éviter que cette situation ne perdure, les autorités fiscales ont décidé qu'à compter du ler février 1989, l'intégralité de la fiscalité pétrolière soit percue par l'OFIDA à l'importation. c'est-à-dire :

- au franchisement de la frontière pour les produits pétroliers importés,
- à la sortie de la raffinerie pour les produits vendus par la SOZIR.

Ce principe qui consistait à demander aux sociétés pétrolières de pré-financer les recettes fiscales n'a pas fonctionné étant entendu que les difficultés de trésorerie de ces sociétés n'ont pu être résorbées du fait de l'allongement des délais de paiement des consommations de l'Administration et des sociétés parastatales (120 jours).
Un accord est donc intervenu entre l'Administration fiscale et la profession afin que le versement des taxes par les sociétés pétrolières soit effectué à 90 jours date d'entrée des produits ; ce délai devant être ramené à 60 jours au ler avril 1990.
L'Administration s'engage pour sa part à respecter un délai de paiement à 90 jours date de facturation ce qui représente 120 jours compte tenu du circuit administratif. Ces engagements ne sont pas respectés aujourd'hui, le tableau 7.2 montre la situation des arriérés de paiement de l'Etat et des sociétés pétrolières à février 1990.

TABLEAU 7.1.a

Evolution de la Structure de la Fiscalité

Prix du Carburant Décembre 1988		Prix du Carburant Février 1989	Prix du Carburant Février 1990 Prix fixe en US$
Accises	base fixe	Accises (10% Coût import)	Accises 15%
Taxe de Consommation	base fixe	Douane (10% Coût import)	Douane 15%
Taxe Unique	base fixe		
Fonds de Stabilisation	base fixe	Fonds de Stabilisation 0%	Fonds de Stabilisation 0%
Taxe Routière	base fixe	Surtaxe transport	Surtaxe transport
Taxe Fluviale	base fixe	. Essence 55% . Kérosène 15% Coût import . Diesel 45% . Fuel oil 45%	. Essence 55% . Kérosène 15% . Diesel 45% . Fuel Oil 45%
Taxe Routière Locale	base fixe		
Fonds Spécial	base fixe		

Tableau 7.1.b

Comparaison de la fiscalité Février/Mars 1990

US$/m3	Essence	Kérosène	Diesel	Fuel Oil
Base fiscale	195,46	210,14	202,4	134,3
Taux actuel	0,85	0,45	0,75	0,75
Fiscalité en février 1990	166,0	94,6	151,8	100,7
Augmentation mars 1990	+56,6	+20,6	+50,5	+33,5
Fiscalité mars 1990	224,6	115,2	202,3	134,2
Augmentation	35 %	22 %	33 %	33 %

TABLEAU 7.2

SITUATION DES ARRIERES DE PAIEMENT A FEVRIER 1990

ENTRE L'ADMINISTRATION ET LES SOCIETES PETROLIERES

1. Dettes de l'Etat (Z million) :

	Dette	Payé	A payer
Novembre 1989	1623,5	-	1623,5
Décembre 1989	1701,8	2000	1325,3
Janvier 1990	1798,6	1433,7	1690,2
Février 1990	1819,3	-	3509,5
Factures en cours	1831,1	-	-
Net du 120 days	8774,3	3433.7	5340,6

* La dette du mois donné correspond à la consommation de l'Administration d'il y a 135 jours.

2. Dettes des Sociétés Pétrolières .(Z million)

	Dette	Payé	A payer
Solde Janvier 1990	290	-	290
Février 1990	4534	709	
Total dû	4824	709	4115
A payer par l'Administration	-	1819,3	- 1819,3
Dû à 90 jours	4828	2528,3	2295,7
Dû à 120 jours	8774,3	3433,7	5340,6

A la réception des paiements des taxes par les sociétés pétrolières, l'OFIDA assure la responsabilité du versement de ces taxes aux différents bénéficiaires selon une clé de répartition définie par le Département de l'Economie Nationale et de l'Industrie.
L'arrêté DENI 6/89 du 13 avril 1989 fixe les taux de répartition comme suit :

- 44 % au Trésor Public,
- 43 % à l'Office des Routes
- 6 % au Service National des Routes de Désserte Agricoles,
- 4 % à la Régie des Voies Fluviales,
- 1,5 % au Comité National de l'Energie
- 0,54 % à l'Office Zaïrois de Controle
- 0,06 % au Comité de Répartition,
- 0,60 % à la Cellule d'Etudes et de Planification Industrielle,
- 0,30 % à l'Office des Douanes et Accises.

Les taux de répartition actuellement en vigueur risquent de se modifier compte tenu de l'introduction d'un nouveau bénéficiaire : l'Office des Voies et Drainages.

7.5. Prévisions de recettes fiscales.

Sur la base des prévisions de demande en produits pétroliers (voir ch. 3.5) et des taux de fiscalité à mars 1990, deux simulations de prévisions de recettes fiscales sont présentées.
La première prend en compte la reconstitution des stocks operationnels, la seconde non.

Le niveau moyen annuel des recettes fiscales pétrolières pour la période 1990-1991 ressort respectivement à

141,2 et 142,2 millions de dollars
pour le premier scénario (voir **tableau** 7.3)

135,6 et 136,6 millions de dollars
pour le second scénario (voir **tableau** 7.4).

Le scénario 1 indique des estimations de recette légèrement supérieures (+4 %) par rapport à certaines estimations de l'Administration.
Ces estimations sont calculées sur un volume de vente pour l'année 1990 équivalent à celui de l'année passée, c'est à dire non compris la reconstitution des stocks opérationnels.
Ce volume correspond à celui retenu dans le scénario 2.

Compte tenu des taux de répartition actuels des recettes fiscales, les estimations de recettes affectées au Trésor Public et aux différents organismes de transport ont été calculées. (voir **tableau** 7.5 et 7.6).

Il ressort de ces chiffres que les recettes prévisionnelles affectées à

- l'Office des Routes (O.R.)
- le Service National des Routes de Desserte Agricoles (SNRDA)
- la Régie des Voies Fluviales (RVF)

se situeraient pour 1990 à un niveau de recettes respectivement de

60,7 - 8,7 - 5,6 millions de dollars
pour le scénario avec reconstitution des stocks

58,3 - 8,1 - 5,4 millions de dollars
pour le scénario hors reconstitution des stocks

Il s'agit de recettes calculées en année pleine sur la base de la fiscalité arrêtée en mars 1990.

Pour calculer les flux réels annuels des recettes, il faudrait tenir compte des délais de recouvrement des taxes qui sont de trois mois, ainsi que des taux antérieurs à mars 1990.
Ainsi calculé, le montant total des recettes fiscales percu en 1990, s'élèverait à 123 millions de dollars, dont 53 millions seraient affectés à l'Office des Routes au taux actuel de répartition.

Ces prévisions des recettes sont calculées sur une base annuelle en fonction des coefficients de répartition actuelle.
Ces coefficients devraient être modifiés prochainement en raison de l'introduction de l'Office des Voies et Drainages.

Table.7.3 : TAX REVENUES : 1990-1995 PROJECTIONS

(Stocks included, US $ million)

1990	GASOLINE	KEROSENE	DIESEL	FUEL OIL	TOTAL $ mio.
Tax rate $us/m3	224.2	115.2	202.3	134.2	
Consumpt. M3	175.1	37.8	448.3	51.8	
TAX REVENUE	39.2	4.4	90.7	6.9	141.2
1991					
Tax rate $us/m3	224.2	115.2	202.3	134.2	
Consumpt. M3	175.8	37.8	452.9	50.7	
TAX REVENUE	39.4	4.4	91.6	6.8	142.2
1992					
Tax rate $us/m3	224.2	115.2	202.3	134.2	
Consumpt. M3	170.1	36.3	443.9	47.6	
TAX REVENUE	38.1	4.2	89.8	6.4	138.5
1993					
Tax rate $us/m3	224.2	115.2	202.3	134.2	
Consumpt. M3	171.3	36.3	452.2	46.6	
TAX REVENUE	38.4	4.2	91.5	6.3	140.3
1994					
Tax rate $us/m3	224.2	115.2	202.3	134.2	
Consumpt. M3	172.5	36.3	460.8	45.7	
TAX REVENUE	38.7	4.2	93.2	6.1	142.2
1995					
Tax rate $us/m3	224.2	115.2	202.3	134.2	
Consumpt. M3	173.7	36.3	470.0	44.8	
TAX REVENUE	38.9	4.2	95.1	6.0	144.2

Table.7.4 : TAX REVENUES : 1990-1995 PROJECTIONS

(Stocks not included ,$ US Million)

1990	GASOLINE	KEROSENE	DIESEL	FUEL OIL	TOTAL $ mio.
Tax rate $us/m3	224.2	115.2	202.3	134.2	
Consumpt. M3	168.1	36.3	430.3	49.7	
TAX REVENUE	37.7	4.2	87.1	6.7	135.6
1991					
Tax rate $us/m3	224.2	115.2	202.3	134.2	
Consumpt. M3	168.7	36.3	434.8	48.7	
TAX REVENUE	37.8	4.2	88.0	6.7	136.6
1992					
Tax rate $us/m3	224.2	115.2	202.3	134.2	
Consumpt. M3	168.7	36.3	442.9	47.7	
TAX REVENUE	37.8	4.2	89.6	6.5	138.1
1993					
Tax rate $us/m3	224.2	115.2	202.3	134.2	
Consumpt. M3	171.1	36.3	451.2	46.8	
TAX REVENUE	38.4	4.2	91.3	6.4	140.2
1994					
Tax rate $us/m3	224.2	115.2	202.3	134.2	
Consumpt. M3	172.3	36.3	459.7	45.8	
TAX REVENUE	38.6	4.2	93.0	6.3	142.1
1995					
Tax rate $us/m3	224.2	115.2	202.3	134.2	
Consumpt. M3	173.5	36.3	468.8	44.9	
TAX REVENUE	38.9	4.2	94.8	6.2	144.1

Table.7.5 : TAX REVENUES : 1990-1995 PROJECTIONS
(stocks included)

(1990 $ US Million)

	TAX REVENUE	TRESOR PUBLIC	OFFICE ROUTES	S N D R A	R V F	OTHERS
		44	43	6	4	3
1990	141.2	62.1	60.7	8.5	5.6	4.2
1991	142.2	62.6	61.1	8.5	5.7	4.3
1992	138.5	60.9	59.6	8.3	5.5	4.2
1993	140.3	61.7	60.3	8.4	5.6	4.2
1994	142.2	62.6	61.1	8.5	5.7	4.3
1995	144.2	63.5	62.0	8.7	5.8	4.3

Table.7.6.: TAX REVENUES : 1990-1995 PROJECTIONS
(stocks not included)

(1990 $ US Millions)

	TAX REVENUE	TRESOR PUBLIC	OFFICE S N D R A	R V F	OTHERS
		44	43	6	4	3
1990	135.6	59.7	58.3	8.1	5.4	4.1
1991	136.6	60.1	58.8	8.2	5.5	4.1
1992	138.1	60.8	59.4	8.3	5.5	4.1
1993	140.2	61.7	60.3	8.4	5.6	4.2
1994	142.1	62.5	61.1	8.5	5.7	4.3
1995	144.1	63.4	62.0	8.6	5.8	4.3

CHAPITRE 8

RECOMMENDATIONS POUR LA MISE EN PLACE DU PAAD

La mise en oeuvre par les Pouvoirs Publics du programme de réformes du secteur des hydrocarbures vise à répondre à deux objectifs essentiels :

- approvisionner de facon régulière le marché intérieur au coût minimum pour la collectivé nationale ;

- rendre effectif le paiement des taxes parafiscales pétrolières affectées aux organismes publics chargés de la gestion et de la maintenance des infrastructures de transport.

La réalisation de ces objectifs implique qu'un ensemble de mesures d'accompagnement soient effectivement prises,afin que les blocages qui perdurent dans le secteur de la distribution des produits pétroliers d'une part, et dans le versement des taxes fiscales affectées aux organismes de transport d'autre part, soient effectivement éliminés.

Pour s'assurer que les objectifs fixés soient réellement atteints, il conviendrait alors, de lier les décaissements du programme CIP (voir annexe 7) à la réalisation de conditions portant à la fois sur des mesures touchant le secteur des hydrocarbures et sur des mesures affectant plus particulièrement le secteur des transports.

Deux catégories de conditionnalités peuvent être avancées : des conditions majeures et des conditions mineures.
Les conditions majeures doivent être considérées comme des préalables à la réussite des objectifs que l'USAID souhaite atteindre.
En revanche, les conditions mineures ne remettent pas en cause les objectifs du programme de l'USAID. Elles contribuent néanmoins à son efficacité.

8.1. Conditions relatives au secteur des hydrocarbures

8.1.1 Conditions majeures

A) Libéralisation des prix des produits pétroliers

La mise en oeuvre effective du système des prix maxima est une condition essentielle au redressement du secteur de la distribution au Zaïre et constitue une étape intermédiaire vers une libéralisation totale des prix des produits pétroliers. Il conviendrait de s'assurer en priorité :

- D'une part, que le système des prix maxima soit effectivement mis en application (ce qui n'est pas le cas actuellement) de facon à garantir ainsi la suppression de l'homologation préalable des prix des produits pétroliers et son remplacement par une procédure de contrôle à postériori des marges bénéficiaires des sociétés de distribution.

- D'autre part, qu'un calendrier fixant les délais de mise en oeuvre de la libéralisation des prix soit établi.
  La Banque Mondiale qui est d'accord pour la mise en application des prix maxima recommande que le délai relatif à cette phase ne dépasse pas 4 à 6 mois.

Il faut noter toutefois, que le système des prix maxima peut se substituer à moyen terme d'un système de prix totalement libéral,dans la mesure où il garantit la prise en compte des coûts réels des importations des produits d'une part, et des coûts de distribution d'autre part.
Ces coûts de distribution sont ajustés annuellement sur une base en dollars par tonne, en fonction de l'indice des prixà la consommation aux Etats-Unis.

B) Libéralisation des importations de produits pétroliers.

Actuellement, les appels d'offres relatifs aux importations de produits pétroliers par la voie Ouest sont limités aux pays membres de la Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Est (CEEAC).

Cette situation ne garantit pas un accès aux meilleurs conditions d'achat et de financement des produits importés (voir ch. 4).

Une des conditions préalables au programme des financements des importations de l'USAID devrait être de s'assurer que les appels d'offres soient ouverts à tous les fournisseurs membres de la Banque Mondiale et que la passation des marchés soit réalisée aux meilleures conditions de coût et de délais d'approvisionnement.

Il faut noter toutefois, que les importations réalisées actuellement par les voies Sud et Est du pays sont du ressort uniquement des sociétés pétrolières.

C) Fonctionnement du Comité d'Achat

Le Comité d'Achat responsable de la coordination des importations et de la gestion des contrats devrait apporter des modifications dans son fonctionnement sur le plan opérationnel.
Il conviendrait de rendre son autonomie complète au Comité d'Achat par rapport à la société d'Etat Pétrozaire.

A cette fin, il conviendrait de s'assurer :

- que l'ensemble des opérateurs au sein du Comité d'Achat exerce un rôle effectif. Le rôle prépondérant de Pétrozaire devrait être réduit et se situer au même niveau que celui des sociétés de distribution,

- que Pétrozaire ne se substitue pas au Comité d'Achat pour la passation des appels d'offres internationaux et la signature des contrats de fournitures en produits pétroliers (cas du contrat avec Elf Aquitaine).

8.1.2. Les conditions mineures

A) Libéralisation de la distribution sur le marché intérieur

Pour assurer un meilleur approvisionnement à l'intérieur du pays, notamment dans les zones d'ombre non desservies par les sociétés de distribution, plusieurs mesures pourraient être prises par les Pouvoirs Publics, notamment :

- légaliser la revente des produits pétroliers par les petits revendeurs sous certaines dispositions réglementaires,

- Autoriser la réduction de 5 à 1 du minimum d'achat en fûts requis pour l'exercice du commerce des petits revendeurs.

B) Modalités de fonctionnement de Zaïre-Oléoduc

La participation des entreprises de distribution dans la future société Zaïre-Oléoduc dont le rôle sera d'assurer la gestion du futur pipeline Muanda-Matadi devrait effectivement être réalisée.
Un protocole d'accord entre le Conseil Exécutif et la profession pétrolière a déjà été signé dans ce sens.

C) Etudes sectorielles

Le secteur de la distribution au Zaire est un secteur très mal connu en raison de l'inexistance d'études ou d'analyses sectorielles.
Il serait souhaitable de faire réaliser au moins deux études :

1. Etude des coûts de distribution et de transport.

   Les coûts de distribution et de transport contenus dans la structure des prix des produits pétroliers sont très élevés comparativement à ceux d'autres pays africains.
   Des gains de productivité pourraient être réalisés à ce niveau.
   Une étude approfondie de ces coûts, en relation avec les programmes de réhabilitation du secteur (en cours de négotiation) permettrait d'en apprécier leur niveau.

2. Etude de la demande d'hydrocarbures.

   Il n'existe pas actuellement de statistiques fiables de consommation de produits pétroliers par secteur d'activité et par région. Il est donc quasiment impossible aujourd'hui de construire un modèle de prévisions de demande pertinent, ni de calculer la demande potentielle par secteur d'activité et d'apprécier les effets des variations de prix des produits pétroliers sur la consommation au niveau national et régional.
   Ce dernier point revêt une grande importance compte tenu de l'évolution attendue des prix des produits pétroliers en termes nominaux au Zaire.

Par ailleurs, ces études permettraient de mesurer les effets du programme de financement des importations de l'USAID sur les différentes couches socio-professionnelles, notamment celles à revenus intermédiaires et les ménages à faible revenu.

Il serait donc souhaitable, pour améliorer la connaissance du secteur de la distribution, d'entreprendre de telles études et d'élaborer au préalable une base statistique de la demande en produits pétroliers par secteur d'activité (Agro-Industrie, Industrie, Energie, Transport), par région, et par catégories de revenus.

8.2. Conditions relatives au secteur des transports.

8.2.1. Conditions majeures

A) Respect des délais de paiement des taxes parafiscales.

La garantie du fonctionnement efficace des organismes de gestion de transport, ne peut être acquise que si les consommateurs publics et parapublics, ainsi que les sociétés de distribution respectent les délais de paiement pour lesquels un accord est passé.

- Les dépenses de l'Administration en carburant doivent être payées à 90 jours date de livraison, soit 120 jours réels, compte tenu du circuit administratif du suivi des factures (environ 30 jours). Il est à noter que les délais administratifs peuvent être réduits à zéro dans le cas d'une procédure à décaissement mensuelle.

- Les consommations des entreprises parapubliques devraient être payées à 90 jours date de livraison.

- Les délais de paiements des taxes par les sociétés pétrolières à l'OFIDA qui centralise la perception des recettes fiscales devraient être ramenés de 90 à 60 jours date de disponibilité du produit. Les sociétés de distribution se sont engagées à tenir ces délais si en contrepartie, le délai de paiement des consommations de l'Administration fixé à 90 jours est respecté.

B) Versement des taxes parafiscales aux organismes de transport

L'OFIDA doit s'engager à reverser le produit des taxes pétrolières aux organismes publics chargés de la gestion des transports (Office des Routes, Régie des Voies Fluviales et Service National pour les Routes de Desserte Agricoles) dans un délai de 15 jours à réception des versements effectués par les sociétés de distribution. En général, le délai de paiement actuel par l'OFIDA est de l'ordre de 15 à 30 jours. Il est incontestable que ces délais ne peuvent être maintenus que SI, et seulement SI les délais de paiement des consommations publiques et parapubliques sont respectés.

C) Procédure de paiement des consommations de l'Administration

Pour éviter des retards de paiement des dépenses de consommation de l'Administration, le Département du Budget pourrait mettre en oeuvre une procédure budgétaire particulière :

- en considérant comme dépenses prioritaires, les consommations de carburants, au même titre que les dépenses en salaires des fonctionnaires ;

- en mettant en place un système de paiement à décaissement rapide ; par exemple un décaissement sur une base mensuelle avec un système de régularisation des factures tous les trois mois.

- en prévoyant par affectation prioritaire aux organismes de transport, les taxes fiscales percues par l'OFIDA, en cas de défaut de paiement par l'Administration pendant une période de 30 jours consécutifs (voir détails annexe 8).

Cette procédure peut être mise en place très facilement sans qu'elle ne déroge aux procédures de gestion des Finances Publiques du Pays. Ce système a été appliqué en Côte d'Ivoire dans le cadre des consommations d'électricité, d'eau et de téléphone de l'Administration.

8.2.2 Conditions mineures

A) Consommation publique

Les consommations de l'Administration, tous produits pétroliers confondus, représentent une part importante de la consommation totale du pays. Il conviendrait de s'assurer de l'existence de procédures d'appel d'offres pour les contrats de fournitures en produits pétroliers aux départements ministériels et aux entreprises publiques. La Banque Mondiale retient ce principe pour des volumes de consommation supérieurs à 100 m^3/mois. Compte tenu de la mise en place du système libéral des prix des produits pétroliers, une procédure d'appel d'offres permettrait à l'Administration de bénéficier de rabais sur ces fournitures.

B) Apurement des arrieriés de paiement

La situation relative aux arriérés de paiement qui prévaut actuellement entre l'Administration, les sociétés publiques et les opérateurs du système de distribution devrait être résolue, et un calendrier d'apurement de ces arriérés devrait être arrêté.

Conclusion : Compte tenu de la situation qui prévaut dans le secteur de la distribution des produits pétroliers au Zaïre, et des objectifs contenus dans le PAAD, un ensemble de conditions majeures devraient être mise en vigueur. En l'absence de telles conditions, les objectifs fixés par le PAAD pourraient être gravement compromis.

Annexe 1

PRINCIPAUX TEXTES LEGAUX CONCERNANT LE SECTEUR DE LA DISTRIBUTION

1. Ordonnance Loi no. 81-004 du 14 février 1981 relative au régime d'importation et d'exportation des hydrocarbures et leurs derivés.

2. Ordonnance no. 81-021 du 14 février 1981 complétant la loi no. 78-004 du 20 janvier 1978 portant création et statuts l'entreprise publique dénommée Entreprise Pétrolière du Zaïre (PETROZAIRE) et portant mesures d'exécution de l'ordonnance loi no. 81-004 du 14 février 1981 relative au régime d'importation et d'exportation des hydrocarbures et de leurs dérivés.

3. Ordonnance no. 84-145 du 2 juillet 1984 portant cession des participations de l'Etat dans les sociétés pétrolières de distribution à l'Entreprise Pétrolière du Zaïre (PETROZAIRE).

4. Lettre du Gouverneur de la Banque du Zaïre no. 6417 du 5 juin 1985 cncernant la libéralisation des importations des produits pétroliers.

5. Lettre no. 1304/CAB.MINER/85 du 10 août 1985 concernant la libéralisation des importations et du marché des produits pétroliers.

6. Lettre no. 1622/CAB.MINER/85 du 30 novembre 1985 concernant la création d'un département "Approvisionnement" à ZAIRE SEP.

7. Lettre no. 82/Dép. Portefeuille/86 du 30 janiver 1986 concernant la gestion des parts de l'Etat dans les sociétés pétrolières de distribution.

8. Circulaire no. 31/BCAB.MINER/86 relative à l'organisation des appels d'offres et gestion des contrats de fourniture des produits pétroliers sous le régime de la libéralisation.

9. Circulaire no. 1029/CAB.MINER/87 du 21 août 1987 relative à l'organisation des appels d'offres et gestion des contrats de fourniture des Produits pétroliers sous le régime de la libéralisation.

10. Circulaire no. 929/CAB.MINER/88 du 26 modifiant et complétant la circulaire no. 1029/CAB/MINER/87 du 21 août 1987 relative à l'organisation des appels d'offre et gestion des contrats de fourniture des produits pétroliers sous le régime de la libéralisation.

11. Arrêté Départemental no. 52/CAB.MINER/88 du 6 avril 1988 portat institution de la Commission de vérification des prix à l'importation des produits pétroliers.

Différentiels géographiques applicables à partir de Février 1990.

(01)	Dépôts S.E.P.	Février 1990
O	AKULA	30,3
O	ANGO-ANGO	-
O	BANDUNDU	14,0
O	BENA-DIBELE	39,7
O	BOLENGE	18,7
O	BOMA	-
E	BUKAVU	8,9
O	BUMBA	32,7
O	BUNIA	170,0
E	BUNIA	9,9
O	BUSINGA	51,4
E	BENI	1,3
E	GOMA	1,3
O	ILEBO	28,0
O	ISIRO	84,2
O	INONGO	28,0
O	KALEMIE	119,9
E	KALUNDU	-
O	KALUNDU	135,0
O	KANANGA	59,8
O	KINSHASA	-
O	KIKWIT	30,3
O	KISANGANI	42,0
O	KOLWEZI	108,7
S	KOLWEZI	32,8
O	LIKASI	109,1
S	LIKASI	23,5
O	LUKALA	-
O	LUBUMBASHI	115,3
S	LUBUMBASHI	16,7
O	MOANDA	-
O	MUNGBERE	90,8
O	MWENE-DITU	72,3.

(1) Voie d'importation : O= Ouest ; E= Est ; S= Sud

ANNEX : 3

STRUCTURE DE PRIX OUEST / EST / SUD au 05/02/1990.

Taux = 474,80 Z pour 1 dollar	ESSENCE		PETROLE		GASOIL			FOMI	GAZ
	Ouest	Est	Ouest	Est	Ouest	Est	Sud	Ouest	Ouest
VOLUME : Total=60.190 m3	10750 m3	800 m3	3000 m3	300 m3	32500m3	2800 m3	5000 m3	5000 m3	40 T
1.P.M.F.	82732,62	200178,42	98354,08	209864,69	89818,52	198994,77	201039,61	71719,91	215245,83
2.Frais allegement transport & stock SOZIR	4396,00	0,00	4396,00	0,00	4396,00	0,00	0,00	4396,00	4396,00
3.Frais bancaires (8,9% du PMF)	7363,20	17815,90	8753,51	18677,96	7993,85	17710,53	17892,53	6383,07	19156,88
4.Total P.M.G.D.	94491,82	217994,52	111503,59	228542,64	102208,37	216705,31	218932,13	82498,98	238798,71
5.Caisse de stabilisation	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
6.Perte MEP (1% PMGD pour essence et 0,5% pour autres produits)	944,92	2179,95	557,52	1142,71	511,04	1083,53	1094,66	412,49	1193,99
7.Charges d'exploitation S.E.P.	24977,53	6709,96	36787,71	14264,36	37636,48	28229,53	15987,92	23458,84	27459,89
8.Charges d'exploitation Societe Commerc.	42524,24	8742,46	17736,41	23313,59	18152,66	14529,94	14015,04	15762,44	103034,20
9.Charges d'exploitation SOZIR	4684,86	0,00	4684,86	0,00	4684,86	0,00	0,00	4684,86	4684,86
10.Marge Societes Commerciales (10% PMGD)	9449,18	21799,45	11150,36	22854,26	10220,84	21670,53	21893,21	8249,90	23879,87
11.Total frais de distribution	82580,72	39431,82	70916,85	61574,92	71205,88	65513,52	52990,83	52568,54	160252,81
12.PMF fiscal (en Z/m3)	92756,93	92756,93	99774,47	99774,47	96118,51	96118,51	96118,51	63746,65	215245,83
13.Taux de taxation (en %)	0,85	0,85	0,45	0,45	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75
22.Total Parafiscalites	78843,39	78843,39	44898,51	44898,51	72088,88	72088,88	72088,88	47809,99	161434,37
23.Prix de reference reel	255915,93	336269,73	227318,95	335016,08	245503,13	354307,71	344011,84	182877,51	560435,89
24.Prix de reference applique	256000,00	336000,00	227000,00	335000,00	246000,00	354000,00	344000,00	183000,00	560000,00
25.Difference (24 - 23)	84,07	-269,73	-318,95	-16,08	496,87	-307,71	-11,84	122,49	-435,89

ANNEX:4

	COUT REEL SEP	COUT REEL PROFESSION	PROPOSITION MINER 1	PROPOSITION MINER 2	PROPOSITION ADOPTEE
01. AKULA	53		59	66	66
02. BANDUNDU	24		38	34	34
03. BENA DIBELE	68		75	85	85
04. BENI	-	245	236	245	245
05. BUKAVU	-	245	240	245	245
06. BUMBA	56		63	70	70
07. BUNIA	-	240	236	245	245
08. BUSINGA	89		148	135	135
09. GOMA	-	245	240	250	250
10. ILEBO	49		56	61	61
11. INONGO	49		56	61	61
12. ISIRO	137		128	172	172
13. KALEMIE	193		225	242	242
14. KALUNDU / UVIRA	230		245	265	265
15. KANANGA	98		117	122	122
16. KIKWIT	53		59	66	66
17. KINDU	205		230	250	250
18. KISANGANI	73		72	91	91
19. KOLWEZI	174	296	200	230	296
20. LIKASI	175	265	200	230	265
21. LUBUMBASHI	183	242	215	250	242
22. MBANDAKA	33		45	44	44
23. MUENE DITU	118		137	150	150
24. MUNGBERE	147		138	184	184

ANNEX : 5

CALCUL DU P.H.F. FISCAL

Date = 05/02/1990.
Taux de change $/Z Z = 474,80

	ESSENCE		PETROLE		GASOIL			FOMI	GAZ
	Ouest	Est	Ouest	Est	Ouest	Est	Sud	Ouest	Ouest
Densite des produits	0,74	0,74	0,79	0,79	0,84	0,84	0,84	0,98	(en TM)
Assiette fiscale (en $/T)	264,00	264,00	265,00	266,00	241,00	241,00	241,00	137,00	
Prix moyen ($/m3), excepte Gaz	195,36	195,36	210,14	210,14	202,44	202,44	202,44	134,26	
P.H.F. (en Z/m3, excepte Gaz)	92756,93	92756,93	99774,47	99774,47	96118,51	96118,51	96118,51	63746,65	215245,83

ANNEX : 6

STRUCTURE DE PRIX OUEST / EST / SUD / MARS 1990

Taux = 501,79 Z pour 1 dollar	ESSENCE		PETROLE		GASOIL			FOMI	GAZ
	Ouest	Est	Ouest	Est	Ouest	Est	Sud	Ouest	Ouest
VOLUME : Total=60.190 m3	10750 m3	800 m3	3000 m3	300 m3	32500m3	2800 m3	5000 m3	5000 m3	40 T
1.P.M.F.	84507,85	205768,37	101118,71	214401,29	98303,77	208145,55	208429,90	73049,19	227481,48
2.Frais allegement transport & stock SOZIR	6247,29	0,00	6247,29	0,00	6247,29	0,00	0,00	6247,29	6247,29
3.Frais bancaires (8,9% du PMF)	7521,20	18313,39	8999,57	19081,72	8749,04	18524,95	18550,26	6501,38	20245,85
4.Total P.M.G.D.	98276,34	224081,76	116365,57	233483,01	113300,10	226670,51	226980,17	85797,86	253974,62
5.Caisse de stabilisation	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
6.Perte MEP (1% PMGD pour essence et 0,5% pour autres produits)	982,76	2240,82	581,83	1167,42	566,50	1133,35	1134,90	428,99	1269,87
7.Charges d'exploitation S.E.P.	28881,75	6784,86	37198,35	14423,58	39560,47	5315,11	16166,38	25713,23	27766,41
8.Charges d'exploitation Societe Commerc.	41723,96	8577,93	17402,62	22874,85	17811,05	14256,49	13751,28	15465,81	101095,18
9.Charges d'exploitation SOZIR	4908,15	0,00	4908,15	0,00	4908,15	0,00	0,00	4908,15	4908,15
10.Marge Societes Commerciales (10% PMGD)	9827,63	22408,18	11636,56	23348,30	11330,01	22667,05	22698,02	8579,79	25397,46
11.Total frais de distribution	86324,26	40011,79	71727,50	61814,14	74176,17	43372,00	53750,58	55095,96	160437,07
12.PMF fiscal (en Z/m3)	98029,69	98029,69	105446,15	105446,15	101582,37	101582,37	101582,37	67370,33	227481,48
13.Droit d'entree (15 % du PMF fiscal)	14704,45	14704,45	15816,92	15816,92	15237,36	15237,36	15237,36	10105,55	34122,22
14.Droit d'accise (15 % de (12) + (13))	16910,12	16910,12	18189,46	18189,46	17522,96	17522,96	17522,96	11621,38	39240,56
15.Surtaxe de transport (55%-15%-45%-45%)+F	81103,97	81103,97	23792,70	23792,70	68763,00	68763,00	68763,00	45604,01	153985,70
22.Total Parafiscalites	112718,55	112718,55	57799,09	57799,09	101523,31	101523,31	101523,31	67330,94	227348,47
23.Prix de reference reel	297319,14	376812,09	245892,15	353096,24	288999,58	371565,82	382254,06	208224,76	641760,16
24.Prix de reference applique	297000,00	377000,00	246000,00	353000,00	289000,00	372000,00	382000,00	208000,00	642000,00
25.Difference (24 - 23)	-319,14	187,91	107,85	-96,24	0,42	434,18	-254,06	-224,76	239,84

ANNEXE: 7 MODALITES PRATIQUES DE MISE EN PLACE DU CIP.

1) Procedures d'appels d'offres.

Actuellement, les societes de distribution qui importent les produits par les voies Sud et Est du pays operent pour leur propre compte.Dans le cadre de la mise en place du CIP, il conviendrait que les societes se regroupent et lancent des appels d'offres conjoints aupres des fournisseurs CALTEX,KOBIL, KENYA SHELL ET TOTAL pour la voie Est; TRADIMEX, SUDEXCO ET AFRI-ITALIA pour la voie Sud.
L'USAID pourrait verifier les offres et controler les prix proposes ainsi que l'origine des produits.

2) Conditions d'egibilite.

Le financement des importations ne devraient concerner que les grandes societes de distribution:MOBIL, FINA, SHELL et PETROZAIRE en association avec ELF-AQUITAINE et AGIP.
Les petites societes privees recemment installees dans le Sud du pays ne seraient pas eligibles au programme de financement de l'USAID.
A cette fin, il suffirait de prevoir deux conditions d'egibilite au programme de financement:
. seules les societes ayant un reseau de distribution pour le vrac et le detail peuvent beneficier du programme.Cette condition se justifie dans la mesure ou le programme d'importations vise a resoudre les difficultes en approvisionnement du marche de detail.
. seules les entreprises clientes dont l'activite commerciales ne generent pas de rentrees en devises sont eligibles au CIP.
Ces deux conditions suffisent a eliminer du programme toutes les petites societes privees de distribution ayant le marche captif de GECAMINES.

3) Decaissement en devises.

Les societes de distribution passent un ordre ferme de commande au fournisseur retenu par appel d'offre.
L'USAID ouvre un credit documentaire payable a 30 ou 60 jours selon les conditions demandees par le fournisseur.
Le transfert en devises s'effectue directement par l'USAID au fournisseur apres reception des produits par les societes de distribution.

4) Contrepartie en monnaie Zaire.

Afin que la contrepartie en monnaie locale soit effectivement recuperee et affectee a l'Office des Routes, il conviendrait de mettre en place le mecanisme suivant:

. A l'ouverture du credit documentaire par l'USAID,les societes de distribution ouvrent une ligne de credit, aupres d'une banque de premier ordre (CITYBANK par exemple),d'un montant en Zaire equivalent a la contrevaleur en dollars .Les frais financiers consecutifs a l'ouverture de de ces credits sont couverts par la structure des prix des produits petroliers.
. La contrepartie en monnaie Zaire est retrocedee a l'Office des ROUTES sur instruction de l'USAID.

ANNEXE:8 PROCEDURE DE PAIEMENT DES CONSOMMATIONS DE L'ADMINISTRATION

Le departement du Budget,conjointement avec le Departement des Finances pourrait mettre en oeuvre une procedure budgetaire particuliere pour le paiement des consommations de l'Administration en produits petroliers. La procedure serait la suivante:

1) Hierarchie des depenses.

Les depenses en carburants sont considerees comme des depenses prioritaire au meme titre que les salaires des fonctionnaires.C'est-a-dire que les depenses en carburants sont payees apres les salaires mais avant toutes autres depenses de fonctionnement courantes de l'Administration.

2) Decaissement sur une base mensuelle.

Les paiements des consommations aux societes petrolieres sont effectues mensuellement sous la forme d'avance a concurrence d'un douzieme du budget annuel.La regularisation des depenses reelles sur la base des factures emises peut etre realisee tous les trimestres.Cette etape est necessaire pour proceder a la liquidation d'une depense publique.

3) Affectation prioritaire des ressources fiscales.

Dans le cas ou l'Administration est en defaut de paiement pendant une periode de 30 jours consecutifs,le Conseil Executif s'engage a ce que les recettes nettes fiscales versees par les societes de distribution soient affectees en priorite a l'Office des Routes a concurrence du pourcentage d'affectation en vigueur,soit 43 % du total de la recette fiscale contenue dans les structures des prix des produits petroliers.

Exemple.

Taxe fiscale mensuelle totale (1):	11.7 us $ millions	
Consommation publique mensuelle non payee :	3.5	#
Taxes versees a l'Ofida :	8.2	#
Taxes affectees a l'Office des Routes (43% de 1):	5.0	#
Solde taxes disponibles :	3.2	#