

Disparités des déterminants des prix du carburant terrestre entre la zone Est et la zone Ouest en RDC. (2004 – 2014)

Par

Eugène LUBAGA FAZILI
Chef de Travaux à l'ISTM-Kinshasa

Introduction

D'aucuns n'ignorent, en ce troisième millénaire, l'importance que revêt le carburant dans le monde moderne. En effet, le carburant occupe une place de choix dans la bonne marche du pays, au plan économique, car il est à la base de tout développement. N'est-ce pas qu'il intervient aussi bien dans le fonctionnement des industries, dans l'usage domestique que dans le commerce aussi bien national qu'international ? Les industries de transformation réclament, de plus en plus, du carburant pour faire tourner leurs nombreuses machines. Les entreprises de transformation figurent, elles aussi, parmi les demandeurs du carburant, car l'homme ne saurait effectuer des longues distances sans l'existence des engins tels que les véhicules, les avions, les bateaux, les trains, etc. Cette importance se fait sentir même au niveau de ménages qui ont grandement besoin du carburant pour leurs usages domestiques.

Cet usage et ces implications sur la vie quotidienne amènent tout Etat moderne, en général et, la République Démocratique du Congo, en particulier, à s'impliquer dans le marché du carburant. Compte tenu de cette importance avérée du carburant dans la vie de nos sociétés, que l'on soit producteur ou non, aujourd'hui, tout Etat moderne, en vertu de sa marche vers les progrès et de son développement devient, qu'on le veuille ou non, un consommateur attiré du carburant. ¹

Aussi le secteur pétrolier occupe-t-il une place capitale dans l'économie congolaise moderne étant donné que ce dernier fait partie des pays producteurs, importateurs et consommateurs des produits pétroliers.

Depuis 1975, la RDC produit du pétrole brut, mais en importe malheureusement, tout le carburant qu'elle consomme. Sa raffinerie de pétrole de Muanda conçue, au départ, pour

¹ LUBAGA, F. et KINGOMBE, « Problématique de la fiscalité pétrolière en RDC », in *Revue de Technique médicale et de Gestion*, Vol. 2, n°3, 2002, p.70.

traiter le brut léger en provenance du Moyen-Orient, ne se prête pas au traitement du brut congolais, qui est lourd et à haute teneur en fuel, avec peu de soufre pour faciliter le traitement dans cette raffinerie.

Aujourd'hui, le carburant est devenu, non seulement un actif générateur de revenus financiers pour les individus, pour les entreprises, pour les nations mais aussi et surtout il reste un facteur du déséquilibre des économies du monde à cause des disparités qu'il entretient dans le cadre de la détermination de prix, au niveau de la production et de la commercialisation mais surtout dans les modèles qu'il impose dans sa tarification. C'est ainsi que sur le marché international, il existe deux prix différents du carburant, à savoir : le prix platt's et le prix du baril Brent. Cette différence dans la tarification du baril de pétrole Brent, et celle du Platt's s'explique au fait que dans le cas du Brent, il concerne les marchés à terme (produit à vendre dans le 3 à 6 mois avenir), tandis que pour le Platt's, il est question des produits raffinés suivant les régions de grandes raffineries. De ce fait, ils dépendent aussi bien des paramètres matériels que des paramètres non matériels mais aussi de la demande de ce marché pétrolier.

La région utilisée par les sociétés commerciales ainsi que par la plupart des fournisseurs de la RDC, est l'axe ARA (Amsterdam, Rotterdam, Anvers). En RDC, les disparités des prix des carburants terrestres constatées entre les voies de commercialisation sont expliquées davantage par les mécanismes de détermination des PMFC. Cette variable déterminatif d'autres variables (frais de distribution et fiscalité) est déterminée à travers des dates successives (chaque lundi) à l'Ouest. En RDC, la détermination du prix des carburants terrestres dépend, à 60% du PMFC dont la détermination tient compte du prix moyen de tous les stocks existants sur le territoire congolais appartenant, aussi bien aux fournisseurs qu'aux sociétés commerciales publiques et aux entreprises multinationales évoluant, en grande partie, à Kinshasa et à Matadi².

Le PMFC est un prix moyen pondéré, à la fois, par cotation et par tonnage, d'une part, et des produits amenés par chaque fournisseur sur le territoire congolais encore disponibles sur le marché, le jour de l'établissement du PMFC. D'autre part, des coûts moyens des stocks appartenant aux principaux Marketers (sociétés commerciales) et disponibles à SEP-CONGO. Ces prix tiennent compte de tous les stocks disponibles pour

² LUBAGA F., *Turbulences des prix des produits pétroliers terrestres dans la zone Ouest de la RDC, 2004-2011. Etude empirique et perspective d'intervention*, Mémoire de DEA, FASEG, UNIKIN ? 2013, p.112.

déterminer le PMFC. Ils sont composés des Platt's et du premium (prime ou différentiel). De là, la liaison directe qui s'établit entre le PMFC et le Platt's. Quant au PMFC, il est déterminé en calculant le coût moyen des stocks appartenant aux principaux Marketers³ et celui qui est encore disponible à SEP- CONGO. En ce qui concerne les sociétés commerciales commises dans la transaction pétrolière, leur valorisation des stocks est faite au coût moyen suivant les différents achats effectués au fur et à mesure des arrivages des tankers, en respectant la méthode FIFO (first in first out, c'est-à-dire première entrée, première sortie). Ce mode de calcul du PMFC, dans la structure des prix des Carburants terrestres, se réalise spécifiquement pour la voie Ouest.

En ce qui concerne les voies Est et Sud, le calcul de PMFC prend en compte les prix de tous les produits disponibles sur le territoire national auquel on intègre les cours de route confirmés par chaque Marketer. C'est ce PMFC que nous qualifions des prix moyens intérieurs commerciaux (PMIC). Dès lors, comment les marketers procèdent-ils pour incorporer les cours de route dans le PMFC, pour autant que cette charge concerne en priorité la SEP-CONGO sachant que, dans la structure des prix des carburants terrestres, les frais des stockages, d'entreposage, d'acheminement et de distribution sont perçus par SEP-CONGO ? Il est sans ignorer que le PMFC est un prix moyen frontière commerciale à l'arrivée des tankers au niveau des frontières et non à l'intérieur du pays.

Cette étude concerne l'évolution des déterminants des prix et l'interprétation des résultats après traitement des données par Excel 2007. L'analyse et l'interprétation des données sont examinées à travers quatre volets. Au premier, nous exposons sur l'évolution de PME. Au deuxième et troisième volets, nous abordons l'évolution des frais de distribution et de la fiscalité. Au quatrième et dernier volet, nous nous appesantissons sur l'évolution des prix.

³ Ministère de l'Economie et Commerce Extérieur, Situation des prix d'achat Essence et FOMI à l'Ouest au 31/03/2014.

1. Evolution de PME

Tableau I : Evolution des PMFC de l'essence entre la zone Est et la Zone Ouest

Année	Taux de change moyen	PMF_e Est moyen	PMF_e Ouest Moyen	Accroissement % moyen
2004	410,99	208,14	141,81	48,15
2005	487,80	314,04	208,45	51,30
2006	472,53	394,57	275,60	43,87
2007	519,62	441,90	322,33	37,15
2008	569,51	611,04	453,43	34,97
2009	922,00	608,83	496,56	22,61
2010	926,63	835,00	558,67	49,46
2011	938,65	523.631,80	370.984,48	47,99
2012	946,00	1132353,80	837.447,60	35,21
2013	946,00	1147462,44	732816,26	56,58
2014	946,00	1142842,38	755480,62	51,27

A la lumière du tableau ci-dessus, il se dégage que le PMFC à l'Est est plus haussé que celui de la zone Ouest. Ce qui explique la disparité positive entre le PMFC moyen de l'actif Essence entre les voies commerciales Est Ouest de la manière ci-après :

- en 2004, la PFMC Essence, à l'Est, était de 208,14 CDF de plus élevé en moyenne par rapport à la zone Ouest qui était de 141,81CDF, soit une proportion de plus 48,15% à l'Est par rapport au PMFC de la voie commerciale de l'Ouest ;
- en 2005, cet accroissement moyen du PMFC à l'Est passe de 48,18% à 51,30% entre la zone Est et la zone Ouest, c'est-à-dire un mètre cube de carburant à l'Est avait coûté 314,04CDF alors qu'à l'Ouest ce même mètre cube était payé à 208,45CDF ;
- en 2006, à l'Est le PMFC a coûté 394,57CDF contre 275,60CDF à l'Ouest. Au cours de cette année 2006, nous avons relevé une légère réduction sur la disparité du PMFC moyen entre les voies Est et Ouest en passant de 51,30% à 43,87% ;
- en 2007, cette disparité du PMFC a suivi le même rythme parce qu'il était passé de 43,87% à 37,97% dans la mesure où, un PMFC à l'Est se vendait à 441,90Fc alors qu'à l'Ouest ce même PMFC était vendu à 322,33Fc. Ensuite, cette disparité était passée de 37,15% à 34,97% en 2008. Autrement dit, un PMFC à l'Est se vendait à 611,04Fc contre 453,43Fc pour la voie Ouest ;
- en 2009, le PMFC était payé à 608,83Fc à l'Est contre 496,56Fc à l'Ouest, soit là, un PMFC hautement plus élevé que celui de l'Ouest en concurrence de 22,61%. C'est en 2010 que cette disparité de PMFC entre l'Est et l'Ouest connaîtra un accroissement

important, passant de 34,97% à 49,46%, soit à l'Est le PMFC s'élevait à 835,00Fc contre 558,67Fc à l'Ouest. Bien plus une réduction de disparité de PMFC entre les deux zones commerciales sera de l'ordre de 49,46% contre 47,99% en 2011, étant donné qu'un PMFC à l'Est s'élevait à 523.631,68Fc à l'Ouest, il coûtait 370984,48Fc. Par suite, l'on constatera une réduction de disparité passant de 47,99 à 35,21% en 2012. Ainsi, un PMFC à l'Est était payé à 1132353,80Fc contre 837447,60Fc à l'Ouest ;

- en 2013, l'accroissement de la disparité de PMFC entre l'Est et l'Ouest de la RDC était passée de 35,21% à 56,58%, c'est-à-dire qu'un PMFC était payé à l'Est 1147462,44Fc contre 732816,26Fc à l'Ouest. Enfin, une légère réduction de la disparité sera observée, car passant de 56,58% à 51,27% en 2014. Autrement dit, un PMFC était payé à 1.142.842,38Fc à l'Est alors que ce même PMFC était payé à l'Ouest à un montant de 755.480,62Fc.

2. Evolution des frais de distribution de l'actif essence entre la zone Est et la zone Ouest

Tableau n°II ; Evolution des frais de distribution de l'actif essence entre la zone Est et la Zone Ouest de 2004 à 2014

ANNEE	Tx de change MOY	Fr distr_e EST MOY	Fr distr_e OUEST MOY
2004	410,99	52,33	119,26
2005	487,80	75,40	130,90
2006	472,53	73,54	128,26
2007	519,62	67,64	135,87
2008	569,51	85,29	153,62
2009	922,00	128,88	738,96
2010	926,63	128,50	288,18
2011	938,65	72532,27	174775,26
2012	946,00	155088,98	314578,98
2013	946,00	156863,54	416038,81
2014	946,00	156333,14	467967,20

A la lumière du tableau II ci-dessus, nous relevons le fait que les frais de distribution moyen à l'Est sont très bas par rapport à l'Ouest. Pour ce faire, cette disparité négative moyenne se présente comme suit :

- en 2004, le frais de distribution moyenne était estimé à 52,33Fc à l'Est alors que dans la zone Ouest, il se chiffrait à 199,26Fc, soit une disparité négative de -56,09% entre ces deux zones. Le même constat se fait remarqué en 2005 ;
- en 2005, on relevait aussi que les frais de distribution coûtaient à l'Est environ 75,40Fc en moyenne contre 130,90Fc à l'Ouest, soit une disparité sur ces frais passant de -56,09% à -41,98% d'une zone à l'autre.
- s'agissant de l'année 2006, le frais de distribution en zone Est, était chiffré, en moyenne, à 73,45Fc contre celui de la zone Ouest qui était à 128,26Fc, soit une disparité de -41,98% à -42,48% de frais entre ces deux zones ;
- en 2007, nous relevons que les frais de distribution ont coûté à l'Est 67,64Fc alors qu'à l'Ouest ce frais s'élevait à 135,87Fc. Entre l'Est et l'Ouest, la disparité qui est passée de -42,48% à -50,04%. Quant à l'exercice 2008, le frais de distribution était chiffrée en moyenne à l'Est de l'ordre de 85,29Fc alors qu'à l'Ouest ce frais était chiffrée à 153,62Fc, soit une disparité qui est passée de -50,04% à -44,49% entre la voie de l'Est et celle de l'Ouest ;
- en 2009, les frais de distribution à l'Est se payait à 128,88Fc alors que dans la zone Ouest, ces frais s'élevaient à 738,96Fc, soit une disparité de -44,48% à -82,56%.

Revenant à l'année 2010, les frais de distribution étaient de 128,50Fc. Cela donne passe à une disparité qui est passée de -82,56% à -55,41% d'une zone à l'autre. Par ailleurs, il nous faut aussi relever le fait que les frais de distribution à l'Est en 2011, se chiffrait à 72.532,27Fc contre 174.775, 26 Fc dans la zone Ouest. Ce qui occasionne une disparité passant de -55,41% à -59,75% ;

- En 2012, ces frais n'ont pas tellement évolué, car à l'Est, ils étaient évalués à 155088, 98Fc contre 314.578Fc à l'Ouest. Un tel écart de disparité était chiffré à -59,75% à l'Est et à -50,75% à l'Ouest. Au cours de l'année 2013, le rythme est resté le même, car à l'Est, il était estimé à 156.863,54Fc alors qu'à l'Ouest, il s'élevait à 416.030,81FC entraînant ainsi une disparité d'environ -50,75% contre -62,30% à l'Ouest ;
- en 2014, enfin, les frais de distribution ont coûté dans la zone Est 156.333,14Fc alors qu'à l'Ouest, ces mêmes frais s'élevaient à 467.967,20Fc. Au cours de cette année-là, il s'était dégagé une disparité passant de -62,30% à -66,59% d'Est en Ouest.

En effet, la variation de ces frais est consécutive à la variation du taux de change du franc Congolais par rapport aux dollars américains. En plus de telles disparités constatées sont générées par la non intervention de SOCIR à l'Est d'une part, et, conséquemment par le faible degré d'intervention de la SEP-Congo dans cette même zone commerciale.

3. Evolution de la fiscalité de l'actif essence entre la zone Est et la zone Ouest

Tableau III : Evolution de la fiscalité de l'actif essence entre la zone Est et la zone Ouest entre 2004 et 2014.

ANNEE	Tx de change MOY	Fisc_e EST MOY	Fisc_e OUEST MOY	ACCROISS % MOY
2004	410,99	91,67	68,92	34,59
2005	487,80	167,15	115,47	103,09
2006	472,53	116,44	72,32	61,28
2007	519,62	131,24	104,56	31,09
2008	569,51	134,79	148,85	-8,92
2009	922,00	342,37	165,39	107,01
2010	926,63	354,50	116,28	204,86
2011	938,65	171022,30	82384,23	149,63
2012	946,00	302557,22	187973,46	60,96
2013	946,00	285674,02	251144,93	13,75
2014	946,00	290824,48	301552,12	-3,56

Au regard des données que nous offre le tableau ci-avant nous relevons le fait que la fiscalité n'est rien plus qu'un ensemble du système de prélèvement d'impôts et taxes. C'est pourquoi, par rapport au tableau III, nous constatons que le prélèvement de la fiscalité pétrolière moyenne est extrêmement élevé à l'Est de la RDC par rapport à la voie Ouest à l'exception de l'année 2008 et 2014. N'est-ce pas il se dégage durant toute la période sous étude, que la disparité de la fiscalité entre la voie Est et la voie Ouest. Pour cela, nous relevons qu'entre 2004 et 2014, l'évolution de cette disparité se présente de la façon que voici, année après année :

- en 2004, la fiscalité prélevée était en moyenne de 91,67Fc à l'Est, alors qu'à l'Ouest était de l'ordre de 68,92Fc avec comme disparité relative de 34,59%. Par là, nous constatons qu'il y a un prélèvement de la fiscalité plus que proportionnel de 34,59% à l'Est par rapport à l'Ouest.

- quant à l'année 2005, la fiscalité moyenne était estimée à 167,15Fc à l'Est tandis que pour la zone Ouest, elle était de 115,47Fc en moyenne, soit un accroissement de la disparité passant de l'ordre de 34,59% à 103,09% de la voie Est vers la voie Ouest. Delà, nous remarquons qu'il y a eu un prélèvement de la fiscalité de plus 103,09% à l'Est par rapport à l'Ouest.
- s'agissant de l'année 2006, reconnaissons qu'il a connu un prélèvement de la fiscalité de 166,44Fc à l'Est contre 72,32Fc à l'Ouest. Autrement dit, il a été noté une baisse de la disparité qui est passée de 103,09% à 61,28% entre l'Est et l'Ouest, soit un surprélèvement de l'ordre de 51,28% à l'Est qu'à l'Ouest.
- en 2007, la fiscalité pétrolière était passée à l'Est, en moyenne, de l'ordre de 131,24Fc, alors qu'à l'Ouest il affichait 104,56Fc. Ce qui fait dégager une baisse de la disparité allant de 61,28% à 31,09%. Ceci montre que, il s'était opéré un prélèvement de la fiscalité plus que proportionnel de 31,09% dans la zone Est par rapport à la zone Ouest.
- concernant l'année 2008, il s'est avéré que la fiscalité avait baissé à l'Est, d'une moyenne annuelle de l'ordre de 134,79Fc. Par contre, à l'Ouest, ce prélèvement fiscal était de l'ordre de 148,85Fc, soit une disparité passant de 31,09% à -8,92%. En d'autres termes, la fiscalité pétrolière était moins proportionnelle de -8,92% dans la voie Est par rapport à la voie Ouest.
- revenant à l'année 2009, la fiscalité a troué le plafond, car à l'Est, elle se chiffrait, à l'Est comme à l'Ouest, respectivement de l'ordre de 342,37Fc et de 165,39Fc. Ce qui atteste une disparité qui est passée de -8,92% à 107,01% entre ces deux zones de commercialisation, soit une augmentation de la fiscalité plus que proportionnelle de 107,01% à l'Est par rapport à l'Ouest.
- Poursuivant ces calculs des disparités de la fiscalité sur notre temps de recherche, entre la zone Est et la zone Ouest, nous sommes parvenu au constat selon lequel, au cours de l'année 2010, le prélèvement fiscal était loin supérieur à l'Est (354,50Fc) par rapport à l'Ouest (116,28Fc), soit une disparité passant de 107,01% à 204,86%. Ainsi, il s'est donc opéré un prélèvement fiscal sur l'actif essence, à l'Est de plus de 204,84% par rapport à la zone Ouest.
- En 2011, la population de l'Est avait supporté par mètre cube un montant estimé à 171.022,30Fc alors qu'à l'Ouest ce même mètre cube se payait 82.384,23Fc. Ce qui caractérise une baisse de disparité de l'ordre de 204,86% à 149,63%. Cela signifie qu'il y a eu un surprélèvement de 149,63% à l'Est par rapport à l'Ouest.

- Evoquant l'année 2012, nous avons dégagé le même constat, c'est-à-dire que la fiscalité à l'Est était de l'ordre de 302.557,22Fc contre 187.973,46Fc à l'Ouest, soit une réduction de la disparité passant de 149,63% à 60,96%. Ce qui révèle largement qu'il y a eu plus de prélèvement à l'Est qu'à l'Ouest, estimé à 60,96%.
- Au sujet de 2013, la fiscalité pétrolière se payait, en moyenne, à l'Est à environ 285.674,02Fc alors qu'à l'Ouest, cette dernière était évaluée pour la même quantité d'essence, la somme de 251.144,93Fc, soit une baisse significative de la disparité qui est passée de 60,96% à 13,75%. Autrement dit, le prélèvement de la fiscalité pétrolière opéré à l'Est était plus que proportionnelle et s'évaluait de l'ordre de 13,75% par rapport à celle qui s'effectuait à l'Ouest.
- Terminant avec l'année 2014, contrairement aux prélèvements des années précédentes, la fiscalité à l'Est était estimée par moyenne de 290.824,48Fc, alors que sur la voie Ouest, elle se prélevait pour une somme de 301.552,12Fc, par mètre cube, soit une réduction de la disparité passant d'un chiffre positif 13,75% à un chiffre négatif de -3,56%. Ce qui démontre clairement qu'en 2014, le prélèvement de la fiscalité pétrolière à l'Est a connu une baisse de -3,56% par rapport à celle de la zone Ouest.

4. Evolution des prix de l'actif essence entre la zone Est et la zone Ouest

Tableau IV. Evolution des prix de l'actif essence entre la zone Est et la zone Ouest entre 2004 et 2014

ANNEE	Tx de change MOY	Prix_e EST MOY	Prix_e OUEST MOY	ACCROISS % MOY
2004	410,99	352,54	329,43	7,38
2005	487,80	524,92	455,19	20,26
2006	472,53	583,70	475,74	23,16
2007	519,62	641,65	562,58	14,14
2008	569,51	833,61	695,20	24,05
2009	922,00	1271,30	940,72	35,14
2010	926,63	1216,70	963,14	26,33
2011	938,65	1545,15	1267,50	21,89
2012	946,00	1590,00	1340,00	18,66
2013	946,00	1590,00	1400,00	13,57
2014	946,00	1590,00	1525,00	4,26

Un coup d'œil interrogateur jeté au tableau IV ci-dessus nous apprend énormément sur le calcul de disparité des prix moyens de l'actif essence entre la zone commerciale Est et la zone commerciale Ouest, de 2004 à 2014. C'est cela qui fait qu'en 2004, un litre d'essence avait coûté, en moyenne, à l'Est, 352,54Fc alors que ce même litre se vendait à l'Ouest, à 329,43Fc, soit une disparité de 7,38% du prix de l'essence entre la zone Est et la zone Ouest. De ce fait, le prix d'un litre d'essence à l'Est coûtait beaucoup cher ici s'élevant jusqu'à 7,38% par rapport à celui qui était vendu à l'Ouest en 2004. En outre, un litre d'essence se vendait à l'Est à 524,92Fc, alors qu'à l'Ouest, il coûtait au cours de la même période, il se vendait à l'Ouest à 455,19Fc, soit un accroissement de disparité qui est passé de 7,38% à 20,26% en 2005. En d'autres termes, ce même litre s'était vendu à l'Est à un prix proportionnel de l'ordre 20,26% par rapport à celui de l'Ouest. Bien plus, un litre d'essence s'était vendu à l'Est à 583,70Fc alors que ce même litre d'essence avait coûté 475,74Fc à l'Ouest. Ce qui entraîne un accroissement de disparité qui va de 20,26% à 23,16%, en 2006. Cela traduit une hausse du prix au litre d'essence de plus de 23,16% par rapport à celui de la zone Ouest.

En 2007, un litre d'essence coûtait 641,65Fc à l'Est, alors que prix de ce même litre d'essence revenait à 562,58Fc à l'Ouest. Il s'agit là, d'une baisse de disparité qui est passée de 23,16% à 14,14%. Aussi constate-t-on qu'à l'Est, le coût d'un litre d'essence était élevé (14,14%) par rapport à celui de l'Ouest.

En 2008, le prix moyen d'un litre d'essence s'élevait à 833,61Fc, à l'Est. Par contre, ce même litre d'essence se vendait à l'Ouest à 695,20Fc, dégageant ainsi un accroissement de disparité allant de 14,14% à 24,05%. Cela explique pourquoi un litre d'essence s'était élevé jusqu'à 24,05%, en moyenne, à l'Est par rapport à l'Ouest. C'est ainsi qu'en 2009, le prix d'un litre d'essence s'était vendu à 1.271,30Fc à l'Est alors que ce même litre s'était vendu à 940,72Fc, en moyenne, connaissant ainsi un accroissement de disparité allant de 24,05% à 35,14%. Ceci démontre que le prix d'un litre d'essence était plus élevé à l'Est (35,14%) par rapport à l'Ouest, en 2009.

S'agissant de l'année 2010, un litre d'essence avait coûté 1.216, 70Fc alors qu'à l'Ouest, il se vendait au prix de 963,14Fc. Alors se relève une légère baisse de disparité du prix moyen qui passe de 35,14% à 26,33%. Cela signifie qu'un litre d'essence s'était vendu dans la voie de l'Est à 26,33% par rapport à la voie Ouest. En 2011, la baisse de la

disparité du prix de l'or noir est passée de 26,33% à 21,89%, étant donné qu'un litre à l'Est se payait à 1.545,15Fc, alors que ce même litre se vendait à l'Ouest à 1.267,50Fc. Ce qui explique largement pourquoi, un litre d'essence avait coûté plus de 21,89% à l'Est par rapport à l'Ouest. Ensuite, le rythme de cette disparité est resté pareil à l'année d'avant, dans la mesure où, il était passé de 21,89% à 18,66% en 2012. Cela parce que le prix d'un litre d'essence s'était vendu à 1590,00Fc. A l'Ouest, par contre, ce litre s'est vendu à l'Ouest au prix de 1.340,00Fc. Ce qui démontre clairement qu'un litre d'essence était coté plus cher à l'Est de l'ordre de 18,66%.

En 2013, il s'est avéré que le prix moyen d'un litre d'essence s'est vendu à 1590,00Fc à l'Est contre 1400,00Fc à l'Ouest, soit une baisse de la disparité qui est passée de 18,66% à 13,57%. Ce qui explique pourquoi, qu'un litre d'essence à l'Est se payait à plus de 13,57% par rapport à l'Ouest. Pour terminer, cette baisse de disparité s'est poursuivie, passant ainsi de 13,57% à 4,26%, en 2014, dans la mesure où, le prix moyen de l'essence se vendait à l'Est au prix de 1590,00Fc, alors qu'à l'Ouest, il s'élevait à 1525,00Fc. Ce qui signifie qu'un litre d'essence s'était très clairement évalué par rapport au prix du litre vendu à l'Ouest. Soit une proportion de plus de 4,26%. Il s'agit là d'une situation qui démontre si besoin est que le prix de l'essence à l'Est est si relevé par rapport à celui qui est affiché à l'Ouest.

Tableau V : Evolution de prix de l'actif gasoil entre la zone Est et la zone Ouest

ANNEE	Tx de change MOY	Prix_e EST MOY	Prix_e OUEST MOY	ACCROISS % MOY
2004	410,99	338,44	325,32	4,50
2005	487,80	526,99	454,02	20,81
2006	472,53	609,05	473,18	29,37
2007	519,62	641,65	559,20	14,84
2008	569,51	826,19	751,80	10,01
2009	922,00	1263,88	1114,51	13,40
2010	926,63	1211,38	958,14	26,43
2011	938,65	1521,58	1262,47	20,51
2012	946,00	1570,00	1335,00	-88,23
2013	946,00	1570,00	1390,00	12,95
2014	946,00	1570,00	1515,00	3,63

En référence du tableau ci-dessus, nous avons remarqué que, le prix de l'actif gasoil dégageait une disparité plus que professionnelle à l'Est par rapport à l'Ouest de l'ordre ci-après :

En 2004, le prix à la pompe d'un litre de gasoil avait coûté à l'Est 338,44Fc en moyenne, par contre ce dernier était payé à l'Ouest 325,32Fc, ce qui dégage un accroissement de plus que proportionnel du prix de gasoil de 4,50% de la zone Est par rapport à celui de la zone Ouest.

En 2005 le prix du gasoil à l'Est était fixé à 526,99Fc alors qu'un litre de gasoil se payait à 454,20Fc dans la zone Ouest, soit une augmentation du prix de gasoil plus que proportionnel de 20,81% à l'Est par rapport à la partie Ouest. Cette situation explique la hausse de la disparité de 4,50% à 20,81%.

Ensuite, en 2006, le prix du gasoil était payé à 609,05Fc dans la partie Est, alors que dans la partie Ouest, il se payait à 473,18Fc, c'est-à-dire, il y a eu une augmentation de prix du gasoil à l'Est de plus que proportionnel de l'ordre de 29,37% par rapport à celui vendu à Ouest. Ce qui explique la hausse de la disparité passant de 20,81% à 29,37%.

Pour ce qui est de l'année 2007, le prix du gasoil était en moyenne à l'Est d'une somme de l'ordre de 641,65Fc, par contre ce dernier coûtait dans la zone Ouest à 559,20Fc, soit un accroissement plus que proportionnel du prix du gasoil à l'Est de l'ordre de 14,84% par rapport à la zone Ouest. Cet accroissement avait engendré une baisse de la disparité de 29,37% à 14,84%.

Ce même rythme se poursuit comme l'année précédente en 2008, de sorte, qu'il y a eu un accroissement plus que proportionnel du prix du gasoil à l'Est de 10,01% par rapport à la zone Ouest, soit un litre du gasoil coûtait à l'Est 826,19Fc contre 751,80Fc à l'Ouest respectivement. Ce qui explique une légère baisse de la disparité 14,84% à 10,01%.

En 2009, le prix du gasoil était élevé à l'Est de plus que proportionnelle de 13,40% à l'Est par rapport à la zone Ouest, c'est à dire le prix de gasoil était payé à l'Est de l'ordre de 1.263,88Fc par contre à l'Ouest ce même litre du gasoil se payait à 1.114,51Fc en moyenne. Ce qui explique la hausse de la disparité passant de 10,01% à 13,40%.

Cet accroissement du prix du gasoil se faisait remarqué en 2010, où le prix du gasoil était plus élevé de l'ordre de 26,43% à l'Est par rapport à la zone Ouest, ce qui sous

attend qu'un litre du gasoil avait coûté à l'Est de l'ordre de 1.211,38Fc contre le même litre à l'Ouest de 958,14Fc. Ce qui explique la hausse de la disparité passant de 13,40% à 26,43%.

En 2011, le litre du gasoil se vendait à l'Est pour un montant de 1.521,58FC contre la même quantité vendue à l'Ouest pour une somme de 1262,47Fc, soit un accroissement plus que proportionnel du prix d'un litre de gasoil à l'Est de l'ordre de 20,51% par rapport à celui vendue dans la zone Ouest. Ce qui explique une légère baisse de la disparité passant de 26,43% à 20,51%.

En 2012, un litre du gasoil coûtait 1.570Fc à l'Est, alors qu'à l'Ouest, ce même litre du gasoil se vendait à 1.335Fc. Il s'agit, comme on le voit d'un accroissement du prix du gasoil à l'Est de plus que proportionnel de 17,60% par rapport à la zone Ouest. Ce qui provoque une légère baisse de disparité du prix du gasoil entre l'Est et l'Ouest, une disparité qui est passé de 20,51% à 17,60%.

S'agissant de l'année 2013, nous constatons que le prix d'un litre du gasoil se vendait à l'Est au prix de 1.570,00Fc en moyenne tandis que ce même litre de gasoil se payait dans la partie Ouest, à 1.390Fc. Ce qui traduit une augmentation plus que proportionnel du prix d'un litre du gasoil de l'ordre de 12,95% à l'Est par rapport à la zone commerciale de l'Ouest. Cela justifie la baisse de disparité du prix du gasoil passant de 17,60% à 12,95%.

Enfin, en 2014, il s'est opéré un accroissement plus que proportionnel du prix d'un litre de gasoil à l'Est. Celui-ci était de 3,63% par rapport au prix de cette même denrée à l'Ouest, c'est-à-dire un prix de l'actif gasoil générant une recette de 1.570,00Fc. Par contre, ce même litre s'est vendu à l'Ouest à 1.515,00FC en moyenne.

Conclusion

La politique de rabatement et de prise en charge de la fiscalité a fait que la RDC trébuche aussi bien au plan social que sur celui des recettes gouvernementales. En réalité, la prise en charge de la fiscalité n'explique pas significativement la baisse des prix du carburant à la pompe telle que soulignée par les autorités de la RDC. D'ailleurs, plusieurs fois, le Gouvernement a appliqué cette politique, mais contre toute attente, celle-ci n'a jamais empêché la majoration du prix du carburant à la pompe.

C'est pourquoi, à la lumière des analyses que leurs observations ont suscité, nous avons abouti aux observations pertinentes suivantes :

- la fiscalité est presque nulle, car cette dernière est souvent écrasée en totalité ou partiellement, principalement, sur la voie Ouest ;
- les frais de distribution pour leur part, sont restés presque stables mais ajustés davantage à l'Ouest entre 2012 et 2014. Cette période est celle pendant laquelle le prix moyen frontière commerciale avait tendance à baisser ;
- les agrégats macroéconomiques, à savoir, l'inflation et la dépréciation monétaire n'ont pas influencé significativement la variation des prix des actifs ;

De ces observations, nous sommes parvenu à la reconnaissance que le prix du carburant terrestre se caractérise par une turbulence dans la mesure où, sa variation n'est pas maîtrisée par le Comité de suivi chargé d'étudier la structure des prix du carburant terrestre étant donné qu'il s'était appuyé souvent sur des variables non significatives.

Pour éviter les conséquences fâcheuses de la suppression et du rabatement de la fiscalité à la base de nombreuses files d'attente, des incessantes réquisitions du carburant par le Gouvernement, le développement anarchique du marché parallèle (KADAFFI) et la privation de l'Etat des recettes, il appartient à l'Etat congolais de travailler en vue de la modernisation de la SOCIR pour se permettre ainsi de contrôler le prix de reprise, mais aussi pour œuvrer dans la libéralisation du secteur pétrolier par les actions ci-après :

- mettre en place la gestion intercommunautaire ;
- maîtriser les appels d'offre international en les concédant ensemble aux provinces ;
- construire deux raffineries modernes selon les zones commerciales ;
- contrôler le prix de reprise ;
- libéraliser les prix du carburant enfin d'installer une concurrence et, partant, de rompre avec la formation des cartels par les entreprises multinationales pétrolières ;
- instaurer un vrai partenariat entre l'Etat (la province) et la profession pétrolière, afin d'établir un dialogue fructueux entre les parties concernées dans ces tractations ;
- rationaliser la consommation de l'Etat en produits pétroliers.

En tant qu'œuvre humaine, ce travail n'a pas la prétention d'être exhaustif. S'il a la latitude d'avoir quelques qualités, néanmoins sa faiblesse réside dans le fait que nous

n'avons pas eu à manipuler les données appartenant à une voie de commercialisation du carburant en RDC, à savoir : le Sud dans l'élaboration des descriptions objectives en cette matière. Ce que nous voulons, en définitive, c'est de prêcher à tous les niveaux afin de faire asseoir une certaine dose d'éthique et de bonne gouvernance à tous les niveaux dans le chef de tous ceux qui disposent d'une quelconque d'autorité en vue de se pencher résolument en posant des actions citoyennes en faveur du développement de la RDC lorsqu'on connaît l'intérêt que revêt le carburant et tous les produits pétroliers dans la relance économique d'un pays comme la RDC qui aspire à son émergence d'ici à quelques décennies.