

REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO
MINISTERE DE L'ECONOMIE ET DU
COMMERCE



AUDIT DES PRIX ET DU COMMERCE
TRIANGULAIRE

RAPPORT PHASE 1

13 juin 2013

Sommaire

AVERTISSEMENT	4
LISTE DES ABREVIATIONS UTILISEES.....	5
1 RESUME DES PRINCIPALES CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS	6
1.1 Principales conclusions	6
1.2 Principales recommandations	8
INTRODUCTION	12
PARTIE I STRUCTURE DU PRIX DES SURGELES	14
1 UNE INFLATION CONTRASTEE DU PRIX DES DENREES ALIMENTAIRES.....	14
1.1 Les prix la consommation evoluent en parallele de l'inflation.....	14
1.2 Comment expliquer la forte inflation des denrées alimentaires ?	16
1.3 Benchmarking International	17
2 ANALYSE DU ROLE DE LA NAMIBIE DANS LA FORMATION DES PRIX ET PERSPECTIVES DE COOPERATION AVEC LA RDC	22
2.1 Remarques liminaires sur la correspondance des statistiques namibiennes et congolaises	22
2.2 Rôle de la Namibie dans l'approvisionnement de la RDC.....	23
3 LES ACTEURS DE LA CHAINE DE FORMATION DES PRIX A L'EXPORT DEPUIS LA NAMIBIE	34
3.1 L'impact du taux de change et du carburant dans la formation des prix	34
3.2 Le cas spécifique des produits de la mer	37
4 CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS SUR LE CONTROLE DE LA STRUCTURE DU PRIX DES SURGELES A PARTIR DE L'EXEMPLE NAMIBIEN	55
4.1 Un environnement statistique imparfait hautement préjudiciable	55
4.2 Recommandations	57
PARTIE II FORMATION DES PRIX EN RDC	66
1 DU FOB AU CIF : FORMATION DES PRIX DES PRINCIPALES DENREES ALIMENTAIRES EN RDC	66
1.1 Analyse de la structure des importation de « chinchard »	66
1.2 Analyse de la structure des importations des « Poules »	74
1.3 Analyse de la structure des importations des « Cuisses de Poulets »	79
1.4 Analyse de la structure des importations des « Cotis de porc »	84
1.5 Analyse de la structure des importations des « Viandes bovines »	88
1.6 Analyse de la structure des importations des « Abats bovins »	92
1.7 Analyse de la structure des importations des « Tripes de bœuf »	96
1.8 Analyse de la structure des importations des « Haricots »	99
1.9 Analyse de la structure des importations de la « Farine de froment »	104
1.10 Analyse de la structure des importations de la « Farine de maïs »	108
1.11 Analyse de la structure des importations des « Semoules de maïs »	112
1.12 Analyse de la structure des importations du « riz »	116
1.13 Analyse de la structure des importations du « Ciment gris »	120
1.14 Analyse de la structure des importations du « Poisson salé »	124
2 LES CHARGES A L'IMPORTATION	129
2.1 Taxes et frais divers	129
2.2 Les coûts de transport	133
2.3 Les coûts de transit.....	138
3 FORMATION DU PRIX ET MARGES BENEFICIAIRES.....	138
3.1 Effet de l'instauration de la TVA	138
3.2 Estimation du prix de revient et des marges bénéficiaires.....	143
4 RECOMMANDATIONS PRELIMINAIRES	154
4.1 Un meilleur suivi des déterminants de la formation des prix	154

4.2	<i>lutte contre la corruption</i>	155
4.3	<i>Fluidifier les flux commerciaux</i>	156

ANNEXES..... 157

ANNEXE 1 : ENQUETE DE BENCHMARKING SUR LES PRIX PRATIQUES A ABIDJAN, ACCRA ET BRAZZAVILLE EN SEPTEMBRE-OCTOBRE 2012.....	158
<i>Abidjan</i>	158
ANNEXE 2 : EXPORTATION DE LA NAMIBIE VERS LA RDC DE 2007 A 2012.....	163
ANNEXE 3 ESTIMATION DES COUTS DE TRANSPORT.....	164
ANNEXE 4– ARRETE N° 011/37 DU 11 OCTOBRE 2011.....	166
ANNEXE 5 RELEVÉ DU PRIX DE DÉTAIL A KINSHASA	167
ANNEXE 6.....	168

3

Ce rapport a été rédigé par l'équipe de MENAA Finance.

MENAA Finance SA

45-47, route d'Arlon

L-1140 Luxembourg

Tel : +33 6 43 91 12 82

E-mail: menaafinance@yahoo.fr

AVERTISSEMENT

Ce rapport provisoire de phase 1 a été préparé par l'équipe MENAA Finance. Il fait suite à la proposition technique puis à la note de cadrage, qui ont clarifié et précisé les Termes de Référence de l'étude lancée par le gouvernement congolais sur l'audit des prix et la structure du commerce triangulaire de certaines denrées de première nécessité.

Pour rappel, les TDR de l'étape 1 étaient les suivants :

4

ETAPE 1 : Collecte des données sur la structure du prix des surgelés (septembre-Octobre 2012)

1) Windhoek – Swakop Mund – Walvis Bay (NAMIBIE)

- Collecte des statistiques du volume d'exportation des surgelés et autres vers la République Démocratique du Congo ;
- Vérification des tarifs et autres éléments éventuels du coût en amont des exportations ;
- Prise de contact par la DGDA et l'OCC avec les autorités namibiennes de douanes et de contrôle en vue d'une coopération en matière d'échange des données ;
- Discussions avec les autorités namibiennes (Finances, Commerce) en perspective de la conclusion d'un accord bilatéral axé sur les échanges, les investissements et la coopération en matière douanière ainsi que la perspective de la création d'une société de pêche.
- Evaluer et identifier de nouvelles voies d'approvisionnement des produits de grande consommation, notamment à travers une meilleure exploitation du corridor Walvis Bay (Walvis Bay – Lubumbashi)

2) Kinshasa – Matadi

- Vérification et contrôle des tarifs de transports (Matadi – Kinshasa) ;
- Vérification et contrôle des frais de transit de la Société Commerciale de Transport et des Ports, SCTP en sigle ;
- Identification des charges non incorporables dans le prix de revient ;
- Contrôle et évaluation des valeurs CIF (FOB – assurances – fret) ;
- Vérification des certificats d'origine ;

MENAA Finance, en travaillant à cette première partie, s'est heurtée à de nombreux obstacles qu'il convient de mentionner ici car la qualité et la précision du travail en sont fortement tributaires. Il s'agit notamment de :

- L'incohérence des données fournies par les acteurs (OCC, DGDA, etc.) disposant de statistiques en RDC comme il en est fait état plus en détail dans le rapport et l'absence d'un instrument statistique fiable qui rend l'ensemble des données sujettes à caution.
- La protection des données sur la pêche en Namibie par les autorités namibiennes aussi bien que par l'industrie, rendant impossible la reconstitution des prix de vente à l'origine et ce malgré les courriers officiels de l'ambassadeur de RDC en Namibie aux autorités namibiennes.
- Le manque de données informatisées en RDC et l'absence conséquente de certaines archives papier égarées.

LISTE DES ABRÉVIATIONS UTILISÉES

BIC : Bénéfices Industriels et Commerciaux

CFR : Coût et Fret

CIF : Cost Insurance and Freight.

DDI : Droits de Douanes à l'Import

DGDA : Direction Générale des Douanes

DGRAD : Direction Générale des Recettes Administratives et Judiciaires Domaniales

DMPCC : Direction des Marchés, Prix et Crédits de campagne

EDIC : Etude Diagnostique sur l'Intégration du Commerce

EXW : Ex Works (Départ Usine)

FAO : Food and Agricultural Organization

FC : Franc congolais (également CDF)

FOB : Free On Board.

FPI : Fonds de Promotion Industrielle

ICA : Impôt sur le Chiffre d'Affaire

LIB : Licence d'Importation de Biens

NAD : Namibian Dollar

NSA : National Statistics Agency

OCC : Office Congolais de Contrôle

OFIDA : Office des Douanes et Accises

OGEFREM : Office de Gestion du Fret Maritime

ONATRA : Office National des Transports. Aujourd'hui SCTP : Société Congolaise des Transports et des Ports.

RDC : République Démocratique du Congo

SH : Système Harmonisé

TVA : Taxe sur la Valeur ajoutée

USD : United States Dollar

1 RÉSUMÉ DES PRINCIPALES CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

1.1 PRINCIPALES CONCLUSIONS

6

1. **L'hyper-inflation qui frappe les produits de consommation de masse en RDC est une réalité incontournable.** Les denrées de consommation de masse étudiées dans cette étude ont connu en RDC des taux d'inflation à deux, voire trois chiffres au cours des dernières années. Ceci a contribué aux difficultés des populations et a provoqué de nombreux doutes sur les raisons de ces hausses de prix. Dans le même temps la balance commerciale de la RDC, qui est importatrice de produits alimentaires, s'est détériorée.
2. **Ces produits sont plus chers en RDC qu'ailleurs dans la région.** Comparativement à un ensemble de pays d'Afrique, la RDC est un pays où les denrées de première nécessité sont plus chères et où l'inflation est plus forte qu'ailleurs. Le consommateur congolais est donc clairement défavorisé par rapport à son homologue ghanéen, ivoirien ou plus généralement de la sous-région. Pour autant, si ces hausses ont été largement supérieures au taux d'inflation annuels de 2007 à 2009, elles se sont globalement ralenties ces dernières années et recentrées aux alentours d'un taux d'inflation qui demeure fort.
3. **L'inflation en Namibie des denrées exportées vers la RDC n'explique qu'une faible partie de l'inflation constatée en RDC.** A l'extérieur, et notamment en Namibie, partenaire commercial étudié dans cette étude – laquelle porte autant sur la coopération avec ce pays que sur la compréhension de la hausse des prix en RDC –, les denrées alimentaires ont également connu une hausse des prix à l'export entre 2007 et 2009, notamment sur certaines denrées ; mais cette inflation est sans commune mesure avec celle qui a frappé ces mêmes produits en RDC. Preuve de cette relative indépendance : les prix en Namibie ont connu une baisse en 2009, qui n'a pas été répercutée sur les prix à la consommation en RDC. Globalement les prix FOB progressent plutôt lentement comparativement aux prix à la consommation en RDC.
4. **Les statistiques namibiennes sont à prendre avec précaution.** La Namibie est un partenaire privilégié de la RDC d'où sont originaires nombre de denrées (poissons, viandes, etc.) consommées en RDC, mais dans des proportions difficilement quantifiables en raison d'incohérences statistiques en RDC, mais aussi d'une grande quantité de données échappant à une comptabilisation officielle : données transitant par l'Afrique du Sud et qui y sont réexportés sous origine sud-africaine en RDC en vertu des lois de la SADC, exportations de poissons chinchards sous de multiples tarifs douaniers, données sur les marchandises échangées à la marge de la légalité en haute mer, données sur les marchandises transitant par la Namibie, transbordées dans ses ports et réexportées vers la RDC, etc.
5. **Les facteurs inflationnistes en Namibie sont principalement l'excès d'offre, les hausses du prix du carburant et, plus marginalement, l'évolution du taux de change.** La plupart des tarifs entrant dans la constitution du prix FOB à l'export sont restés stables, à l'exception de facteurs exogènes comme le taux de change et surtout le

carburant, entrant dans le coût de la production et du transport. L'offre régulée par des politiques de quotas de pêche de l'Etat namibien est également à la base des mouvements de prix des poissons observés en Namibie. Répercutés à l'arrivée en RDC, ils sont souvent amplifiés.

- 7
6. **Cependant, la coopération RDC-Namibie, sur les plans commerciaux et douaniers manque cruellement de cadre.** Au-delà de la seule question des prix, la Namibie demeure un Etat avec lequel existe une coopération de fait, laquelle manque de cadre formalisé permettant (i) de prévoir et de dynamiser les axes de commerce routier ou maritime et (ii) de signer des accords bilatéraux en marge des processus d'intégration régionale desquelles la RDC a pour le moment souhaité rester en marge.
 7. **En RDC, les prix unitaires CIF sont surévalués (surfacturation) pour certains importateurs afin de justifier les hausses des prix et permettre des marges élevées.** Cette surévaluation est causée essentiellement par la surestimation des prix FOB déclarés et/ou la sous-déclaration des quantités importées. Cette pratique peut être encouragée par l'élimination du contrôle « Tally » (contrôle de pesage et contrôle qualitatif des produits importés) et l'absence de contrôle de l'approvisionnement en haute mer par BIVAC pour certains produits (ex : Chinchard).
 8. **Certains prix unitaires CIF sont sous-évalués (sous-facturation) par certains importateurs.** Cette sous-évaluation est pratiquée pour réduire la valeur en douane, base de taxation, et ainsi réduire la base fiscale du point de vue de l'administration congolaise.
 9. **Il existe une multiplicité d'intervenants empilant les marges.** La présence de multiples intermédiaires au niveau de la chaîne d'approvisionnement en amont et la pratique du commerce triangulaire notamment via des sociétés de négoce (appartenant ou pas aux principaux importateurs) implantées dans des pays étrangers tels que Monaco, EAU, Liban, Belgique, Italie, Afrique du Sud, Pays-Bas, est définitivement en élément favorisant une forte surévaluation des tarifs à la consommation. Le rôle du commerce triangulaire sera abordé principalement au cours de la phase 2 de cette étude (début 2013).
 10. **Il existe une forte spéculation à des moments stratégiques (fêtes, etc.).** La spéculation pratiquée par certains importateurs intégrés surtout en fin d'année où la demande de produits frais et en particulier de chinchard atteint son maximum, en raison des fêtes, est importante et entraîne des surcoûts importants. Les prix, dont la tendance inflationniste est connue, sont tirés à la hausse par la surenchère que se livrent les opérateurs en raison du déficit d'offre alimentaire sur le marché congolais.
 11. **La port de Matadi est trop faiblement compétitif.** La défaillance du port de Matadi est causée essentiellement par la faible calaison du bief Boma-Matadi et les surcoûts d'acheminement supplémentaires ainsi que l'engorgement des quais occasionnant de longs délais d'immobilisation des navires.
 12. **La triangulation des transactions financières par l'Europe expose le marché congolais aux fluctuations de l'Euro vis-à-vis du dollar.** Compte tenu des limites du secteur bancaire congolais, nombre de transactions s'opèrent via les banques de l'espace Euro pour le règlement des factures d'achat, le paiement de l'affrètement des navires et le transbordement de la marchandise via les grands ports européens (Anvers, Amsterdam, etc.). Ceci expose irrémédiablement le marché national congolais aux fluctuations de l'Euro vis-à-vis du Dollar.

- 13. Les coûts du transport restent élevés en RDC en raison d'une défaillance du marché.**
Les containers reviennent le plus souvent à vide vers les frontières (Matadi, Kasumbalesa) et le chemin de fer ne joue qu'un rôle minime. D'autre part l'intégration verticale des activités au sein des mêmes groupes importateurs ne s'est pas traduite par une réduction des coûts du transport mais bien par une hausse.
- 14. Les tendances haussières des prix s'expliquent non seulement par l'inefficience du circuit de distribution du commerce de détail, mais surtout et principalement par les marges excessives de l'oligopole des gros importateurs** qui se comporte comme un cartel usant de sa position dominante sur le marché puisqu'il contrôle toute la chaîne de distribution des denrées alimentaires importées (approvisionnement, transit, transport, distribution de gros et demi gros et contrôle du marché de détail). Ces tendances se trouvent nourries d'une part par des pratiques de corruption tout au long de la chaîne de l'importation et par l'inefficience des outils de contrôle voir même l'inexistence d'un cadre de recoupement de l'information particulièrement pour les agents du Ministère de l'Economie et du commerce.
- 15. En fin de compte, à l'issue de cette première phase, les résultats des simulations de MENAA Finance mettent en évidence les marges excessives dépassent de loin les marges réglementaires.** Pour certains produits, tels le chinchard, la marge bénéficiaire des grossistes importateurs s'élève à 34% en 2011 et 38% en 2012 soit plus que le triple de la marge autorisée pour ce type de produit.

1.2 PRINCIPALES RECOMMANDATIONS

Note : Il s'agit là de recommandations préliminaires, faites à l'issue de cette phase 1. MENAA Finance complètera les recommandations à l'issue de la phase 2 et de l'étude des acteurs pratiquant un commerce triangulaire des principales denrées étudiées.

1.2.1 REDUIRE LE RISQUE STATISTIQUE

L'une des principales difficultés de l'étude a résidé dans la juste mesure des flux commerciaux, qui a souffert de l'incohérence des données, aussi bien entre les corps de l'administration congolaise qu'entre la RDC et la Namibie. MENAA Finance recommande donc en priorité d'améliorer l'outil statistique en RDC, d'harmoniser les méthodes de calculs avec les pays de la SADC et de donner un cadre rigoureux aux échanges de données entre les douanes namibienne et congolaise.

Un tel chantier doit permettre :

- D'interconnecter les administrations entre elles (DGDA et OCC) et entre leurs agences décentralisées (provinces) et le siège à Kinshasa afin de constituer une interface en temps réel connue de tous ;
- De définir un cahier des charges des droits d'accès, de consultation et de reporting sur ces données.
- D'identifier de façon exhaustive l'ensemble des acteurs en RDC : importateurs, chargeurs, transporteurs maritimes, ports de chargement/déchargement, etc.

Eu égard à l'incohérence des données observées entre la RDC et la Namibie, MENAA Finance recommande de mettre en place une commission statistique mixte (DGDA, OCC, Namibian Customs and Excise) afin :

- D'harmoniser les tarifs douaniers utilisés selon les recommandations faites par la SADC et la COMESA
- De créer un cadre d'échanges permanents, informatisé, entre les données namibiennes et congolaises, afin d'apporter des réponses appropriées aux failles du système (fraude, exportations et/ou importations non enregistrées, etc.). Ces échanges doivent porter sur les tarifs douaniers, les volumes, les valeurs, les exportateurs, importateurs, dates, les conditionnements, etc. aussi bien pour les produits exportés depuis la Namibie que pour les produits transitant par ce pays.
- D'intégrer la possibilité pour la RDC de lutter contre la fraude à l'import (volumes et valeurs) à partir des données saisies à l'export par la Namibie et notamment du n° de dossier, unique.

1.2.2 EN RDC, MIEUX SUIVRE LES DETERMINANTS DE LA FORMATION DES PRIX

Pour une économie dont l'essentiel des produits consommés provient de l'extérieur, un contrôle efficace des prix sur le marché suppose préalablement :

- une bonne saisie des quantités importées ;
- une identification exhaustive des importateurs ;
- une bonne maîtrise de la traçabilité de l'origine des produits, des chargeurs et des transporteurs maritimes, des ports de chargement et de déchargement ;
- une bonne maîtrise des circuits de distribution sur le marché national

Maîtriser les données quantitatives et qualitatives sur les flux des importations des produits de grande consommation auprès des services et administrations publics ci après, identifiés, au regard de leurs attributions, est essentiel car elles sont aujourd'hui éparpillée, contradictoires et ne suivent ni procédures, ni continuité :

- Ministère de l'économie nationale ;
- Ministère du commerce ;
- Banque Centrale ;
- Direction Générale des Douanes et Accises (DGDA) ;
- Office de Gestion du Fret Maritime (OGEFREM) ;
- Office Congolais de contrôle (OCC)/BIVAC

Devant ces carences, MENAA Finance recommande d'œuvrer pour mettre en cohérence la production des données par tous les services et administrations concernés par le commerce extérieur. Il s'agit de créer une synergie autour de différents services pour constituer une plateforme de collecte et de recoupement des données disponibles à la Banque Centrale, la DGDA, l'OGEFREM et l'OCC. Cette plate forme, supervisée par un service central de contrôle de l'Etat (recommandation : Inspection Générale des Finances) sera dotée des moyens humains et techniques pour fournir toutes les informations qualitatives et quantitatives nécessaires à un contrôle des prix à posteriori,

particulièrement pour les denrées alimentaires importées. Ces données devraient concerner l'identification de l'importateur réel, l'origine du produit, le fournisseur réel, la quantité et le prix d'acquisition des produits, le coût du fret et les primes d'assurance, les coûts des services au port, les tarifs des agents maritimes et des commissionnaires en douane, les frais d'entreposage et de transit, les droits d'entrée -droit de douane et TVA - et parafiscalité connexe -FPI, OGEFREM, DGRAD, OCC/BIVAC, les coûts du transport, les prix des grossistes, semi grossistes et détaillants et estimation des prix au consommateur.

Cette plateforme permettra au Gouvernement de maîtriser la traçabilité des flux des produits, l'identification des opérateurs et de leurs fournisseurs, la schématisation des circuits de distribution, l'élaboration des structures de formation des prix type par produit, la comptabilisation de toutes les importations et la contraction progressive de l'économie informelle et du réseau de corruption.

1.2.3 LUTTE CONTRE LA CORRUPTION

La réduction des tracasseries administratives et de la corruption, représente une des priorités principales en termes de soutien à une meilleure rationalisation des circuits d'approvisionnement. En effet la hausse des prix de l'ensemble des denrées alimentaires s'explique en partie par l'ampleur et l'étendue des taxations illégales et des tracasseries.

Trop de taxes non officielles et une multitude de postes de contrôle dans la chaîne d'approvisionnement représentent un terrain favorable à l'intermédiation illégale. Ces pratiques font monter les coûts de transaction, constituent une source de risques et augmentent les frais de commercialisation le long de la chaîne, avec pour résultat un coût relativement élevé de la nourriture de base.

La réflexion sur une meilleure rationalisation de la taxation et une simplification des procédures administratives tout au long de la chaîne d'approvisionnement, depuis le dédouanement des marchandises importées jusqu'à leur commercialisation au consommateur final, permettrait entre autres de dissuader ces pratiques de corruption.

1.2.4 CREER LE CADRE DE COOPERATION DOUANIÈRE AVEC LA NAMIBIE

MENAA Finance recommande de faire converger au plus vite vers les normes fixées par le protocole de la SADC sur le Commerce et de ratifier ce texte. Toutefois, dans l'intervalle, MENAA Finance recommande la signature d'un accord bilatéral entre la Namibie et la RDC sur les points suivants :

- Établir une liste de produits pouvant être exportés/importés à des tarifs préférentiels (produits alimentaires congelés originaires de Namibie, bois et minerais congolais, etc.) et négocier des tarifs préférentiels entre les deux pays.
- Faciliter les investissements namibiens dans les secteurs stratégiques, à l'instar du projet d'acquisition d'une concession namibienne au Katanga. Ces secteurs stratégiques doivent inclure mines, agriculture, agroforesterie, pêche et l'aquaculture, services (assurance, banques, etc.)

- Définir et soumettre à la Namibie les règles d'origine congolaise afin de clarifier la vision de la politique commerciale de la RDC. Il importe que les discussions entamées à ce sujet avec la SADC et la COMESA aboutissent rapidement.
- Inclure et négocier des mécanismes de protection des investissements namibiens
- Associer pour avis consultatifs les gouverneurs des provinces les plus concernées (Bas-Congo, Katanga, Kasai).

1.2.5 DYNAMISER LE CORRIDOR WALVIS-BAY, NDOLA, LUBUMBASHI

Les recommandations de MENAA Finance afin de dynamiser le trafic routier concernent principalement :

- Les procédures de contrôle douanier (unification des procédures et de la documentation, interconnexion des postes frontières le long du corridor, réduction du temps de passage et création d'un port sec pour les opérateurs congolais à Walvis Bay)
- Les frais de transit (révision des tarifs et réduction des frais, veille au respect de tarifs préférentiels en cas de signature d'un accord avec la Namibie)
- La possibilité de prévoir du fret retour dans des semi-remorques retournant souvent à vide de la RDC vers la Zambie
- L'application d'un principe de libre concurrence aux frontières congolaises conformément aux prescriptions de la SADC (égalité de traitement, accès privilégié des Etats-membres, etc.)
- Les procédures d'immigrations : faire pression pour un assouplissement de la partie namibienne

INTRODUCTION

12

A l'initiative de la Troïka, le gouvernement congolais a décidé en août 2012 de lancer un audit de la structure des prix de certaines denrées alimentaires, afin de diagnostiquer puis de trouver des solutions à la forte inflation que connaissent ces produits sur le marché congolais depuis plusieurs années. La question essentielle posée par le lancement de cet audit, que MENAA Finance a eu l'honneur de se voir confier, est la compréhension des dysfonctionnements éventuels qui engendrent cette hausse des prix. Car d'emblée, le phénomène est complexe : dysfonctionnements internes ou externes ? Conséquences d'une flambée des prix sur le marché international ou augmentation injustifiées des marges des opérateurs sur le marché intérieur ? Conséquence d'une entente délictueuse entre importateurs, ou simplement d'une concurrence insuffisante et mal organisée ? Autant de questions que nous nous sommes posées afin de comprendre la structure du prix de ces denrées : viandes, volailles et poissons congelés, céréales et denrées de première nécessité telles le ciment, etc. Ces questions sont d'autant plus importantes, qu'après une décennie de crise – dont les répliques se font toujours sentir à l'Est du pays – la balance commerciale est fortement dégradée, voire franchement déficitaire dans certains secteurs, tels par exemple la pêche ou certaines filières agricoles. Le plus souvent, en dépit d'un potentiel énorme d'un pays, qui non content d'être le poumon vert de l'Afrique doit aussi en être le joyau économique.

MENAA Finance s'est lancé dans cette étude en ayant en tête que le gouvernement, soucieux du bien-être des populations, souhaite pouvoir trouver les leviers d'action permettant une baisse des prix et un retour « à la normale » dans le cas où seraient confirmés des dysfonctionnements. Leviers d'action sur les conditions d'importation, sur la politique douanière et commerciale, mais aussi sur les aspects juridiques. En effet si les prix à l'import sont librement fixés par le marché en RDC, il n'en demeure pas moins que les marges autorisées sont encadrées par la loi.

Cette étude se décompose en deux phases successives et deux enquêtes distinctes, dont les résultats de la première phase sont présentés dans le rapport que le lecteur a entre les mains :

- La première phase a pour objectif la compréhension de la formation des prix en RDC aussi bien aux frontières que sur les marchés, et, parallèlement, l'amélioration de la coopération avec la Namibie, un partenaire commercial devenu stratégique.
- La seconde phase, qui sera réalisée en début d'année 2013, approfondira la question des circuits de commercialisation et de l'aspect « triangulaire » du commerce, tout en donnant aux autorités congolaises une meilleure idée d'un « Who's who » de l'import/export en RDC.

Cette première partie de l'enquête a donc conduit l'équipe de MENAA Finance à étudier principalement trois mécanismes à l'œuvre :

- i) la part de responsabilités extérieures dans l'augmentation des prix, à travers le prisme de la Namibie, un pays d'Afrique australe devenu l'un des principaux points d'entrée des denrées importées par la suite en RDC et avec lequel le gouvernement congolais souhaite renforcer sa coopération,
- ii) l'augmentation des prix FOB et CIF aux frontières congolaises,
- iii) l'évolution des prix, et donc des marges pratiquées entre les intermédiaires de la chaîne de commercialisation, grossistes, demi-grossistes et détaillants.

Réalisée dans un environnement statistique dans lequel les données disponibles sont rares et souvent incohérentes, cette enquête s'est néanmoins attachée à définir les principales raisons de l'évolution des prix des denrées en RDC en étayant ses conclusions par des analyses qualitatives chaque fois que les données disponibles le permettaient. Pour ce faire, il nous a d'abord fallu confirmer la véracité de l'évolution des prix en RDC, au regard d'autres pays du continent, ce qui nous a conduit à effectuer un lourd travail de relevés dans plusieurs pays en septembre et octobre 2012, puis à étudier les statistiques des indices harmonisés des prix à la consommation.

Ensuite, il nous a fallu comprendre le rôle et la place de la Namibie en nous situant sur deux plans : i) la volonté affirmée dans les TDR de l'étude d'améliorer la coopération avec les autorités namibiennes et d'évaluer la nature des échanges commerciaux avec ce pays, ii) la compréhension du rôle –relativement limité– que peut jouer la Namibie dans l'augmentation des prix en RDC.

Enfin, il nous a fallu étudier, tarif douanier par tarif douanier, en RDC, l'empilement des coûts et des marges des produits concernés, patiemment reconstitués à partir des données statistiques récoltées principalement lors de plusieurs missions à Matadi et Kinshasa.

Pour cette raison, ce premier livrable comprend deux parties distinctes :

- la première traite d'abord de l'augmentation des prix en général au regard d'un benchmark international et de la coopération douanière et commerciale avec la Namibie ; il s'agit d'une partie fortement documentée en matière de statistiques commerciales mais relativement moins sur la structure des prix
- la seconde partie, en revanche, étudie en profondeur le prix de revient de chaque produit par tarif douanier sur le marché congolais, afin de quantifier coûts et marges. C'est ce travail et les recommandations qui en découlent que nous présentons ci-après.

A noter enfin qu'il n'est pas exclu que ce travail puisse être retravaillé et complété, avec les informations que nous obtiendrions, dans la perspective de l'élaboration de notre rapport final traitant les deux volets de l'étude globale.

PARTIE I

STRUCTURE DU PRIX DES SURGELÉS

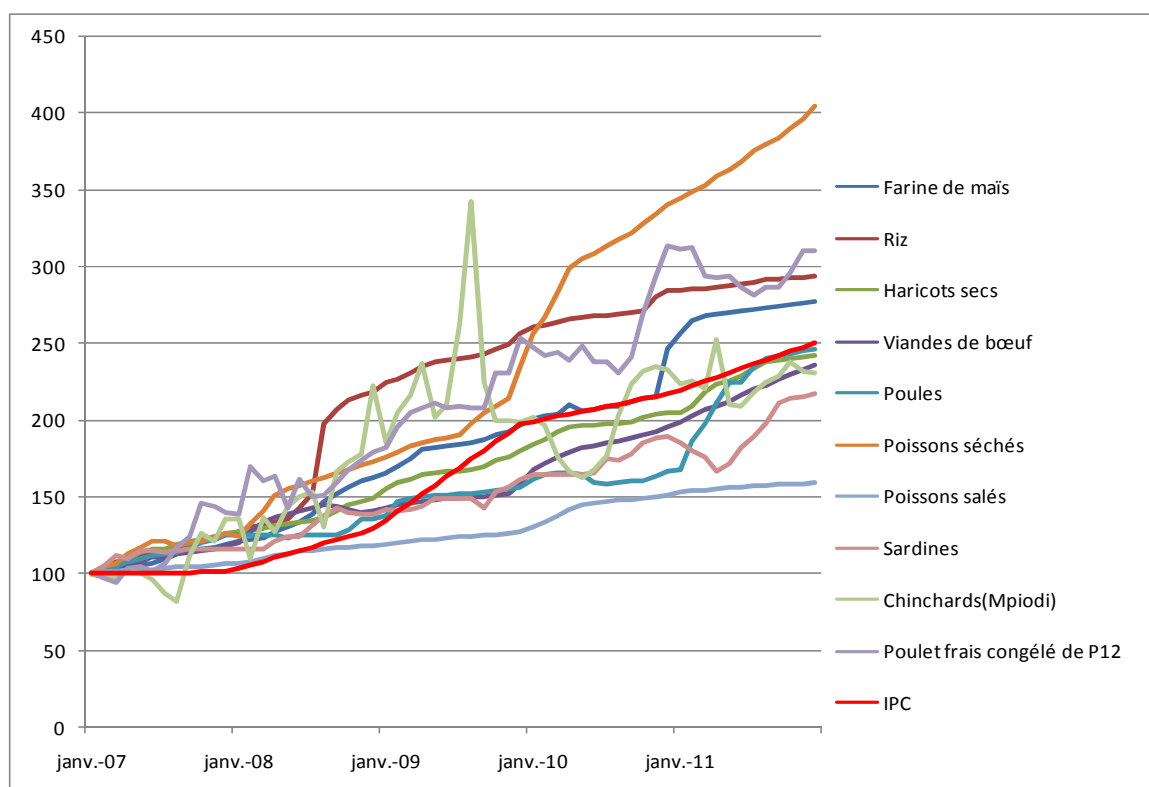
14

1 UNE INFLATION CONTRASTÉE DU PRIX DES DENRÉES ALIMENTAIRES

1.1 LES PRIX LA CONSOMMATION EVOLUENT EN PARALLELE DE L'INFLATION

Les statistiques disponibles et les enquêtes de terrain dont MENAA Finance publie ci-après les résultats détaillés confirment que les prix des denrées de première nécessité en République Démocratique du Congo ont connu une très forte inflation, souvent plus forte que l'inflation générale du pays.

Graphique 1 : Indice des prix à la consommation de certaines denrées alimentaires importées en RDC (janv.2007-déc. 2011, en base 100)



Source : IRES – Université de Kinshasa ; poulet frais congelés de P12 et chinchards : INS, Inflation : BCC

Un tel constat appelle certains commentaires en termes de visibilité des prix de certaines denrées qui paraissent d'autant moins tolérables, politiquement, que leur hausse est largement constatée et fait courir un risque de paix sociale. De fait, de janvier 2007 à

décembre 2011 (période de référence pour cette étude, basée sur les données disponibles auprès de l'IRES à Kinshasa), les prix à la consommation de certaines denrées ont connu une augmentation comprise en moyenne entre 130% et 300% sur ces cinq années, autrement dit entre 30 à 60% en taux annualisé sur les marchés de Kinshasa, soit presque toujours plus que l'inflation générale sur la même période qui a été de 23,68% en moyenne.

Tableau 1 : Inflation annuelle en RDC (2007-2011)

2007	2008	2009	2010	2011	Moyenne annuelle
0,7%	27,6%	53,4%	9,84%	15,43%	23,68%

Source : BCC

Toutefois, cette tendance n'est pas générale pour l'ensemble des données pour lesquelles l'INS et l'IRES ont observé les prix sur ces cinq années. D'autres denrées, bien qu'ayant fortement augmenté en valeur absolue (viande de bœuf, haricot sec, poules, etc.) ont finalement relativement moins augmenté que le taux d'inflation du pays.

Cependant, ce constat mitigé sur une hausse généralisée du prix des denrées qui serait déconnecté de l'économie réelle, ne doit pas masquer les importantes hausses de prix, souvent spectaculaires, et pour le coup franchement supérieures à l'inflation, pendant les années 2008 et 2009 de toutes les denrées alimentaires. Importateur net de denrées alimentaires la RDC fait partie du groupe des pays à faibles revenus les plus durement frappés par la hausse mondiale des prix en 2008, et les populations dites « acheteurs nets » (résidents urbains et petits exploitants agricoles) des populations les plus frappées par ces hausses de prix¹.

Tableau 2 : Evolution des prix (en pourcentage) des principales denrées alimentaires sur le marché congolais

	Evolution 2007-2008	Evolution 2008-2009	Evolution 2009-2010	Evolution 2010-2011	Evolution 2011-2012	Evolution globale janv. 07-déc. 11
Riz	27,43%	75,92%	16,36%	9,37%	3,16%	194,31%
Haricots secs	27,20%	21,42%	19,05%	11,37%	18,16%	141,97%
Viandes de bœuf	19,80%	18,56%	17,44%	18,80%	18,81%	135,43%
Poules	25,14%	9,98%	17,60%	3,79%	46,91%	146,78%
Poulet congelés (P12)	38,71%	31,56%	35,54%	26,00%	-0,54%	209,96%
Poissons	23,86%	41,42%	46,29%	34,44%	17,40%	304,42%

¹ FAO, Guide pour l'action à l'intention des pays confrontés à la flambée des prix des denrées alimentaires, 2011.

	Evolution n 2007- 2008	Evolution 2008-2009	Evolution 2009-2010	Evolution 2010-2011	Evolution 2011-2012	Evolution globale janv. 07- déc. 11
séchés						
Chinchards	35,32%	64,51%	-10,59%	17,00%	-0,49%	131,73%

Source : IRES, INS.

1.2 COMMENT EXPLIQUER LA FORTE INFLATION DES DENREES ALIMENTAIRES ?

Les trois années les plus marquées par cette appréciation des denrées alimentaires (2007, 2008 et 2009) correspondent à celles de la crise financière internationale dans la foulée de la crise des subprimes américaines en 2007. Les pays africains, peu intégrés en grande majorité au système financier international, n'ont été que marginalement touchés par cette crise, contrairement aux pays en développement.

Cependant, force est de constater qu'en l'absence de baisse de la croissance des importations et alors que la valeur de certaines exportations a baissé, les termes de l'échange se sont dégradés pour un pays comme la RDC, mettant en difficulté les réserves de change (qui ont fondu de près de 200 millions de \$ en 2007 à environ 80 millions en 2009²) et entraînant une chute du Franc congolais et un risque de crise de change (maîtrisé suite à une intervention du FMI en 2009).

Le fait que de nombreuses denrées alimentaires proviennent de pays émergents ayant subi de plein fouet la crise (Brésil, Argentine, Namibie, etc.) peut en partie expliquer une hausse exogène des prix, d'autant que l'économie congolaise est largement dollarisée et fortement dépendante sur le plan alimentaire des importations.

En pratique, l'inflation des produits de consommation de masse durant ces années de crise économique a été bien supérieure à l'inflation générale. Cependant, à partir de 2009 un certain nombre de denrées importées ont vu leur prix rééquilibrés par rapport à l'inflation. Fin 2011, des produits comme le chinchard, les haricots ou la viande de bœuf connaissent une progression des prix calée sur celle de l'inflation dans le pays, tandis que d'autres produits étaient toujours largement surévalués comme le poisson séché, le poulet congelé, la farine de maïs ou le riz.

Une raison supplémentaire de la hausse des prix peut être trouvée dans la surenchère des prix entre opérateurs en raison du déficit d'offre alimentaire sur le marché congolais. En effet la hausse des prix provoque de façon quasi systématique une rétention des stocks sur le marché, que les opérateurs conservent à des fins spéculatives, anticipant des hausses encore plus fortes. Les opérateurs se livrent alors à une surenchère en autocontrôlant leur prix, faute d'offre sur le marché.

En valeur absolue, comme le montre la partie qui suit, la RDC, et Kinshasa notamment, demeure en revanche un pays cher par rapport à d'autres pays du continent.

² Banque Mondiale, Programme Cadre Intégré Renforcé, Etude diagnostique sur l'intégration du Commerce, Kinshasa, 2010.

1.3 BENCHMARKING INTERNATIONAL

La singularité de la situation en République Démocratique du Congo est avérée si l'on prend comme points de comparaisons d'autres villes du continent où les prix ne correspondent pas avec ceux pratiqués en RDC. Même à Brazzaville qui connaît une situation sensiblement identique à celle de Kinshasa, notamment par sa dépendance aux importations ou par la nature des acteurs présents sur le marché, les prix sont moindres que ceux de Kinshasa.

MENAA Finance a procédé à une enquête de terrain dans trois grandes métropoles du continent (cf. encadré).

17

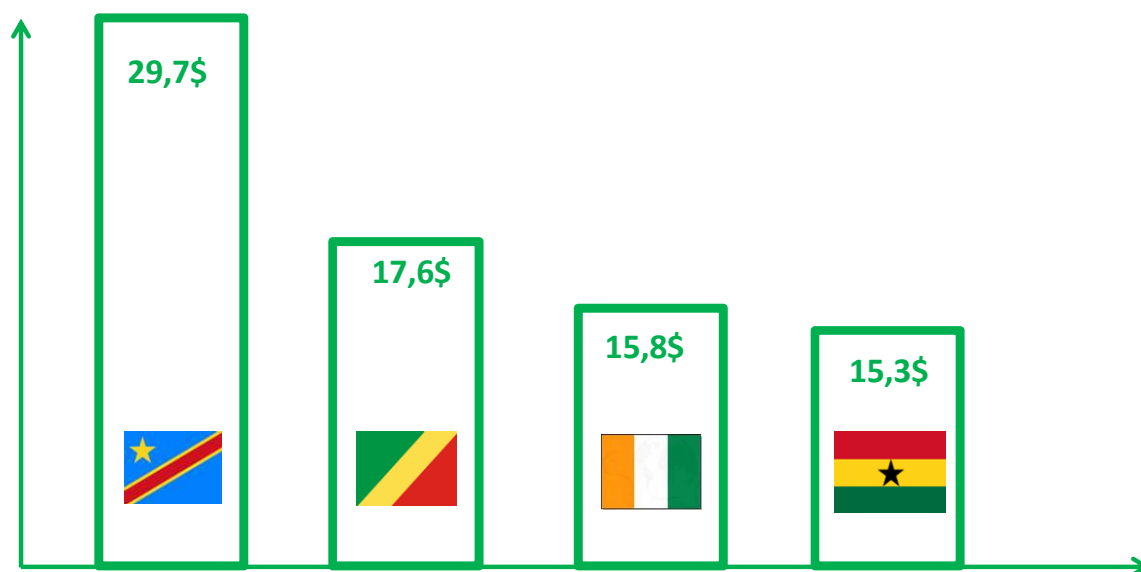
L'enquête de terrain conduite par MENAA Finance

MENAA Finance a envoyé ses équipes d'enquêteurs effectuer des relevés de prix sur un certain nombre de marchés sur le continent en octobre et novembre 2012. Cette enquête de benchmarking régional nous a notamment conduits à relever les prix pratiqués à Abidjan (Côte d'Ivoire), Accra (Ghana) et Brazzaville (République du Congo). Ces prix ont été relevés dans chaque ville dans 5 à 6 marchés. Nous donnons ci-dessous un aperçu des prix moyens, le détail figurant en annexe du rapport. Les prix étrangers sont convertis en dollar US en utilisant un taux de change moyen pour octobre 2012 de 920 francs congolais, 503,6 FCFA et 1,89 cedis pour un dollar.

Cette méthode d'enquête statistique a révélé des écarts parfois importants entre les prix en fonction des zones urbaines dans lesquelles a eu lieu l'enquête. Entre un marché d'un quartier populaire et un supermarché fréquenté dans la plupart des cas uniquement par des expatriés et une petite fraction de la bourgeoisie du pays, les écarts sont parfois de 1 à 5 ou 6. Pour ces raisons, nos équipes ont reconstitué un prix moyen des marchandises dans l'ensemble des villes. Ainsi en moyenne, sur le relevé effectué sur le panier de denrées observées, les prix pratiqués au détail à Kinshasa sont supérieurs de 21,3% à ceux pratiqués à Brazzaville, de 46,2% à ceux d'Abidjan et de 69,52% à ceux d'Accra.

A titre d'illustration (cf. graphique ci-dessous) : un panier de marchandises comprenant un kilogramme de farine de maïs et de froment, un kilogramme de riz, un kilogramme de haricots, un kilogramme de poisson salé et un kilogramme de viande bovine s'échangeait en octobre 2012 contre près de 30\$ en RDC, et pour près de moitié moins à Accra.

Graphique 2 : Comparaison régionale du prix d'un panier de bien de première nécessité (octobre 2012, exprimé en US\$)



Source : enquête terrain et analyses MENAA Finance

Tableau 3 : Prix au détail en septembre - octobre 2012 à Accra, Abidjan et Brazzaville (en USD)

Denrée	Unité	Origine	Abidjan			Accra			Brazza			Kin déc 11	Kin oct. 12
			Prix min	Prix moy.	Prix max	Prix min	Prix moy.	Prix max	Prix min	Prix moy.	Prix max		
Farine de froment	Kg	Argentine	0,79	1,89	2,98	0,86	0,88	0,90	0,59	0,79	0,99		2,4
Riz	Kg	Inde/ Viet./Thaï.	0,99	1,20	1,4	0,92	1,06	1,2	0,79	1,19	1,6	1,30	1,28
Haricot (blanc sec)	Kg	Chine	1,19	1,24	1,29	1,10	1,28	1,45	1,29	1,34	1,39	2,74	2,75
Maïs moulu	Kg	Argentine	1,29	1,34	1,39	0,80	1,05	1,30	1,19	2,26	3,34	1,28	1,08
Semoule (maïs pour fufu)	Kg	Afrique du Sud/ Argentine	2,38	2,38	2,38	1,62	1,94	2,25	1,19	2,26	3,34		
Poisson salé	Kg	Europe	3,97	6,33	8,69	3,94	6,76	9,58	4,96	7,44	9,92	16,07	13,09
Chinchards	Kg	Mauritanie / Namibie	1,38	2,18	2,97	0	0	0	3,37	3,57	3,77	3,00	2,68
Poulet	Kg	Brésil / Argentine / UE	2,48	4,50	6,51	2,32	2,89	3,45	2,87	4,41	5,95	5,82	6,19
Cuisses de poulets	Kg	Europe/Brésil	2,38	5,96	9,53	2,47	3,13	3,8	2,38	2,57	2,77		3,30
Tripes	Kg	Europe / Amérique du S.				2,69	2,98	3,27	2,77	3,07	3,37		3,58
Viandes et Abats (avant)	Kg	Turquie	3,57	3,77	3,97	4,07	4,30	4,53	4,36	4,56	4,76		9,10
Viandes et Abats (arrière)	Kg	Turquie	3,57	3,77	3,97	0	0	0	5,06	5,40	5,75		

Source : enquête terrain MENAA Finance

Pour les prix de gros, cette différence peut atteindre en moyenne 38,57% par rapport aux prix du marché ivoirien, 35,59% environ pour les prix du marché ghanéen, et 17,13% avec les prix pratiqués à Brazzaville.

Tableau 4 : Prix de gros en septembre - octobre 2012 à Accra, Abidjan et Brazzaville (en USD)

Dénrée	Unité	Origine	Abidjan			Accra			Brazza			Kin oct 12
			Prix min	Prix moy	Prix max	Prix min	Prix moyen	Prix max	Prix min	Prix moyen	Prix max	
Farine de froment	50kg	Argentine (GH: Turq. / Ch. / Viet)	39,71	43,68	47,65	42,32	43,11	43,91	46,66	49,14	51,62	47,83
Riz	50kg	Inde/Pak/Viet/Thaï.	39,71	41,69	43,68	44,92	46	47,08	50,53	53,06	55,59	53,97
Haricot (blanc sec)	100kg (50kg Abj)	Chine (Ghana / Nigeria / Togo)	79,42	81,40	83,39	105,8	105,8	105,8	138,99	178,70	218,42	250
Maïs moulu	80kg	Ghana / Argentine (Brazza / Abj)	32,76	43,2	53,64	50,26	51,58	52,91	43,68	56,58	69,49	81,52
Poisson salé	10kg	Europe	14,89	15,88	16,87	36,36	50,83	65,31	74,46	82,9	91,34	79,35
Chinchards	30kg	Mauritanie / Namibie	41,69	45,66	49,64				59,67	67,56	75,45	86,96
Poulet	10*1,4	Brésil	43,68	44,67	45,67	22,75	24,07	25,39	37,72	43,68	49,64	65,22
Cuisses de poulets	15kg	Brésil	35,74	38,71	41,69	37,03	39,41	41,79	24,82	25,315	25,81	26,09
Tripes	10kg	Brésil / EU / Argentine	27,79	28,78	29,78	24,86	26,71	28,57	28,79	31,27	33,75	29,34
Viandes et Abats (avant)	20kg	Turquie	75,45	77,44	79,43	44,97	46,29	47,61	83,39	89,35	95,31	123,9
Viandes et Abats (arrière)	20kg	Turquie		0			0		101,27	106,23	111,19	
Ciment	50kg	Egypte / Chine (Ghana)	9,92	9,92	9,92	8,99	9,25	9,52	16,87	16,87	16,87	15,1

Source : enquête terrain MENAA Finance

Toutefois, de grandes disparités sont à noter, tenant à la fois aux habitudes de consommation des populations et à des produits dits de masse en RDC qui sont ailleurs des produits marginaux.

Ainsi il est une évidence qu'une denrée comme le haricot sec, blanc, est anormalement chère au regard des prix pratiqués tant en Afrique de l'ouest que sur l'autre rive du fleuve Congo, le kilo étant entre 100% et 120% plus cher au Congo-Kinshasa qu'ailleurs. Il en va de même pour le poisson salé, dont le prix est entre 75% et 106% supérieur aux prix observés en Côte d'Ivoire, au Congo et au Ghana.

En revanche, curieusement, si le prix du kg au détail de chinchard - denrée de consommation de masse en RDC - est supérieur de 23,5% au prix au détail moyen observé à Abidjan, il est, en 2012, inférieur de 25% au prix auquel le chinchard est vendu à Brazzaville. Cette observation ne tient pas pour les prix de gros, supérieurs à Kinshasa de

90% à ceux d'Abidjan et de 28% à ceux de Brazzaville, et démonstration s'il en est de la surévaluation manifeste de cette denrée.

Le poulet entier congelé, mais aussi le maïs, le riz sont également des denrées dont les prix sont largement supérieurs en RDC qu'ailleurs, alors même que le poulet congelé n'est jamais entré dans les habitudes alimentaires des Ivoiriens qui continuent à lui préférer les poulets « bicyclette » locaux ou burkinabè. En revanche, produit de masse au Ghana, le poulet congelé importé y est très peu cher comparé aux prix congolais (60% de moins qu'en RDC). Le Ghana se distingue par des prix faibles (comparativement à la RDC mais même plus généralement sur le continent) grâce à des productions locales plus importantes : ceci est notamment le cas pour le maïs, les poissons salés, les haricots, le ciment, etc. qui sont à la fois très peu importés et disponibles sur le marché à des prix bas par rapport aux prix congolais.

Si l'ensemble des pays sur lesquels a porté l'enquête ont connu des hausses de prix, notamment en 2008, dues au renchérissement du coût des matières premières, les augmentations de l'indice des prix à la consommation ont été globalement plus importantes en RDC qu'ailleurs, creusant ainsi l'écart qui existait déjà en défaveur de la RDC en 2007. Ainsi, le taux d'inflation de la RDC demeure le plus élevé, même si le Ghana a aussi connu des taux à deux chiffres au cours de la période. Dans les zones franc CFA en revanche, le taux d'inflation - dont la maîtrise est au centre des politiques économiques et monétaires de la BCEAO et de la BEAC - est plus stable.

Tableau 5 : Taux d'inflation comparés en RDC et dans 3 pays africains (2008-2011), en %

	2008	2009	2010	2011
Congo-Brazza	6,6	5	5,2	6
Côte d'Ivoire	6,3	0,9	1,4	5,1
Ghana	16,5	19,3	10,9	8,7
RDC	27,6	53,4	9,84	15,43

Source : BCC, CIA Worldfactbook

L'Afrique de l'ouest a été plus touchée par exemple que le Congo-Brazzaville par une inflation des produits alimentaires, mais aussi du carburant, sans bénéficier des effets positifs des revenus pétroliers dont jouit le Congo-Brazzaville et alors que le taux d'inflation global restait plus stable. Cette hausse des prix à Abidjan (près de 30% d'inflation sur les céréales et les poissons entre 2008 et 2009), s'est ainsi traduite dès 2008 par des émeutes liées au coût de la vie, en raison de la détérioration immédiate du pouvoir d'achat des populations. Pour autant ces prix demeurent de loin inférieurs à ceux de la RDC.

Tableau 6 : Inflation comparée des prix harmonisés à la consommation en RDC et dans trois pays

		Côte d'Ivoire	Ghana	Congo B.	RDC
○ ○	Pain / céréales	+9,5%	+23,7%	+8,53%	+38,4%

		Côte d'Ivoire	Ghana	Congo B.	RDC
2009	Viandes	+1,4%	+18,7%	+5,85%	+36,7%
	Poissons	+2,2%	+16,1%	+0,84%	+15,4%
	Pain / céréales	+29,8%	+23,8%	+11,89%	+53,2%
	Viandes	+8,7%	+1,4%	+8,33%	+49,7%
	Poissons	+30,2%	+17,6%	+4,55%	+105,9%
	Pain / céréales	+3,1%	+3,2%	-7,33%	+18,2%
2010	Viandes	+8,3%	+13,6%	-6,63%	+21,1%
	Poissons	+19%	+4,6%	+1,96%	+29,6%
	Pain / céréales	+61,1%	+2,5%	+2,7%	+18,7%
2011	Viandes	-0,9%	+9,9%	+5,1%	+13,8%
	Poissons	+0,7%	+4%	+29,6%	+14,3%
	Pain / céréales				

Source : CNSEE (Brazzaville), INS (Abidjan), Ghana Statistical Service (Accra), INS (Kinshasa). Note : le +61,1% sur les céréales et le pain à Abidjan en 2011 est à prendre avec précaution en raison de la crise politico-militaire qu'à traversé le pays à cette période.

Une autre différence fondamentale dans l'appréciation des prix, supérieure en RDC par rapport au Congo-Brazzaville ou à la Côte d'Ivoire est le taux de change à l'égard de la monnaie de référence. Les prix sur les marchés intérieurs des deux pays précités ont été en partie amortis par l'appréciation de l'euro face à dollar. Comme le note la FAO, dans les pays où la monnaie est liée à l'euro, la hausse des prix « *équivaluodra en gros au taux d'augmenation des prix des denrées alimentaires diminué du taux d'appréciation de l'euro* »³. Tandis que dans un pays comme la RDC, importateur net, en partie dollarisé et où les principales transactions s'effectuent en devises, les prix sont poussés à la hausse en raison de la dépréciation du dollar qui s'ajoute à l'augmentation des prix et contribue à tendre un peu plus la situation alimentaire et à contracter l'offre.

Ce constat général sur les prix élevés des produits commercialisés en République Démocratique du Congo, est en réalité le point de départ de notre étude et la vérification de sa justification qu'il nous fallait quantifier et dont il était nécessaire que nous mesurions la réalité. Cette réalité est sans appel et les prix pratiqués en RDC méritent bien d'être expliqués autrement que par la seule conjoncture internationale, puisqu'ils apparaissent extrêmement déconnectés des prix des mêmes denrées en Afrique de l'Ouest et en Afrique centrale, aussi bien dans la zone CFA (Congo-Brazza, Côte d'Ivoire) qu'à l'extérieur (Ghana). Les taux d'inflation de certaines denrées à deux chiffres par an démontrent bien, s'il en était besoin, le caractère anormal de cette évolution.

Il convient cependant d'insister sur les éléments internes pouvant également justifier de tels écarts afin de nuancer le propos. Le Ghana et la Côte d'Ivoire sont ainsi des pays dans lesquels le secteur agricole est important (30% du PIB environ), mais surtout très organisé autour de certaines filières d'exportation (café, cacao, coton, palmier à huile), tandis que le Congo-Brazzaville est extrêmement dépendant des importations et du secteur pétrolier, le secteur agricole y représentant moins de 6% du PIB. L'intégration au marché commun CEDEAO (et UEMOA) de pays céréaliers (Sahel) aussi bien que de pays à forte culture de rente (pays côtiers) bénéficient sans nul doute à la disponibilité de denrées locales. Toutefois la question des infrastructures est un sérieux frein renchérissant le coût des

³ FAO, *op.cit.*

denrées locales en Afrique de l'ouest, à l'instar de la RDC dont les possibilités d'évacuation des denrées agricoles dans certaines régions, de surcroît peu peuplées, sont minimales.

Cependant, malgré des capacités de production plus importante notamment au Ghana et en Côte d'Ivoire, de façon générale la distribution des denrées agricoles et les politiques vivrières, largement confiées au secteur privé depuis les années 1980 – 1990, n'amènent pas de distorsion importante pouvant, seule, justifier des écarts importants constatés, qui sont bien à rechercher dans les spécificités du marché congolais. Seule une analyse de la formation des prix, aussi bien à l'extérieur de la RDC qu'à l'intérieur du pays, peut permettre à MENAA Finance d'expliquer, dans les sections suivantes, pourquoi la RDC est ainsi à la fois plus chère et plus inflationniste que ses voisins du continent.

2 ANALYSE DU ROLE DE LA NAMIBIE DANS LA FORMATION DES PRIX ET PERSPECTIVES DE COOPERATION AVEC LA RDC

MENAA Finance a souhaité savoir si la forte inflation des denrées alimentaires en RDC était due à une inflation importée ou à des causes propres à la RDC. En d'autres termes, faut-il rechercher la responsabilité en RDC même ou chez les pays qui exportent vers la RDC ?

Pour traiter cette question, et conformément aux termes de référence, l'équipe de MENAA Finance a enquêté en profondeur en Namibie, pays d'où est importé un grand volume de marchandises consommées en RDC, que celles-ci soient produites en Namibie (poissons, viandes, etc.) ou qu'elles soient réexportées depuis la Namibie où elles sont transbordées.

Cette partie de notre étude s'attache par ailleurs à dresser de nouvelles perspectives de coopération en matière d'échanges commerciaux avec la Namibie et notamment en termes de coopération douanière et de pêche.

2.1 REMARQUES LIMINAIRES SUR LA CORRESPONDANCE DES STATISTIQUES NAMIBIENNES ET CONGOLAISES

Pour les principales denrées étudiées dans cette étude, les volumes exportés depuis la Namibie et les volumes importés en RDC depuis la Namibie correspondent rarement. Nous avons relevé plusieurs éléments pouvant expliquer cela :

- Une mauvaise centralisation des statistiques des importations à Kinshasa entre la DGDA et l'OCC d'une part, et entre chaque entité décentralisée de l'OCC ou de la DGDA en particulier à Matadi, Kinshasa, Kasumbalesa et Lubumbashi ;
- Une part importante de commerce échappant aux statistiques namibiennes en raison de pêche et/ou transactions en haute mer (cf. infra);
- Un probable changement de dénomination (tarifs) de certains produits par les importateurs et négociants : la Namibie exporte ainsi en majorité du « horse mackerel » vers la RDC (030374) mais la RDC importe depuis la Namibie en majorité

du « chinchard » correspondant à la position tarifaire 030379, alors que celle-ci au niveau international correspond simplement aux « autres poissons congelés » (entiers, sans spécification de l'espèce).

- Un très probable mauvais renseignement des champs pays de provenance / pays d'origine à l'import en RDC, en particulier pour les marchandises en provenance d'autres pays de la SADC.

Preuve en est les différences importantes notées quand cela est possible (principalement 2010 et 2011, sur la base de tarifs à 6 chiffres) entre les différents acteurs consolidant les statistiques à l'import ou à l'export :

Tableau 7 : Différence de volumes (en KG) de certaines denrées importées en RDC depuis la Namibie en fonction des sources d'informations disponibles (2010 et 2011)

Noms	HS Code	2010 Export NSA	2010 Export Nam. Customs	2010 Import DGDA total	2010 Import OCC	2010 Import BIVAC	2011 Export NSA	2010 Export Nam. Customs	2011 Import DGDA total	2011 Imp. OCC	2011 Imp. BIVAC
Viande de bœuf cong. désossée	020230	5 613	0	332 000	0	103 992*	10 001	0	212 000	0	0
Poulets entiers congelés	020712	119 140	0	4 589 056	0	0	0	0	181 590	0	0
Morceaux et abats de poule	020714	251 405	220 895	1 874 564	0	0	71 550	71 550	2 115 301	0	27 000
Chinchards (Horse Mackerel)	030374	32 225 890	28 834 389	212 040	0	0	43 548 874	43 811 044	69 000	0	24 705
Chinchards et/ou autres poissons	030379	7 446 727	5 768 879	71 730 723	49 623 715	1 325 530**	16 357 727	16 331 177	73 297 610	45 893 147	5 728 766
Semoule de maïs	110220	259 200	32 640	0	0	0	418	418	0	0	0
Ciment gris	252329	5 000	0	0	0	0	8 018 230	8 018 230	26 102 200	5 023 00	0

* : Namibie pays d'origine, et Afrique du Sud pays de provenance.

** : dont 731 430 T via l'Afrique du Sud

Source : DGDA, OCC, BIVAC, NSA, Namibian Customs.

2.2 RÔLE DE LA NAMIBIE DANS L'APPROVISIONNEMENT DE LA RDC

La Namibie occupe deux rôles essentiels dans le commerce vers la République Démocratique du Congo :

- elle est un pays d'origine de certaines denrées alimentaires et de première nécessité
- elle est un pays de transit d'autres denrées d'importance.

2.2.1 UN PAYS D'ORIGINE DE CERTAINES DENREES OU LES PRIX A L'EXPORT EVOLUENT MOINS VITE QUE LES PRIX A LA CONSOMMATION EN RDC

2.2.1.1 VOLUME ET VALEUR DES PRINCIPAUX ECHANGES AVEC LA RDC

De façon générale, le commerce, et notamment les exportations, entre la RDC et la Namibie, bien que fluctuant selon les années, a tendance à progresser. Malgré un ralentissement en 2010, les exportations de Namibie vers la RDC représentaient en 2011 près de 690 millions de dollars namibiens⁴ pour un volume de près de 170.000 tonnes. En revanche les importations depuis la RDC restent très faibles, voire insignifiantes, avec seulement 1.850 tonnes environ de marchandises importées, en dépit de l'accès à la façade atlantique qu'offre le corridor passant par la Zambie et la Namibie. Toutefois ce chiffre représente pour 2011 près de 40 fois plus que le volume des échanges de 2010 et laisse donc espérer un rééquilibrage au moins partiel de la balance commerciale entre la RDC et la Namibie, aujourd'hui très déficitaire.

Tableau 8 : Volume (en milliers de tonnes) et valeur (en million de N\$) des exportations de la Namibie vers la RDC et des importations depuis la RDC (2007-2012)

	2007		2008		2009		2010		2011	
	Vol.	Val.	Vol.	Val.	Vol.	Val.	Vol.	Val.	Vol.	Val.
Export.	117,4	357,48	158,4	770,38	153,7	584,75	128,5	510,03	169,8	689,25
Import.	0,06	0,68	2,19	68,44	0,29	9,91	0,04	1,12	1,85	18,55

Source : NSA, Windhoek.

Au regard de ces statistiques générales, plusieurs questions émergent d'emblée auxquelles il va nous falloir répondre par un examen minutieux des denrées exportées et de l'évolution des prix. En effet, de 2007 à 2008 la progression du volume des exportations namibiennes n'est « que » de 35%, tandis que celle de la valeur de ces exportations est du double 116%. Le ratio volume/valeur (qui par la suite sera stable de 2008 à 2011) s'en trouve affecté. La compréhension de ce chiffre doit nécessairement être recherchée aussi bien du côté de l'inflation car ce chiffre peut révéler un fort taux d'inflation sur les principales denrées exportées, que du côté de la structure même des produits exportés qui pourraient avoir été, curieusement mais plausiblement, différents cette année là par rapport aux années précédentes.

Parmi les principaux produits exportés depuis la Namibie, se trouvent notamment les produits alimentaires (cf. annexe) suivants : viande de bœuf congelée, viandes et abats de poulets congelés, poissons congelés, dont chinchards, sel, etc. Le tableau ci-dessous répertorie les principales denrées importées en RDC depuis la Namibie par année en valeur.

Tableau 9 : Valeur des exportations de la Namibie vers la RDC (en pourcentage de la valeur total annuelle)

Code SH	Nom	2007	2008	2009	2010	2011
020712	Poulets entiers congelés	7%	3,6%	1,1%	0,3%	0%

⁴ Soit environ 95,6 millions de dollars de 2011 (taux de change 1NAD = 0,138USD).

Code SH	Nom	2007	2008	2009	2010	2011
020714	Morceaux et abats de poulets congelés	4%	6,7%	8,4%	0,8%	0,2%
030374	Chinchards (horse mackerel)	36%	19,7%	41,5%	50,2%	51,0%
030379	Poissons congelés excluant foies, œufs, laitance (dont chinchards)	9%	2,4%	3%	11,5%	26,6%
030499	Viande de poisson (hâchée ou non)	22%	15,8%	10,8%	20,7%	0%
250100	Sel et chlorure de sodium pur	8%	4,9%	8,2%	7,2%	7,7%
TOTAL denrées citées / valeur totale		86%	53%	73%	91%	86%

Source : NSA, Windhoek.

Si le chinchard représente depuis 2010 plus de 50% des exportations namibiennes vers la RDC (en valeur), c'est le sel qui représente la plus grande part des exportations namibiennes vers la RDC en volume, avec plus de 98.800 tonnes en 2011. Selon les années, ces deux produits représentent entre 68% et 84% du volume total des exportations pour environ 44% à 59% de la valeur totale des exportations. Les produits issus de la mer, congelés principalement, représentent à eux seuls de façon relativement constante selon les années, près de 80% des exportations namibiennes (en valeur).

Tableau 10 : Volume des exportations de chinchards et de sel de la Namibie vers la RDC
(en pourcentage de la valeur total annuelle)

Code SH	Nom	2007	2008	2009	2010	2011
030374	Chinchards	21,5%	13,7%	20,8%	25,1%	25,6%
250100	Sel et chlorure de sodium pur	47,1%	44,8%	54,6%	52,8%	58,2%
TOTAL volume denrées / volume total		68,6%	58,5%	75,4%	77,9%	83,8%

Source : NSA, Windhoek.

Pour le cas particulier de 2008, on remarque qu'il s'agit de l'année durant laquelle la valeur (mais aussi les volumes) d'exportation aussi bien de sel que de chinchards ont été les plus faibles. En conséquence, loin de dénoter une très forte inflation sur ces marchandises, une explication essentielle est à rechercher dans la diversification des exportations cette année là.

En effet, en 2008, la Namibie a exporté divers produits à forte valeur ajoutée très peu exportés les autres années (cf. annexes), tels par exemple les alcools et spiritueux (8,43% des exportations –en valeur), les essences, matières premières à base de pétrole, paraffines, etc. (5,52%), les huiles végétales et animales (3,15%) ou les pièces détachées automobiles (2,50%). Cette diversification ne s'est pas reproduite les autres années.

Cela ne saurait cacher une appréciation réelle pourtant des prix des denrées à l'export.

2.2.1.2 L'EVOLUTION DES PRIX DES MARCHANDISES EXPORTEES

2.2.1.2.1 Une évolution réelle en parallèle de l'inflation

Les statistiques namibiennes permettent de retracer de façon globale, grâce à l'utilisation d'une nomenclature à 6 chiffres du système harmonisé de l'OMC, l'évolution des prix FOB (les seuls enregistrés à l'export) des principaux produits. Les principales évolutions ont eu lieu entre 2007 et 2008, soit au moment où les conséquences de la crise financière mondiale ont été les plus importantes pour les pays émergents, groupe auxquels appartient la Namibie.

Tandis que le taux d'inflation global du pays était de 6,7% en 2007, 10,3% en 2008 et de 8,8% en 2009, les viandes bovines et volailles sont les produits qui ont connu la plus forte augmentation de leurs prix à l'export entre 2007 et 2008 (+135% pour la viande de bœuf désossée congelée et +161% pour les poulets entiers congelés), tandis que les poissons et notamment les chinchards ont connu une inflation moins importante et plus limitée dans la durée. Le merlu (030378) en revanche et les poissons « non labélisés » (030379) connaissent des variations plus sensibles.

Après une période d'inflation très forte en 2008 sur certaines denrées, les prix à l'export de nombreuses denrées qui s'étaient le plus apprécié ont fortement diminué en Namibie, ce qui n'a aucunement été le cas en RDC.

Le sel, principal produit d'exportation en volume, depuis la Namibie reste extrêmement stable, tandis que le ciment gris, stable jusqu'en 2009, a doublé de valeur à l'export entre 2009 et 2011.

Tableau 11 : Evolution du prix moyen au Kg (en N\$) d'un panier de denrées exportées depuis la Namibie de 2007 à 2011 (en fonction des volumes et valeurs de la NSA)

	2007	2008		2009		2010		2011	
Position tarifaire	Prix au Kg	Prix au Kg	Evoluti on	Prix au Kg	Evoluti on	Prix au Kg	Evoluti on	Prix Kg	Evolutio n
020220 : viande de bœuf désossé congelé sf carcasses	13	17,2	32%	14,2	-17%				
020230 : viande de bœuf désossé congelé	12,7	29,9	135%	16,9	-43%	30	77%	33,8	12,6%
020712 : poulet congelé entier	5,6	14,6	161%	16,5	13%	14,5	-12%		
020714 : morceaux et abats de poulets congelés	7,2	9,9	37%	11,1	12%	15,3	37%	15,0	12,6%
030374 : « horse mackerel » congelé	5,0	7,0	39%	7,6	9%	8,0	5%	8,1	1,5%
030378 : merlu congelé	4,1	5,2	27%	8,1	56%	5,7	-29%	5,9	2,1%
030379 : autres poissons congelés	5,3	6,4	21%	12,8	99%	7,9	-39%	11,2	42,6%
030499 : autres poissons	4,3	6,2	46%	5,5	-12%	6,4	16%		
250100 : sel et pur chlorure desodium	0,5	0,5	4%	0,6	8%	0,5	-6%	0,5	-0,7%

	2007	2008		2009		2010		2011	
252329 : Ciment portland gris	1,4	1,6	13%	1,1	-2,7%			2,3	99,4%

Source : NSA

2.2.1.2.2 Des raisons de tempérer un jugement sur une inflation générale

Cette nomenclature à 6 chiffres, retenue par l'agence de statistiques namibienne, mérite cependant d'être précisée par produit dans la nomenclature à 8 chiffres disponible par exemple auprès de sources d'informations telles que BIVAC, qui effectue certains contrôles avant embarquement sur des produits congelés (volailles et poissons). Selon les fichiers de BIVAC, certaines évolutions du prix des produits peuvent se présenter de façon légèrement différente et plus détaillée. Exemples avec quelques catégories de horse mackerel (chinchard) et de cuisses de poulets sur un échantillon d'importateurs :

Tableau 12 : Evolution des prix (en USD) par kilogrammes pour certaines denrées et positions tarifaires

Produits	Code HS (position tarif.)	FOB au Kg 2007	FOB au Kg 2008	FOB au Kg 2009	FOB au Kg 2010	FOB au Kg 2011	FOB au Kg 2012
Horse Mackerel (Chinchards, <i>trachurus trachurus</i> et <i>trachurus capensis</i>)							
HM 16+	03035500						1,00
HM 18+	03035500						1,20
HM 20+	03035500						1,20
HM 16+	03037400	0,80	0,76 - 0,96				
HM 20+	03037400	0,80	0,82 - 1,08			1,07	
HM 25+	03037400	0,80					
HM 16+	03037910		0,78	0,88		1,00	
HM 20 +	03037910		0,88	0,88		1,20	
HM 25+	03037910		0,99	-	-	1,30	
HM 16+	03037990		0,76	0,85		0,78	
HM 18+	03037990		0,78	0,88		0,88	
Chicken legs quarters (cuisses de poulets)							
Frozen chicken legs quarters	02071490		0,72	0,88		1,35	

Source : BIVAC

Selon ces données, forcément parcellaires, mais néanmoins précises sur des exportations particulières vers la RDC, contrôlées avant embarquement, l'évolution des prix est relativement modérée et dans tous les cas moins rapides que celles des prix à la consommation en RDC. Selon les données présentées ci-dessus, l'évolution du prix du chinchard à l'export de 2007 à 2012, toutes tailles confondues, se situe aux alentours de 50% à 63% (par exemple pour un kilogramme de chinchard vendu en 2007 à 0,80\$ et en 2011 à 1,3\$), aucunement comparables avec les près de 130% à 140% observés sur les marchés congolais. Ces éléments confirment les données de la Namibian Statistics Agency selon laquelle le prix du horse mackerel (tarif n°030374 uniquement) a également progressé de 5 à 6 points dans la période considérée.

Le constat sur la concordance des données de sources différentes qui n'ont pas de regard direct l'une sur l'autre (BIVAC Namibie effectue des contrôles avant embarquement pour le compte de BIVAC RDC et ne traite donc pas directement avec le gouvernement namibien) est relativement similaire sur le prix des morceaux de poulet congelés en plus

forte progression à l'export (de 107% sur la position 020714 et de 88% sur les cuisses de poulets – 02071490).

En d'autres termes et pour faire simple, les acteurs contrôlés avant embarquement pour ce type de denrées, étant peu nombreux, il est aisé d'établir des prix de référence :

- ORGAMAN achetait ainsi à son fournisseur (FRIGOCAP, basé à Monaco) en 2008 un carton de chinchards congelés 16+ cm à 23,25\$ US qu'il importait par la mer, tandis que KATANGA FUTUR achetait à son fournisseur EL SEA PRODUCT à Walvis Bay le même carton à environ 27,44\$.
- Trois ans plus tard, LEDYA achetait de même à son fournisseur, la Compagnie du Cap Blanc (CCB) établie à Monaco, un carton de chinchards 16+ cm à 23,40\$ tandis que SOCOFRAIS achetait à cette même société, CCB, qui est également son fournisseur, le même carton à 30\$.
- En 2012 enfin, SOCIMEX achetait le même carton de 30kg de poissons congelés (chinchards de 16cm+) à SALTEX NAMIBIA (fournisseur domicilié à Walvis Bay) également à 30\$.

En résumé, la fourchette des prix est assez homogène, malgré de légères différences en fonction des acteurs concernés et de la position tarifaire objet de la transaction, et l'évolution des prix FOB au cours de cette période est réelle mais à relativiser par la persistance, pour certains acteurs, d'achat à des prix plus bas, démontrant par là-même l'absence de tendance de fond à la hausse brutale de ces prix.

Reste que constater une hausse modérée des prix FOB à l'export ne suffit pas. Encore faut-il i) comprendre à quoi est due cette augmentation et ii) évaluer, en fonction des éléments dont nous disposons, le prix de vente initial du vendeur (généralement la société de pêche) au vendeur. La partie namibienne de notre enquête a confirmé que le prix connu des autorités namubiennes des douanes, est le prix FOB, c'est-à-dire un « prix négociant », et non un « prix producteur ».

2.2.1.3 DES STATISTIQUES NAMIBIENNES A PRENDRE AVEC PRECAUTION CAR NON-EXHAUSTIVES

2.2.1.3.1 Pour plusieurs raisons cependant les conclusions dressées dans cette partie doivent être prudentes : il existe des échanges non-comptabilisés via l'Afrique du Sud

Une grande partie du volume des échanges entre la Namibie et la RDC ne sont pas comptabilisés et difficiles à chiffrer. Il s'agit notamment des exportations transitant par l'Afrique du Sud, ensuite réexportées vers la RDC.

La raison principale de ces chiffrages et traçages impossibles, et donc de ce « commerce triangulaire » via l'Afrique du Sud, est l'application de l'Annexe 1 du Protocole sur le Commerce de la SADC, protocole non appliqué en RDC et pour lequel deux pays de la région (RDC et Angola) ont demandé un moratoire :

Selon la règle 1 de cette annexe en ce qui concerne les produits de la mer :

- « (...) un navire d'un État-membre peut être considéré comme une part du territoire de cet État-membre »⁵ et sera considéré comme « navire d'un état membre » : « (...) un navire

⁵ Notre traduction.

qui y est enregistré et qui satisfait à au moins une des deux conditions suivantes : i) naviguer sous pavillon de l'État membre, ii) avoir au moins 75% des officiers et de l'équipage de la nationalité de l'État membre ». Des groupes sud-africains et des navires bénéficiant de quotas et de licence en Namibie, le poisson peut donc être aisément exporté sous certificat d'origine SADC émis en Afrique du Sud.

Les règles n°2 et 4 de ce protocole précisent à quelles conditions un produit peut être certifié d'origine d'un État membre de la SADC, étant entendu que le simple conditionnement ou préparation pour l'expédition des produits ne constituent pas une clause autorisant un changement d'origine :

« b) lorsqu'un produit a été fait entièrement ou partiellement à partir de matériaux importés d'un autre État-membre ou d'une origine indéterminée par un processus de production qui affecte substantiellement la transformation des ces matériaux, de tels sorte que :

- i) La valeur de ces matériaux n'excède pas 60% de la valeur C.I.F du coût total des matériaux utilisés dans la production des biens,*
- ii) La valeur ajoutée du processus de production représente au moins 35% des coûts postproduction de ces biens,*

c) lorsqu'il y un changement de position tarifaire d'un produit découlant d'une transformation effectuée sur un produit non originaire »

Un certain nombre de produits et notamment les animaux sur pieds importés de Namibie, abattus, transformés, congelés et exportés depuis l'Afrique du Sud peuvent répondre à ces critères, tout comme certaines espèces de poissons qui seraient transformées et réexportées. A noter qu'en vertu des accords de la SADC, le même type de processus est à l'œuvre avec le Mozambique, dont les produits peuvent se retrouver exportés vers la RDC.

Pendant longtemps et jusqu'à une période récente, les sociétés namibiennes n'ont pas eu de capitaux suffisants pour investir en Namibie dans la construction d'installations de conditionnement et entrepôts frigorifiques de grandes capacités et correspondant aux normes des pays (UE, etc.) avec lesquels a lieu la plus grande part des échanges commerciaux. En conséquence, l'Afrique du Sud est restée une plaque tournante de ces échanges.

Quantifier ces échanges est difficile, mais les données de la DGDA relevant les importations en provenance de l'Afrique du Sud pourraient renseigner sur ces échanges qui atteindraient donc -hypothétiquement- tout ou partie des valeurs et volumes renseignés dans le tableau ci-dessous :

Tableau 13 : Importations de viande bovine, volaille, et poissons congelés depuis la Namibie (2008-2011) en valeur (CIF, francs congolais) et volumes (kg)

Source : DGDA

Sur ces importations, principalement des produits de la mer ou des produits d'élevage, une proportion non négligeable, mais impossible à chiffrer, provient de Namibie.

Pour cette raison, s'il est possible de mesurer le poids de l'Afrique du Sud dans les importations et les exportations, il reste difficile de pouvoir reconstituer la chaîne complète d'approvisionnement de la RDC depuis les pays de la SADC. Sauf à enquêter dans chacun de ces pays, en sus de la Namibie.

2.2.1.3.2 Les positions tarifaires du chinchard ne sont pas harmonisées

La plupart des marchandises exportées vers la RDC possèdent un code unique, répondant aux normes du système harmonisé (SH) et calqué sur une nomenclature internationale utilisée aussi bien en Namibie qu'en RDC ou ailleurs. Cependant pour les produits issus de la pêche, une difficulté supplémentaire surgit à l'examen des statistiques namibiennes et congolaises, principalement pour le cas du « horse mackerel » ou chinchard. Les fichiers nationaux namibiens de la *National Statistics Agency* laissent entendre que le « horse mackerel » n'est exporté que sous la position tarifaire 030374, équivalent selon les termes de la DGDA en RDC aux maquereaux (*Scomber scombrus*, *Scomber australasicus*, *Scomber japonicus*). En réalité le « horse mackerel » est de la famille des chinchards (*trachurus trachurus* ou *trachurus capensis* « du Cap ») et est exporté sous d'autres positions tarifaires également, comme en témoignent les fichiers de BIVAC.

Une conséquence de ce flou est l'exportation de cette marchandise sous de multiples positions tarifaires. Les fichiers BIVAC des contrôles avant embarquement effectués de 2007 à 2011, mettent en valeur ce fait. Depuis la Namibie vers la RDC, le chinchard est ainsi exporté sous au moins six positions tarifaires différentes, bien que la plus commune demeure le 03037400 :

- Le 03035500 : Jack and horse mackerel (*Trachurus* spp.).
- Le 03036900 : Other fish of the Bregmacerotidae, Euclichthyidae, Gadidae, Macrouridae, Melanonidae, Merlucciidae, Moridae and Muraenolepididae families
- Le 03037400 : Frozen mackerel

- Le 03037910 : Other marine fish frozen, excluding livers and roes
- Le 03037990 : Other frozen fish
- Le 03038900 : Other fish

En l'absence de position tarifaires dédiées aux deux principales sous-espèces de horse mackerel pêchées en Namibie (*trachurus trachurus* et *trachurus capensis*) ou de marché organisé au niveau international, les exportations ne sont pas harmonisées et les acteurs exportent les mêmes produits sous des dénominations différentes.

La conséquence principale de ceci est qu'à l'import en RDC la principale position sous laquelle on retrouve le chinchard exporté depuis la Namibie est le 03037910. Un changement de dénomination de la position tarifaire a donc lieu en cours de route, pour des raisons qui sont évoquées plus bas. En raison de ces questions et de la non-correspondance des valeurs et des volumes, les résultats d'une comparaison par position tarifaire sont importants.

Les chiffres sont éloquentes : environ 40 millions de dollars US FOB à l'export en 2011 pour la position 030374, contre à peine 52 415\$ CIF relevés par la DGDA. Au contraire, sur la position 030379, la valeur CIF à l'import en RDC est évaluée à plus de 72 millions de dollars par la DGDA, tandis que les exportations concernant cette même position à l'export sont évaluées à environ 21 millions de dollars. Même en admettant que le 030374 à l'export soit converti en 030379 à l'import, il reste une différence notable de plus de 10 millions de dollars à l'import et cet écart se creuse si l'on prend en considérations d'autres importations -minoritaires- de chinchard sous d'autres tarifs douaniers.

Le constat n'est cependant pas limité aux poissons congelés et concerne également d'autres denrées comme la viande bovine congelée (335 000 dollars à l'import CIF en 2011 contre moins de 39 000 dollars à l'export pour la position 020230 par exemple). Que ce soit les volumes ou les valeurs qui soient l'objet de mesures et comparaisons, la RDC importerait selon ces statistiques globalement plus de poissons namubiens ou de viande bovine que la Namibie n'en exporterait.

De notre avis et après discussions avec de nombreux interlocuteurs, il existe deux raisons principales à cet état de fait :

- Une pêche en haute mer (ou dans la ZEE namibienne) exportée, légalement ou illégalement, depuis la haute mer et non enregistrée par la Namibie
- Un rôle prépondérant de l'Afrique du Sud, comme nous l'avons déjà mentionné, dans l'exportation de produits namubiens réexportés vers la RDC, pour lesquels la Namibie, ne maîtrise pas, lors de cette « primo-exportation », la destination finale des acteurs sud-africains ou transitant par l'Afrique du Sud.

2.2.1.3.3 Certaines transactions en haute-mer non comptabilisées

Côté namibien, il n'existe officiellement pas de transactions non comptabilisées dans le système statistique national, et les chiffres précédemment cités sont donc censés être des chiffres exhaustifs et définitifs.

En pratique cependant, il est permis d'émettre certains doutes étant données les différences importantes entre les volumes exportés et les volumes importés, notamment en ce qui concerne le volume de poisson congelés. Selon un fichier récupéré auprès de l'OCC de Matadi, les importations de Namibie déclarées comme provenant de la haute mer en 2011 s'élevaient à plus de 5 100 tonnes, dont près de la moitié en chinchards. La réalité nous semble plutôt être entre ce chiffre et celui qui est donné ci-dessous.

Tableau 14 : Ecart imports-exports en volume (en Kg) toutes catégories de chinchards confondues 030374 et 030379 (2009-2011)

	2009	2010	2011
DGDA (Import)	47 103 028	71 942 763	85 188 800
NSA (Export)	33 299 731	39 672 617	59 906 601
Différence	13 803 297	32 270 146	25 282 199

Source : NSA, DGDA.

Juridiquement, les exportations en haute mer sont en vertu de la Convention sur la Haute Mer signée en 1958, entrée en vigueur en 1962, dépendantes du principe de territorialité des navires. Le droit s'appliquant au navire qui pratiquerait une pêche ou des transactions illégales en haute mer est celui de l'Etat dont il bat pavillon. En Namibie, la quasi-totalité des navires possédant une licence de pêche sont namibiens et le *Marine Act* de 2000 en son article 50⁶ interdit aux navires de procéder à des transbordements en haute mer ou dans la ZEE. Les navires, qu'ils soient namibiens ou étrangers, doivent débarquer, déclarer, et ensuite éventuellement transborder, leur pêche dans l'un des deux ports namibiens : Walvis Bay ou Lüderitz.

En réalité, il reste possible que des transactions en haute mer et/ou transbordements aient lieu. La SEAFO⁷ (South East Atlantic Fisheries Organization) créée à l'initiative de la Namibie en 1995 et promotrice de la Convention sur la Conservation et la Gestion des ressources halieutiques dans le sud-est de l'Océan Atlantique, a plusieurs fois indiqué dans ses travaux que des navires de toutes nationalités (y compris namibiens) pêchent en haute mer, que les statistiques fournies sont incomplètes et qu'il n'est pas possible de bénéficier de données fiables sur la pêche en haute mer.

En effet, bien que 99% des ressources halieutiques se situent dans les ZEE des Etats, une part de la pêche a toujours lieu en haute mer et certaines transactions peuvent s'y dérouler⁸, d'autant que les inspecteurs du ministère des pêches se concentrent sur la préservation des stocks de la ZEE et le contrôle des navires qui y croisent, plutôt que sur la haute mer.

En outre, alors qu'en délégation de l'OCC et de la DGDA, BIVAC effectue depuis 2006 les contrôles avant embarquement obligatoires pour les transactions au-delà de 2,500\$ dans les ports namibiens, il ne rentre pas dans les missions de ce prestataire de l'Etat congolais d'effectuer des contrôles en haute mer pour le poisson qui est congelé sur les navires (99% du poisson congelé exporté de Namibie). Dans le cas de navires qui quitteraient

⁶ (1) No vessel in the territorial sea or internal waters of Namibia, no vessel licensed under section 40 and no Namibian flag vessel shall tranship, land, attempt to tranship or land, or assist any other vessel to tranship or land any marine resources, unless such transhipment or landing

(a) is authorized by a licence or other authorization obtained from the Minister; and

(b) is executed in accordance with any conditions contained in the licence or authorization in question.

(2) Notwithstanding subsection (1), marine resources may be transhipped between and landed in the territorial sea or internal waters of Namibia by vessels that are not fishing vessels.

⁷ www.seafo.org

⁸ IUU: Illegal, Unreported and Unregulated fishing.

directement la haute mer pour Matadi (avec ou sans transbordement), il n'existe donc ni contrôle de la valeur et du volume de la pêche. Celui-ci serait potentiellement fait au débarquement, sans certitude cependant.

Le but de l'opération est évidemment la maximisation des marges des opérateurs puisque dans l'intervalle la marchandise est vendue (depuis la haute mer) par la société de pêche à un négociant qui sert d'intermédiaire avec l'importateur congolais. Dans le même temps le prix de vente réel demeure inconnu, alors qu'il est plus bas encore que le prix pratiqué à terre, une fois la marchandise enregistrée par les douanes namibiennes. Illégales, ces transactions restent peu contrôlées et réprimées en raison de la difficulté à les intercepter ou à les quantifier.

2.2.1.3.4 La Namibie est également un pays de transit

Bien que ne disposant pas de données précises sur les transits, non comptabilisés officiellement par les douanes namibiennes⁹, il est nécessaire de mentionner dans cette étude que Walvis Bay en Namibie est aujourd'hui le principal port africain par lequel est approvisionné le sud-est de la RDC (Katanga et Kasai notamment), mais qu'il est également une plaque tournante importante des flux commerciaux vers le port de Matadi, en raison de nombreux transbordements à quai de marchandises en provenance notamment de l'Asie ou de l'Amérique latine (déchargement de containers rechargés sur des plus petits navires que les porte-containers qui ne peuvent remonter l'embouchure du fleuve Congo jusqu'à Matadi, voire reconditionnement dans des containers plus petits).

Ces transbordements ne font vraisemblablement pas l'objet d'un contrôle des douanes namibiennes, puisqu'il s'agit de marchandises directement transférées ne passant pas par les postes douaniers du pays, sauf pour celles qui prennent la route du Corridor Walvis Bay – Ndola – Lubumbashi pour lesquelles nous n'avons pu obtenir de chiffres précis. Les marchandises concernées –et concernant cette étude sur les produits de consommation de masse– sont notamment les farines et céréales sèches (riz, maïs, froment, etc.) ainsi que les viandes et volailles en provenance du Brésil, de l'Argentine, etc..

A titre indicatif et pour se rendre compte de l'évolution de ce type d'activités dans le port de Walvis Bay, il suffit de mentionner les chiffres officiels des transbordements effectués en Namibie :

- Le trafic vers le port de Walvis Bay a énormément augmenté depuis 2005 et par conséquent les transbordements qui y sont effectués également. De 327 800 tonnes transbordées en 2004-2005, ce chiffre a été multiplié par 3 en 2010 avec 1 023 476 tonnes transbordées¹⁰.
- De moins de 30 000 containers transbordés en 2004-2005, les autorités de Namport en transbordaient en 2009-2010 plus de 156 000.
- Moins de 10% du volume total arrive en vrac.
- La RDC est l'une des principales destinations de ces marchandises transbordées.

⁹ C'est en tout cas ce qu'affirme le Directeur des Douanes namibiennes M. SIMATAA, qui n'a d'ailleurs pas répondu au courrier de l'ambassadeur de RDC en Namibie à ce sujet.

¹⁰ Source : rapport annuel de Namport 2009/2010.

La comptabilisation de ces flux par type de marchandises est cependant un chantier sur lequel travaille l'agence de statistiques récemment créée en Namibie : la Namibian Statistics Agency. Selon E.M. Saushini, Statisticien pour le Commerce Extérieur, la possibilité d'obtenir ce type de données devrait être possible prochainement¹¹.

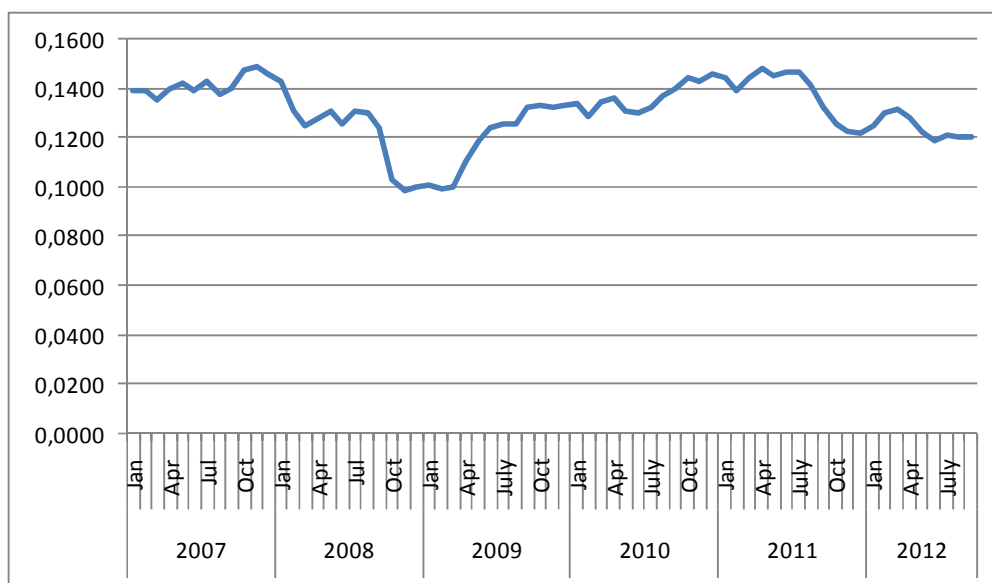
3 LES ACTEURS DE LA CHAÎNE DE FORMATION DES PRIX À L'EXPORT DEPUIS LA NAMIBIE

3.1 L'IMPACT DU TAUX DE CHANGE ET DU CARBURANT DANS LA FORMATION DES PRIX

L'impact du taux de change dans la formation des prix en Namibie est limité en raison de la faible variabilité du taux de change face au dollar et de son arrimage au rand sud-africain, pays de faible inflation. Cependant fin 2008 début 2009 le dollar namibien a connu une période de variabilité plus importante (un dollar namibien s'échangeait en janvier 2008 contre 0,1431 \$US, contre 0,0988 \$US en novembre 2008, et contre 0,1208 en septembre 2012). Cette variabilité a eu comme origine principale les conséquences sur les pays de la SADC de la crise financière mondiale : baisse de la demande, dépréciation des monnaies de la zone, baisse des recettes douanières. En outre, en raison de la parité fixe entre le rand sud-africain et le dollar namibien, et de la vente massive de rand sud-africains par des investisseurs désireux d'acheter du dollar US ou du Yen fin 2008, l'impact de la baisse du taux de change a été le plus fort à ce moment là, se répercutant de fait sur les exportations et se traduisant par une baisse des prix à l'export et donc des recettes.

¹¹ Email de M. Elijah Saushini du 06/12/2012.

Graphique 3 : Evolution du taux de change Dollar Namibien / Dollar US (2007-2012)



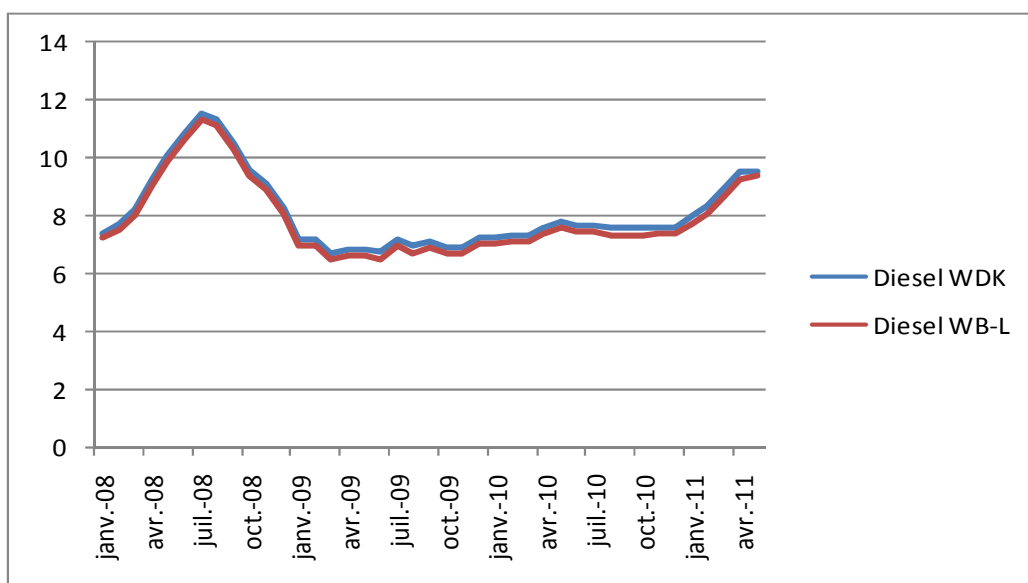
Source : Bank of Namibia

Par conséquent, en théorie une part de l'évolution du prix des marchandises est imputable, dans une certaine mesure, à la variation du taux de change puisque de nombreuses transactions ont lieu en dollar US.

En pratique, les hausses de prix de nombreuses denrées comme les produits de la pêche sont relativement déconnectées du taux de change, et dépendent beaucoup plus du coût du carburant qui a impacté fortement –et négativement– l'industrie de la pêche ces dernières années. D'autant que de façon générale et en moyenne en Namibie, il est communément admis que le carburant représente 30% du coût de production de certaines espèces pélagiques (merlu, chinchards, maquereaux, etc.)¹². La même analyse peut être faite dans le cas des produits de l'élevage (bovins, volailles, etc.), transitant souvent par les entrepôts frigorifiques d'Afrique du Sud et à ce titre fortement dépendant du carburant.

¹² Fish Info and Services (FIS), "Fishing companies suffer from rising oil prices", Namibia, 24 April 2012.

Graphique 4 : Evolution des prix du diesel à la pompe à Windhoek et sur la côte (Walvis Bay, Lüderitz), 2007-2011, en N\$ par litre



Source : Ministère des Mines et de l'Énergie

Résumé, cela peut être récapitulé dans le tableau suivant dressant une moyenne de l'évolution du prix de certaines denrées à l'export en Namibie au regard des deux variables que sont le taux de change NAD/USD et le carburant.

Tableau 15 : Moyennes cumulées des évolutions annuelles des prix des denrées exportées, du carburant et du taux de change en Namibie de 2007 à 2011.

	2008	2009	2010	2011
Kg de viande bovine désossée - 020230	+135%	-43%	77%	12,6%
Kg de poulet congelé entier 020712	+161%	+13%	-12%	NC
Kg de chinchard - 030374	+38,79%	+8,55%	+4,73%	+1,54%
Kg de merlu - 030378	+27%	+56%	-29%	+2,1%
Kg de ciment - 252329	+13%	-27%	NC	+99,41%
Evolution du taux de change NAD/USD	-13,4%	-2,3%	+13,8%	+1,4%
Evolution du prix du carburant à la pompe (diesel) à Windhoek	+56,2%	-26,3%	+8,1%	+17%*
Evolution du prix du carburant à la pompe à Walvis Bay	+57,4%	-26,9%	+8,2	+17,8*

*données sur les 5 premiers mois de 2011

Source : NSA, Bank of Namibia, Ministry of Mines and energy.

En pratique les prix du carburant évoluent plus vite que ceux d'une denrée alimentaire comme le poisson (ici chinchard et merlu), dont le carburant entre pour une part importante dans les coûts de production. En revanche les prix du carburant évoluent moins vite que ceux des produits de l'élevage, plus soumis aux aléas du marché, et notamment à l'offre simultanée ailleurs dans le monde vers laquelle se tourne les importateurs. Ils évoluent notamment sous l'effet de la dépréciation du taux de change qui rend les importations de pétrole plus chères et exerce donc une tendance inflationniste, non seulement sur le carburant lui-même, mais également sur les activités qui en dépendent.

Ces éléments vérifient l'importante sensibilité des denrées exportées par la Namibie à la fois au taux de change, et plus encore aux prix du carburant. Toutefois, ils n'expliquent pas à eux seuls les prix pratiqués en RDC (cf. ci-dessus), à l'autre bout de la chaîne. En RDC la viande bovine n'a ainsi pas connu de baisse (IHPC) en 2009, non plus que les poulets entiers congelés en 2010. En revanche le chinchard baissait de plus de 10% en 2010 quand il continuait à augmenter en Namibie, poussé notamment par le coût du carburant, en raison notamment de la concurrence de la Mauritanie et du Maroc dans les exportations. La hausse des prix paraît en fait en RDC plus forte et plus tendancielle, mais moins « réactive ».

3.2 LE CAS SPECIFIQUE DES PRODUITS DE LA MER

3.2.1 FRAIS ET TARIFS DU MINISTERE DES PECHEES POUR LES PRODUITS ISSUS DE LA MER

La pêche représente, selon les années, aux alentours de 5% du PIB namibien¹³. Entièrement confiée à des acteurs privés, les revenus de l'Etat namibien dépendent en grande partie des quotas, licences et frais dont s'acquittent les sociétés pour prendre part à la pêche. Ces éléments entrent dans le prix de revient final du poisson à l'export qui variera selon que le producteur-pêcheur est namibien ou étranger, étant donné que depuis 1994 priorité est donnée à la « namibianisation » des secteurs économiques stratégiques, dont la pêche.

3.2.1.1 LES QUOTAS

Les droits de pêche (art 33 du Marine Act de 2000) alloués aux compagnies qui soumissionnent (cf. infra) ouvrent droit à des quotas de pêche (art. 38 du Marine Act) pour chaque compagnie et par espèces soumises à ces quotas. En Namibie, la plupart des espèces y sont soumises en raison d'une surpêche incontrôlée jusque dans les années 90. Ces quotas, en contrepartie desquels les compagnies qui les ont obtenus, versent des

¹³ La Namibie, avec plus de 2.000 km de côtes sur sa façade atlantique est l'une des principales zones de pêche de l'océan Atlantique en Afrique, avec des pays comme le Maroc ou la Mauritanie, et une réserve halieutique jalousement protégée, exploitées par des compagnies nationales, parfois en joint-venture avec des investisseurs étrangers. La pêche représentait à la fin des années 90 près de 10% du PIB namibien.

droits à l'Etat namibien pour chaque tonne pêchée, représentent la principale source de revenus de la pêche pour l'Etat.

Tableau 16 : Revenus générés par les quotas en Namibie (2006-2011) en millions de N\$

	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Quotas	68 299	107 218	59 255	68 800	78 500	120 947

Source : MFMR

En 2012, pour les deux principales espèces pêchées dans les eaux namibiennes, les quotas s'établissaient ainsi :

Tableau 17 : Redevances par tonne de poissons en contrepartie des quotas (en N\$)

	Navires namibiens	Navires basés en Namibie	Navires étrangers
Merlu (frais)	300	600	1200
Merlu (congelé)	550	850	1450
Chinchard (congelé à bord)	80	120	180
Chinchard (congelé à terre)	40	60	100

Source : MFMR

Des rabais sont par ailleurs donnés pour le merlu déchargé en Namibie. L'objectif du gouvernement namibien étant d'autre part de créer des emplois et des usines de conditionnement en Namibie, les prix sont donc réduits pour le poisson, notamment le horse mackerel, traité à terre.

3.2.1.2 LES DROITS POUR LE FONDS POUR LES RESSOURCES MARINES (ART. 44 DU MARINE ACT DE 2000)

Les droits pour le Fonds pour les ressources marines (MRF, *Marine Resources Fund*) sont basés sur les quotas alloués aux sociétés, le niveau de pêche de certaines espèces de ces sociétés ou la valeur des ressources pêchées et varie en fonction des zones de pêche, de la nationalité des sociétés et/ou de son personnel. Certaines pénalités dues par les sociétés sont également versées à ce fonds.

Tableau 18 : Revenus générés par les droits pour le Marine Resources Fund en Namibie (2006-2011) en millions de N\$

	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Droits MRF	12 446	12 561	12 075	18 733	19 228	14 497

Source : MFMR

Ces droits s'établissent comme suit par tonne de poisson pêchée (exemples) :

Tableau 19 : Droits MRF par tonne de poissons pêchés (en N\$)

Sardines pour consommation humaine	62,50
Sardines pour préparation ou appât	25

Sardines pour consommation humaine	62,50
Autres pélagiques	25
Baudroie	62,5
Congre	62,5
Chinchard	25
Merlu	De 45 (entier) à 112,5 (filets)

Source : MFMR

3.2.1.3 LES DROITS POUR LES PRISES ACCESSOIRES

Le niveau des prises accessoires (espèces pêchées aux côtés de l'espèce principalement visée) est encadré par la loi et donne lieu à des droits (et/ou pénalités en cas de dépassement) versés à l'Etat.

Tableau 20 : Revenus générés par les droits pour les prises accessoires en Namibie (2006-2011) en millions de N\$

	2006	2007	2008	2009	2010	2011
By-catch fees	11 199	9 639	10 837	8 410	15 972	6 964

Source : MFMR

Ces droits sont dus selon le Sea Fisheries Act de 1992 par tonne de poissons pêchés au titre de prises accessoires en fonction des espèces :

Tableau 21 : Droits pour les prises accessoires en Namibie par tonne (en N\$)

Espèces de poissons	Droits par tonne
Merlu	1 200
Congre	2 400
Baudroie (frais)	4 300
Baudroie (congelée)	5 300
Steenbras	2 400
Kob	2 400
Hoplostète orange	6 500

Source : MFMR

3.2.1.4 LES LICENCES DES NAVIRES

Les licences pour les navires de pêche ne sont données qu'aux sociétés bénéficiant d'un droit de pêche et d'un quota pour une espèce. Alors qu'au début des années 2000 près de 300 navires bénéficiait d'une licence, ce chiffre a été réduit à moins de 200 en 2010, toujours dans l'objectif de préserver les ressources namibiennes. Par conséquent les frais de licence ont connu une baisse continue au cours de la dernière décennie.

Tableau 22 : Revenus générés par les licences des navires de pêche en Namibie (2006-2011) en millions de N\$

	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Licences	93	91	85	86	82	79

Source : MFMR

Les licences sont dues en fonction du type de navire (de pêche ou de congélation) et de la jauge brute du navire.

Tableau 23 : Licences par type de navires en Namibie (en N\$)

Navires de pêche	
< 10 TJB	20
>10 TJB et <50 TJB	50
>50 TJB et <100 TJB	100
>100 TJB	200
Navires de pêche en haute mer (congélateurs)	
< 4499 TJB	20
>4500 TJB et <8999 TJB	500
>9 000 TJB	1 000

Source : MFMR

3.2.1.5 PRINCIPALES CONCLUSIONS DES FRAIS ET TAXES SUR LE PRIX DE VENTE DU POISSON

Les revenus du gouvernement namibien issus de la pêche augmentent à nouveau après une période de stagnation à de très hauts niveaux à la fin des années 90 en raison de la surpêche qui ne permettait plus aux stocks de poissons de se renouveler.

Rapportés aux prix du marché dont nous disposons pour ces produits pêchés en Namibie (prix FOB), le coût représenté par ces frais et taxes dans le prix de vente du poisson s'établit aux environs de **10%** (navire namibien) à **14%** (navire étranger).

Dans le cas du chinchard par exemple, à 99% congelé à bord des navires, le coût des taxes et droits à la tonne s'établit par exemple à 105N\$ pour un navire namibien ou 145N\$ pour un navire basé en Namibie, soit entre 12 et 17 \$US. En fonction du tonnage du bateau il faudra y ajouter une proportion du coût des licences, minime car réparti sur une année sur l'ensemble de la production. Rapporté au kilo ces droits représentent donc 0,12\$ à 0,17\$ sur un produit dont le prix FOB est situé entre 0,88\$ et 1,20\$.

Ces prix sont globalement fixes en Namibie depuis 10 ans et ne varient qu'à mesure que varient également les quotas de pêche accordés aux sociétés.

3.2.2 UNE PECHE EN BERNE, DES PRIX RELATIVEMENT STABLES

Pour pallier les questions de surexploitation des fonds marins par des acteurs peu scrupuleux, espagnols ou russes en majorité, qui se sont insérés dans le secteur de la pêche à la faveur de la chute du régime d'apartheid en 1994, le gouvernement namibien a donc mis en place un système de quota par espèce de poissons, attribués à des sociétés de pêche. Chaque année un navire de recherche gouvernemental, au vu des populations de poissons et de la reconstitution des stocks attribue un certain nombre de quotas par

espèce : la TAC : « Total Allowable Catch ». Ces quotas, une fois publiés, donnent lieu à des soumissions de manifestation d'intérêts de la part des sociétés de pêche. Un comité est chargé d'évaluer ces offres au vu de la capacité des acteurs à remplir leur mission en respectant leurs obligations. A la suite de cette évaluation des droits de pêche sont données pour 7, 10, 15 voire 20 ans et un quota (annuel) est appliqué, correspondant au tonnage que l'opérateur est en droit de réaliser dans les eaux namibiennes. Chaque tonne de poisson pêché donne lieu à une redevance.

Tableau 24 : Conditions et quotas pour bénéficier d'un permis de pêche en Namibie

Droit	Conditions
20 ans	- Employer plus de 5000 Namibiens sur la terre ferme de façon permanente (NB : aucune société ne bénéficie de ce droit)
15 ans	- Sociétés au minimum à 90% détenues par des Namibiens, investissant dans une flotte de pêche et des industries de transformation à terre - Et/ou sociétés détenues par des étrangers pour une plus grande part mais considérées comme contribuant au développement économique de la Namibie et employant au minimum 500 nationaux. - Et/ou sociétés innovantes développant l'export vers de nouveaux marchés.
10 ans	- Sociétés détenant des navires et des industries de transformations à 50% namibiens - Sociétés de pêches détenues à moins de 51% par des Namibiens mais investissant sur des opérations de transformation à terre.
7 ans	- Tous les nouveaux arrivants ayant au moins 50% de leur flotte et de leurs installations de transformations détenues par des Namibiens - Tout autre joint-venture possédées à moins de 51% par des Namibiens et investissant dans la pêche à terre.
Moins de 7 ans	- Nouvelles joint-ventures, nouvelles sociétés de pêche, etc.

Source : Ministry of Fisheries and Marine Resources

3.2.2.1 EXEMPLE DU CHINCHARD

A titre d'exemple les droits concernant le « horse mackerel » (chinchard) sont attribués à environ 22 sociétés, dont bien peu bénéficient de quotas¹⁴ car la plupart ne possèdent pas de navires : selon les années, seules 5 à 6 se répartissant la « TAC » prévu par le gouvernement. Chaque navire de pêche (chalutiers-congélateurs pélagiques essentiellement) –environ une dizaine au total- doit ensuite obtenir une licence permettant son contrôle ultérieur par les inspecteurs du Ministère des Pêches et des Ressources maritimes (déclaration à chaque entrée/sortie d'un port namibien, contrôle à bord, etc.).

Tableau 25 : Pêche autorisée (TAC) pour le chinchard (horse mackerel) de 2006 à 2011 (en tonnes)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011
--	------	------	------	------	------	------

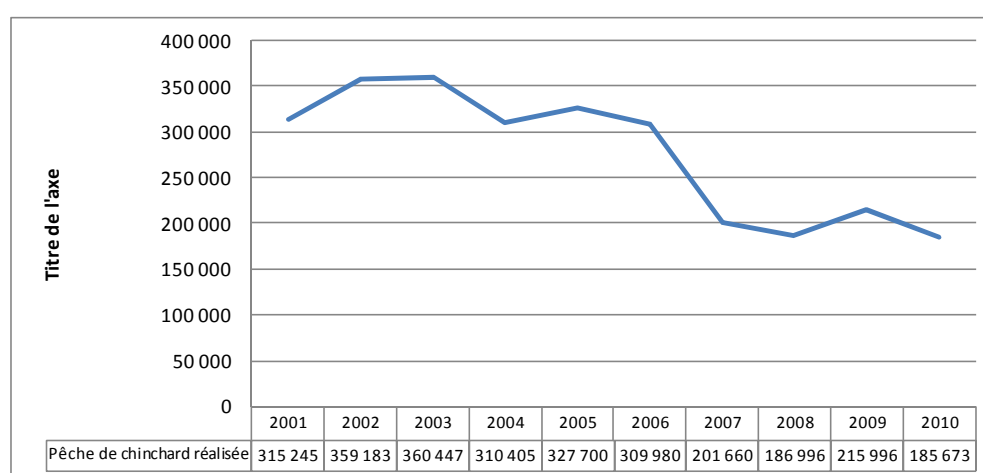
¹⁴ Ce système est souvent la première étape avant que ces sociétés ne puissent elles-mêmes pêcher étant donné que le coût d'acquisition d'un chalutier est estimé en moyenne à 44,8 millions de dollars (source : Ministère du Commerce, Namibie).

	2006	2007	2008	2009	2010	2011
TAC	360 000	360 000	230 000	230 000	247 000	247 000
Prises	309 980	201 660	186 996	215 996	185 673	NC

Source : Ministry of Fisheries.

Ces quotas ont drastiquement diminué depuis le milieu des années 90 en raison d'un contrôle accru de la surpêche qui s'établissait auparavant entre 7 000 (en 2004) et 22 000 tonnes (en 2005) par an par rapport à la TAC, et marginalement en raison de migration de certaines espèces vers des zones non ouvertes à la pêche. D'autres part la crise financière internationale la demande de produits originaires de la SADC a diminué.

Graphique 5 : Volume de la pêche de chinchards réalisée en Namibie depuis 2001



Source : Ministères des Pêches / FAO

La quasi-totalité de ce volume est congelé en mer sur les bateaux de pêche (à l'exception d'environ 2.000 tonnes congelées à terre¹⁵). Les exportations directes vers la RDC sont importantes mais non déterminantes, et les marchés du Zimbabwe, de la Zambie, du Mozambique ou de l'Afrique du Sud restent prédominants. A noter qu'une partie des chinchards exportés vers l'Afrique du Sud le sont à des fins de réexportation vers la RDC.

La part des exportations directes de chinchards vers la RDC, au regard du volume totale de la pêche namibienne s'établissait en 2009 et 2010 aux alentours de 15%, soit en légère augmentation par rapport aux années antérieures. Au niveau national et toutes espèces confondues la part de la RDC dans les exportations de pêche est d'un peu plus de 3% (en volume).

Tableau 26 : Volume (tonne) et valeur (en N\$) du chinchard pêché et exporté vers la RDC depuis la Namibie et prix du kg de chinchard à l'export (en N\$)

	2007	2008	2009	2010	2011
Volume de pêche	201 660	186 996	215 996	185 673	NC
Volume de chinchards exportés vers la RDC	25 264, 055	21 687, 318	31 944, 234	32 225, 890	43 548, 874

¹⁵ Source : entretien Gendev.

	2007	2008	2009	2010	2011
Pourcentage de chinchards exportés vers la RDC par rapport au volume de la pêche	12,5%	11,6%	14,8%	17,4%	NC
Valeur des chinchards exportés vers la RDC	127 327 162	151 703 455	242 559 831	256 267 198	351 656 838
Prix du kg de chinchard exporté vers la RDC	5,04	7,00	7,59	7,95	8,07
Evolution du prix du kg de chinchard exporté par rapport à l'année antérieure	NC	+38,79%	+8,55%	+4,73%	+1,54%

Source : Ministry of Fisheries, NSA, MENAA Finance.

Les sociétés de pêche et les circuits commerciaux

La pêche du chinchard est principalement réalisée par trois sociétés namibiennes, mais employant parfois des navires étrangers bénéficiant d'une licence :

- **Erongo Marine Entreprises** : société sud-africaine contrôlée par *Blue Continent Products*, filiale du groupe sud-africain *Oceana Group Ltd*, lui-même détenu en grande partie (37,6% selon les informations publiques disponibles en ligne) par le géant sud-africain de l'agro-alimentaire *Tiger Brands Ltd* et par des fonds sud-africains récents (tels *KHULA Trust*), intégrés sous la pression de la politique du Black Empowerment après 1994. Erongo dit produire 80 000 tonnes de chinchard par an, dont la moitié est déchargée à Walvis Bay et l'autre moitié directement transbordée puis exportée vers les pays de la SADC.
- **Namsov Ltd.** : Namsov est présent de deux façons dans la pêche du chinchard, directement par le biais de *Namsov Fishing Enterprises (PTY) Ltd* qui détient un droit de pêche et trois chalutiers et via *Trachurus Fishing (PTY) Ltd* qui détient également un droit de pêche et des quotas ainsi que 2 autres navires conjointement avec 4 détenteurs de quotas namibiens de taille plus modeste. Namsov exporte principalement vers le Mozambique et la RDC. Elle est vraisemblablement l'acteur n°1 de la pêche de chinchard en Namibie.
- **Gendev of Namibia Ltd.** : société namibienne de taille plus modeste, auparavant dédiée au merlu et spécialisée dans la transformation à terre, y compris pour d'autres sociétés, mais bénéficiant depuis 2012 d'un quota expérimental de 2000T de pêche du horse mackerel, afin de mettre sur pied une usine de transformation à terre et de créer des emplois.

A côté de ces acteurs spécialisés, d'autres sociétés de pêches capturent un petit volume de chinchards, au rang de prises accessoires, dans leurs filets.

Les fichiers de BIVAC renseignent sur les principaux clients de ces sociétés bien que cela n'en donne qu'une vision très limitée. Il est rare que NAMSOV et ERONGO exportent directement auprès d'importateurs congolais, et plus encore que soient effectuées des contrôles avant embarquement. Toutefois cela est arrivé un certain nombre de fois :

ERONGO exportait ainsi directement, en 2007 et 2008, auprès de deux acteurs congolais via l'Afrique du Sud :

- African Fish Trading (AFITRA, société du groupe ASPEN Congo, alors sise 3835 avenue de la douane à Kinshasa)
- FRIGO MOERO (56, avenue Mobutu à Lubumbashi)

NAMSOV exportait principalement et de façon directe en RDC entre 2008 et 2011, auprès de la société :

- MARINE Internationale, à Lubumbashi.

Hormis ces circuits directs, la plupart des autres circuits depuis la Namibie passent par des négociants et intermédiaires :

- Qu'ils soient situés à Walvis Bay en Namibie, à l'instar de SALTEX Ltd (fournisseur de SOCIMEX) ou de EL SEA PRODUCTS (fournisseur de Katanga Futur)
- Ou qu'ils soient à l'étranger, tels INALCA Italie pour INALCA Kinshasa, Moody Blue Trade and Invest (Afrique du Sud) pour Hyper Psaro (Lubumbashi), FRIGOCAP (Monaco) pour ORGAMAN, la CCB (Monaco) pour SOCIMEX (Kinshasa) et SOCOFRAIS (Kinshasa).

3.2.2.2 LA QUESTION DES QUOTAS CONGOLAIS

Dans notre note de cadrage de l'étude, nous avons signalé que nous disposions de trop peu d'éléments au niveau des TDR et de leur cadrage pour mener à bien des discussions sur des quotas de pêche à mettre à la disposition du gouvernement congolais. Cela avait été accepté.

Toutefois, soucieux de traiter l'ensemble du sujet nous relevons ici un certain nombre de points :

- La question des quotas congolais a été abordée dans nos discussions avec le Ministère des Pêches et avec l'Ambassade de la RDC à Windhoek mais a relevé d'appréciations très différentes en fonction des interlocuteurs.
- Pour chaque partie, la balle est dans le camp de l'autre : côté congolais il est fait état du manque de coopération de la partie namibienne sur ce sujet malgré la proposition de joint-venture entre l'État congolais et une société d'anciens « combattants de la libération », côté namibien il est fait état d'un courrier resté sans réponse sur les bénéfices permis par l'attribution d'un quota de pêche à la République Démocratique du Congo.
- Il y a lieu de souligner que – l'affirmation de hauts responsables du ministère des pêches est catégorique – la Namibie n'attribue pas de quotas à des acteurs non-namibiens, sans intéressement d'une partie namibienne.
- La Namibie ne possède en effet qu'un intérêt limité à autoriser un pays étranger à pêcher, ou à laisser filtrer le prix de revient exact du poisson, surtout s'il est un consommateur d'une denrée telle que le chinchard, afin de protéger une industrie qui représente une part non-négligeable du PIB.
- Toutefois, sous réserve de la création effective d'une joint-venture, l'intérêt peut être à créer (cf. infra : recommandations). En effet, cette pratique existe et se monnaie : utilisation d'entrepôts frigorifiques en Afrique du Sud, taxes additionnelles pour les acteurs étrangers (espagnols par exemple, etc.).

En tout état de cause nous proposons ci-après un certain nombre de recommandations en ce sens.

3.2.3 ACTEURS, FRAIS ET TARIFS TOUS PRODUITS CONFONDUS

3.2.3.1 FRAIS ET TARIFS DE NAMPORT

La société gérant les ports de Namibie, les débarquements, chargements, manutentions, transit et globalement toutes opérations à l'intérieur des zones portuaires est autorisée à percevoir des taxes et frais en échange des prestations offertes, aussi bien en ce qui concerne les marchandises exportées depuis la Namibie que celles qui y transitent.

Les frais et tarifs de Namport se répartissent de la sorte et sont données à titre indicatifs pour des navires pouvant transporter des containers, et sans tenir compte des tarifs de remorquage, réparation des avaries, approvisionnement en eaux potables, dépollution des réservoirs, vidanges, heures supplémentaires dimanches et jours fériés, etc. :

Tableau 27 : taxes et droits Namport en Namibie

Taxes et droits	Coût (N\$)	Unité	Conditions particulières
Taxes portuaires	107 + 9	Pour 100 tonneaux de jauge brute (TJB) + par période de 6 heures	Rabais de 15% en-deçà de 12 heures. Seulement 25% pour les navires ancrés.
Taxe conso. Apels	67 20	Par 100 TJB et pour 67 appels Pour les appels au-delà de 67	
Droits de mouillage	34 68	Par 100 TJB et par période de 6H Par 100 TJB et par période de 12H	Sauf périodes déchargement, chargement, transbordement (sauf si le navire n'utilise pas les services de Namport)
Navires de pêche à l'exportation			
Tarif de base demi-gros (vrac ou containers)	37	Par tonne de chinchards (HM) et appât	
	180	Par tonne de filets de merlu	
	119	Par tonne de merlu (sauf filets)	
	71	Par tonne de filets de chinchards (HM)	
	236	Par tonne de filets autres poissons	
	180	Par tonne de poissons (sauf filets)	
	236	Par tonne de mollusques, crustacés, etc	
Navires de pêche transbordement			
Transbordement direct (sans passer par le quai)	17	Par tonne de chinchards (HM) et appât	
	82	Par tonne de filets de merlu	
	55	Par tonne de merlu (sauf filets)	
	109	Par tonne de filets autres poissons	
	82	Par tonne de poissons (sauf filets)	
	109	Par tonne de mollusques, crustacés, etc	
Transbordement indirect (en passant par le quai)	41	Par tonne de chinchards (HM) et appât	Le transbordement de poisson est considéré comme un
	113	Par tonne de filets de merlu	
	84	Par tonne de merlu (sauf filets)	

Taxes et droits	Coût (N\$)	Unité	Conditions particulières			
	142 113 142	Par tonne de filets autres poissons Par tonne de poissons (sauf filets) Par tonne de mollusques, crustacés, etc	transbordement si un accord de vente a été signé avant que le poisson ne soit à quai.			
Autres marchandises (vrac)						
Exportation	72 29 294 141 29	Par tonne (poissons en conserve) Par tonne (ciment) Par tonne (nourriture autre) Par tonne (riz) Par tonne (farines)	Variable en fonction marchandises (échantillon)			
	Transbordement	96		Par tonne, toutes marchandises confondues		
	Déchargement / Expédition	3 000 4 007 5 209		Conteneurs de 6m Conteneurs de 12m Conteneurs de 13,7m	Pour pays hors SACU et pour conteneurs fermés	
	Grues					
	Grues (Location)	424 490 672 2 365 3 392 3 937 6 299		Heure pour une capacité de 4 T Heure pour une capacité de 10 T Heure pour une capacité de 15 T Heure pour une capacité de 60 T Heure pour une capacité de 80 T Heure pour une capacité de 100 T Heure pour une capacité de 140 T		
Grues (location) par conteneur		153 192 231	Conteneurs de 6m Conteneurs de 12m Conteneurs de 13,7m	Uniquement pour les porte-conteneurs		
Déchargement / Expédition						
Vrac (palettes et cargaisons unifiées)		48	Par Tonne	Nombreux autres tarifs pour cargaisons dangereuses, bois, minerais, véhicules, etc.		
Vrac en gros reçu directement dans un camion ou un wagon (citerne ou non)		29 43 57	Liquides (par tonne) par un tuyau Marchandises en vrac (par T) Marchandises à l'expédition (par T) avec remplissage			
Vrac à destination des pays du corridor ¹⁶		100 100 2 200 3 950 5 105	Marchandises en gros, par tonne Marchandises dégroupées, par tonne Conteneurs de 6m Conteneurs de 12m Conteneurs de 13,7m	Autres tarifs pour marchandises dangereuses et « anormales ».		
Transbordement indirect						
Vrac (palettes, cargaisons unifiées, rouliers)	93	Par tonne				
Poissons	93	Par tonne	Autres que navires de pêche (cf. supra)			
Location, dépôtage, stockage						
Location d'un espace	variable	Par m2 et en fonction durée				

¹⁶ Angola, Botswana, RDC, Zambie, Botswana, Zimbabwe, Malawi et Afrique du Sud.

Taxes et droits	Coût (N\$)	Unité	Conditions particulières
sur le port			
Stockage de marchandises vrac	15 27	Par tonne et par jour à l'extérieur Par tonne et par jour à l'intérieur	
Manutention des conteneurs			
Chargement / déchargement	860 1 114 1 955	Conteneurs de 6m Conteneurs de 12m Conteneurs de 13,7m	
Transbordement	1 638 2 580 2 880	Conteneurs de 6m Conteneurs de 12m Conteneurs de 13,7m	
Déplacement conteneurs frigorifiques ventilés et	386 778 1 072	Conteneurs de 6m (par mouvement) Conteneurs de 12m (par mouvement) Conteneurs de 13,7m (par mouvement)	Nombreux cas particuliers non détaillés ici : amendes pour températures non conformes des conteneurs frigorifiques, etc.
Déplacement autres conteneurs	320 482 643	Conteneurs de 6m (par mouvement) Conteneurs de 12m (par mouvement) Conteneurs de 13,7m (par mouvement)	
Stockage des conteneurs à l'import J 4 à 8	92 184 317	Par jour et par conteneurs de 6m Par jour et par conteneurs de 12m Par jour et par conteneurs de 13,7m	Trois premiers jours gratuits
Stockage des conteneurs à l'import 8 à 12 J	184 371 635	Par jour et par conteneurs de 6m Par jour et par conteneurs de 12m Par jour et par conteneurs de 13,7m	
Stockage des conteneurs à partir de 12 J	239 396 659	Par jour et par conteneurs de 6m Par jour et par conteneurs de 12m Par jour et par conteneurs de 13,7m	
Stockage des conteneurs à l'export	92 184 320	Par jour et par conteneurs de 6m Par jour et par conteneurs de 12m Par jour et par conteneurs de 13,7m	Nombreux cas particuliers non détaillés
Montant additionnel pour conteneurs frigorifiques	39 78 117	Par jour et par conteneurs de 6m Par jour et par conteneurs de 12m Par jour et par conteneurs de 13,7m	

- De façon générale une simulation sur une tonne supposée de chinchards à l'export, chargée dans un conteneur frigorifique de 12m (soit environ 44 tonnes de poissons) comprenant les éléments mentionnés ci-dessus applicables aux opérations portuaires donne un chiffre aux alentours de 80 N\$ par conteneur, soit environ 9 à 10 USD par tonne en situation « normale » (pas de frais additionnels de dépôtage, etc.). En ajoutant proportionnellement taxes portuaires et droit de mouillage, ce chiffre ne dépasse pas selon nos estimations en 2012, 9 à 12 dollars par tonne. Soit 0,09 à 0,12 \$ par kilo.
- Pour un conteneur de 12m de poulet sud-américain, transbordé à Walvis Bay et exporté vers la RDC ce chiffre (à la tonne) sera réduit : de 400 à 450 \$ par conteneur, soit 0,015\$ au kilogramme pour un conteneur de poulets congelés entiers (environ 26 220 kg).
- Enfin, pour une tonne de riz en vrac déchargée à Walvis Bay, stockée 5 jours à l'abri, puis rechargée dans un container de 6m à destination de Kasumbalesa, une telle simulation fournit une estimation aux environs de 8\$ la tonne, soit 0,08\$ le kilo.

En tout état de cause, les opérations portuaires à Walvis Bay représentent selon nos estimations tout au plus 5% du prix FOB.

3.2.4 EVOLUTION DU ROLE DU CORRIDOR WALVIS-BAY NDOLA LUBUMBASHI

Au-delà des routes maritimes d'importants progrès ont été faits en matière d'infrastructure de transport routier entre la Namibie, la Zambie et la RDC. Le « corridor » est devenu, depuis la construction du pont reliant Katima Mulilo en Namibie et Sesheke en Zambie en 2004, le principal axe routier d'exportation depuis la Namibie. Pour promouvoir les échanges et faciliter le commerce la Namibie et la Zambie ont créé un groupe rassemblant les Etats mais également les acteurs privés opérant le long de ce corridor, auparavant appelé « Trans-Capri » , par la suite étendu à la RDC par l'accord portant création du « Corridor Walvis Bay – Ndola – Lubumbashi », signé à Livingstone en Zambie le 5 mars 2010.

Cet accord a permis l'adoption d'un plan d'action par toutes les parties prenantes, révisé annuellement afin de mesurer la progression de la mise en œuvre des mesures qu'il contient.

C'est à la RDC qu'incombait et qu'incombe toujours une grande part des obligations mises à la charge des parties ; l'objectif étant d'harmoniser les procédures et de faciliter le commerce sur cet axe.

3.2.4.1 TRANSPORT PAR LA ROUTE ET TRANSPORT PAR LA MER

Les statistiques officielles namibiennes mettent en valeur l'importance du commerce par transport routier entre les deux pays, bien que les statistiques des années passées ne permettent pas de conclure à une progression linéaire de ce commerce. Au contraire le poids de chaque mode de transport principal (mer et route) est variable, que ce soit en volume ou en valeur des marchandises transportées. Si la route –donc l'axe principal vers le Katanga et les Kasai- a représenté 82% de la valeur des exportations depuis la Namibie en 2009, elle n'en représentait en 2011 qu'environ moitié moins.

Tableau 28 : Valeur des denrées exportées en fonction du mode de transport (en pourcentage de la valeur annuelle exportée)

	2007	2008	2009	2010	2011
Air	0,02	3,1	0	0,01	0,05
Route	54,6	77,3	82	63,8	43,4
Mer	45,5	19,5	18	36,2	56,6

Source : NSA, Windhoek et WBNLCG.

En revanche, les exportations maritimes représentent, logiquement, le plus grand volume des biens exportés vers la RDC de façon relativement constante, malgré le pic de 2008 (38 140 tonnes transportées par route pour plus de 30 millions de dollars US).

Tableau 29 : Volume des denrées exportées en fonction du mode de transport (en pourcentage du volume annuel exporté)

	2007	2008	2009	2010	2011
Air	0,0	3,1	0,0	0,0	0,0
Route	27,4	44,8	39,0	30,2	24,5
Mer	72,6	55,1	61,0	69,8	75,5

Source : NSA, Windhoek et WBNLCG.

49

En termes de produits, le chinchard au cours des cinq dernières années a toujours représenté le plus grand volume des denrées exportées par la route, tandis que le sel reste la principale denrée, avec certains produits de la pêche, exportée par la mer. Ces données sont à lire, pour l'année 2008 seulement, en gardant en tête ce qui a été dit plus haut : à savoir une diversification unique des exportations vers d'autres produits cette année-là.

Tableau 30 : Mode de transport de quelques denrées principales exportées depuis la Namibie (volume, en % du volume annuel transporté par route et par mer)

Positions tarifaires et dénominations	2007		2008		2009		2010		2011	
	Mer	Route	Mer	Route	Mer	Route	Mer	Route	Mer	Route
020220:Frozen unboned bovine meat (excl. carcasses)	0,10	0,52	0,00	0,10	0,00	0,08	0,00	0,00	0,00	0,00
020230:Frozen boneless bovine meat	0,16	1,86	0,00	0,29	0,00	0,02	0,00	0,01	0,00	0,02
020610:Fresh or chilled edible bovine offal	0,00	0,00	0,00	0,04	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
020622:Frozen bovine livers	0,00	0,38	0,00	0,08	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
020629:--Other frozen edible bovine offal (excl. tongues and livers)	0,00	0,61	0,03	0,56	0,00	0,24	0,00	0,29	0,00	0,00
020649:--Other frozen edible swine offal (excl. livers)	0,00	0,00	0,00	0,04	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
020680:Edible Offal of bovine animals - Other fresh or chilled	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,04	0,00	0,00	0,00	0,00
020690:Edible Offal of Bovine animals - Other frozen	0,06	1,60	0,00	0,36	0,00	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00
020711:Fresh or chilled whole chickens	0,00	0,00	0,00	0,02	0,00	0,88	0,00	0,00	0,00	0,00
020712:Frozen whole chickens	0,61	13,02	0,03	2,57	0,01	0,65	0,00	0,31	0,00	0,00
020713:Meat and Edible Offal, of the poultry - Cuts and offal, fresh or chilled	0,00	0,08	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
020714:Frozen cuts and offal of chicken	0,48	4,90	0,00	7,30	0,00	7,35	0,00	0,65	0,00	0,17
030264:Fresh or chilled mackerel	0,00	0,00	0,00	0,07	0,00	0,57	0,00	0,00	0,00	0,00
030333:--Sole (SOLEA SPP)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,04
030374:Frozen mackerel	11,52	47,97	0,30	30,20	0,08	53,17	0,15	82,72	6,00	86,06

Positions tarifaires et dénominations	2007		2008		2009		2010		2011	
030378:Frozen hake	0,10	0,06	0,23	0,19	0,01	0,09	0,04	0,01	0,02	0,04
030379:Frozen fish, nes	1,55	14,99	0,06	3,89	0,00	2,26	6,48	4,22	10,59	6,67
030499:--Other	20,77	2,83	20,20	2,64	11,15	1,76	15,70	6,45	0,00	0,00
250100:Salt and pure sodium chloride, whether or not cont.g anti-caking agents...; sea water	64,45	1,14	79,07	2,68	88,71	1,27	75,62	0,13	76,96	0,41
252321:White portland cement	0,00	0,00	0,00	0,40	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
252329:--Other portland cement (excl. white)	0,00	0,42	0,00	1,18	0,00	0,23	0,01	0,00	6,26	0,00

Source : NSA.

En termes de valeur en revanche, les produits de la pêche (poissons congelés) représentent l'essentiel des biens exportés depuis la Namibie vers la RDC.

Tableau 31 : Mode de transport de quelques denrées principales exportées depuis la Namibie (valeur, en pourcentage de la valeur annuel transportée par mer et par route)

Positions tarifaires et dénominations	2007		2008		2009		2010		2011	
	Mer	Route	Mer	Route	Mer	Route	Mer	Route	Mer	Route
020220:Frozen unboned bovine meat (excl. carcasses)	0,65	1,12	0,00	0,20	0,00	0,13	0,00	0,00	0,00	0,00
020230:Frozen boneless bovine meat	1,76	4,04	0,00	1,03	0,00	0,04	0,00	0,05	0,00	0,09
020610:Fresh or chilled edible bovine offal	0,00	0,17	0,00	0,02	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
020622:Frozen bovine livers	0,00	0,49	0,00	0,13	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
020629:--Other frozen edible bovine offal (excl. tongues and livers)	0,00	0,73	0,18	1,27	0,00	0,47	0,00	0,50	0,00	0,00
020649:--Other frozen edible swine offal (excl. livers)	0,00	0,00	0,00	0,04	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
020680:Edible Offal of bovine animals - Other fresh or chilled	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,02	0,00	0,00	0,00	0,00
020690:Edible Offal of Bovine animals - Other frozen	0,29	1,52	0,00	0,28	0,00	0,02	0,00	0,00	0,00	0,00
020711:Fresh or chilled whole chickens	0,00	0,00	0,00	0,10	0,00	0,43	0,00	0,00	0,00	0,00
020712:Frozen whole chickens	2,85	11,17	0,23	4,48	0,03	1,35	0,00	0,53	0,00	0,00
020713:Meat and Edible Offal, of the poultry - Cuts and offal, fresh or chilled	0,00	0,16	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
020714:Frozen cuts and offal of chicken	2,17	5,58	0,00	8,63	0,01	10,21	0,00	1,18	0,00	0,28

Positions tarifaires et dénominations	2007		2008		2009		2010		2011	
030264:Fresh or chilled mackerel	0,00	0,00	0,00	0,10	0,00	0,02	0,00	0,00	0,00	0,00
030333:--Sole (SOLEA SPP)	0,00	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,02	0,00	0,05
030374:Frozen mackerel	24,06	45,23	1,09	25,20	0,38	50,53	0,33	78,58	22,25	73,10
030378:Frozen hake	0,16	0,09	0,45	0,18	0,06	0,10	0,09	0,02	0,06	0,02
030379:Frozen fish, nes	3,24	13,92	0,42	2,90	0,00	3,61	23,40	4,71	52,23	7,00
030499:--Other	45,95	2,45	71,95	2,26	53,96	1,35	48,25	5,03	0,00	0,00
250100:Salt and pure sodium chloride, whether or not cont.g anti-caking agents...; sea water	17,39	0,02	24,21	0,20	45,27	0,10	19,75	0,01	17,58	0,05
252321:White portland cement	0,00	0,00	0,00	0,16	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
252329:--Other portland cement (excl. white)	0,00	0,10	0,00	0,22	0,00	0,03	2,08	0,00	6,07	0,00

Source : NSA

Dans tous les cas, le corridor Walvis-Bay, Ndola, Lubumbashi est devenu un axe essentiel des importations vers la RDC et offre de nombreuses perspectives en matière de commerce entre les pays concernés, voir les pays du pourtour de l'Océan Atlantique sur lequel ouvre le port de Walvis Bay. Si le corridor a connu de nombreux progrès ayant contribué à sa dynamisation, il n'est pas exempt de reproches sur les facteurs de blocage.

3.2.4.2 EVOLUTIONS NOTABLES SUR LE PARCOURS

Depuis la création du corridor, le principal progrès a concerné la mise en service, côté congolais du poste frontière de Kasumbalesa en 2010, ainsi que des aires de stationnement, améliorant relativement la fluidité du trafic.

Toutefois, cette réalisation n'a pas encore permis de diminuer le temps d'attente de Kasumbalesa de 3 à 7 jours à quelques heures (Zambie), voire moins d'une heure (Namibie) pour les transporteurs. Le délai moyen de dédouanement reste d'un à deux jours, ce qui, nonobstant les désagréments liés à l'attente, pose certains problème dans le cas de marchandises et vivres frais périssables.

L'autre principale évolution sur le trajet est la facilitation des visas pour les transporteurs, donnés pour des durées plus longue que les premières années et facilement renouvelables. Toutefois le visa namibien reste un problème pour bon nombre de transporteurs congolais en l'absence de consulat à Lubumbashi.

Le plan d'action de 2010 prévoyait par ailleurs la mise en place d'un poste frontière unique Zambie/RDC qui pour l'instant reste hypothétique.

3.2.4.3 PRINCIPAUX GRIEFS A L'ENCONTRE DE LA PARTIE CONGOLAISE RELEVES PAR LE WBNL CORRIDOR GROUP

Les principaux griefs qui continuent à être faits à la partie congolaise pour faciliter le commerce sur l'axe routier permettant l'import des marchandises sont de deux sortes : tarifaires et non tarifaires.

3.2.4.3.1 Principales barrières tarifaires :

Le niveau des frais de transit perçus. Alors que l'accord tripartite prévoyait l'harmonisation de ces frais à l'instar des protocoles de la COMESA et de la SADC¹⁷, les frais de transit côté congolais demeurent élevés en raison de la non-application du protocole de la SADC par la RDC, et sont répercutés par conséquent par les opérateurs sur le prix des marchandises et des services. Ils ont par ailleurs augmenté avec la mise en service du nouveau poste frontière de « Whisky ».

Citons au nombre des autres frais : péages, taxe provinciale, fumigation, carte d'entrée, vaccinations (fièvre jaune, etc.), taxe de tourisme, visa pour chevaux, taxe sur le revenu, taxe du ministère de la santé, etc.

3.2.4.3.2 Principales barrières non tarifaires :

- La quantité des taxes illégales côté congolais. Les organisations régionales de même prévoient une harmonisation des frais perçus aux frontières et la création de zones de libre-échanges qui pâtissent, côté congolais, de la multiplicité des taxes illégales.
- Les questions de la documentation et des procédures douanières. L'harmonisation de la procédure et de la documentation est également une des questions principales abordée depuis 2010 mais jamais résolue. Notamment en ce qui concerne les procédures de pré-dédouanement, permises en théorie selon les autorités congolaises, mais inexistantes selon les acteurs du secteur privé.
- La question des charges par essieu. Ces charges ont été harmonisées et limitées en Zambie et en Namibie conformément aux recommandations de la SADC et de la COMESA mais pas en RDC.
- La libre concurrence des transporteurs. Les transporteurs étrangers demeurent plus taxés que les transporteurs congolais aux frontières congolaises, malgré l'import de denrées de première nécessité destinées à la population congolaises. A noter par ailleurs que ceci est renforcé par le fait que le gouverneur du Katanga est aussi le propriétaire d'une société de transport disposant d'une flotte de semi-remorques.
- En sus, un grief fait à l'ensemble des pays concerne l'absence d'interconnexion des systèmes douaniers aussi bien sur ce corridor que de façon générale qui ne permet pas d'optimiser les contrôles et laisse une porte grande ouverte à la fraude.

3.2.4.4 CONSEQUENCES FINANCIERES SUR LE PRIX DES MARCHANDISES DES BARRIERES AU COMMERCE SUR LE CORRIDOR WALVIS-BAY-NDOLA-LUBUMBASHI.

Les conséquences financières des obstacles au commerce sur le corridor Walvis-Bay Ndola Lubumbashi sont importantes et directement intégrées dans le prix des prestations fournies (transport, transit, manutention, etc.) et donc dans le prix final des marchandises. Le prix FOB à l'export (prix de vente du négociant à l'importateur) tient évidemment compte de ces éléments qui entrent dans le prix de la marchandise acheminée jusqu'à la frontière congolaise.

¹⁷ L'article 15 du protocole de la SADC sur le commerce précise en substance : *"Products imported into, or exported from, a Member State shall, as provided for in Annex IV of this Protocol, enjoy freedom of transit within the Community and shall only be subject to the payment of the normal rates for services rendered"*

Afin de mesurer les coûts engendrés par les différentes procédures, nous avons comparé les évaluations du Walvis Bay Ndola Lubumbashi Corridor Group avec celles des transporteurs que nous avons rencontrés à Windhoek.

- Les frais de transit normalement perçus par les pays membres de la SADC s'élèvent à 10 dollars US pour 100km parcourus dans le pays traversé. La Namibie et la Zambie appliquent ce tarif, si bien que les frais maximaux pour traversé la Zambie du Sud au Nord s'élèvent à 210 \$US par camion. La RDC n'applique pas ce tarif découlant de l'application du protocole de la SADC sur le transport, les communications et la météorologie¹⁸ et les frais de transit prélevés à Kasumbalesa s'élèvent par camion à 1 700\$ pour un trajet au Katanga et jusqu'à 2 300\$ pour un trajet jusqu'aux Kasai, soit respectivement 1 690\$ et 2 260\$ de plus que ce qui est recommandé (sur la base des distances Kasumbalesa-Lubumbashi et Kasumbalesa-Kolwezi).
- Depuis la mise en service des nouvelles installations du poste frontière de Kasumbalesa, une hausse de 550 \$ US par camion a renchéri le coût des procédures dédouanement qui, inévitablement, sont répercutés sur le prix des denrées. La Zambie, qui a procédé à des installations similaires a, de même, renchéri les coûts applicables aux transporteurs.
- Le coût de la corruption est fonction de l'expérience des chauffeurs sur le trajet et, bien que demeure une petite corruption en Zambie, elle est principalement perçue en RDC, notamment à Kasumbalesa, et est évaluée entre 500\$ et 1 500\$ par trajet le long du corridor selon les transporteurs namibiens. Le coût de cette corruption est de façon non-officielle pris en charge dans les frais et systèmes de rémunération des chauffeurs effectuant ce trajet.
- Le temps de rotation jusqu'au Katanga ou au Kasai depuis Walvis Bay est estimé à 25 jours, contre 7 pour la Zambie. La distance n'est pas la seule explication ; l'état des infrastructures, les délais de dédouanement et les tracasseries administratives en sont une autre. L'une des principales sources d'augmentation des prix des denrées en RDC, en comparaison avec la Zambie par exemple est l'impossibilité pour les transporteurs de charger du fret au retour, en particulier dans les camions frigorifiques (la majorité). Une incompréhension existe entre opérateurs namibiens et zambiens d'un côté et congolais de l'autre : les premiers n'appliquent pas les lois interdisant aux transporteurs de charger dans un camion frigorifique servant au transport de vivres frais ou produits congelés des marchandises telles que des minerais, etc. Si bien que les camions chargés de produits congelés en provenance de Walvis Bay, chargent au retour du cuivre ou tout autre minerai zambien. En revanche les camions frigorifiques à leur retour de RDC font un trajet le plus souvent à vide au moins jusqu'en Zambie, d'où ils chargent ensuite des marchandises.

Bien que le coût exact de cette rotation incomplète soit difficile à chiffrer, il s'agit, en plus d'être un manque à gagner pour les opérateurs et donc d'un obstacle au commerce, d'un frein à la réduction du prix des denrées alimentaires importées par la route par camions frigorifiques.

¹⁸ Signé en 1997.

3.2.4.5 PRINCIPALES CONCLUSIONS SUR L'EXPLOITATION DU CORRIDOR WALVIS-BAY-NDOLA-LUBUMBASHI.

L'ensemble des taxes jugées indues sur le corridor peut ainsi s'élever à plus de 4 000\$ par camion, mais est de façon générale compris entre 2 500 et 3 000\$. Une somme élevée, facturée par les transporteurs aux opérateurs (négociants et/ou importateurs) qui aura des répercussions inévitables sur le prix de revient final marchandises. Elle équivaut, hors charges habituelles incluses dans le transport (carburant, assurance, pneus, autres consommables, etc.) à un rapport de coût au km sur le tronçon en question (2 600 kms) de 1\$ à 1,2\$. Soit l'équivalent de ce qui est normalement le coût kilomètre moyen par véhicule du transport en Afrique Australe, tout compris (incluant carburant, assurance, pneus, consommables, etc.)¹⁹.

Aussi longtemps qu'il restera aussi cher de circuler sur le corridor, et malgré la demande côté congolais, il y a peu de chances i) de voir le trafic augmenter bien au-delà du niveau auquel il est parvenu aujourd'hui, et ii) de voir le prix des marchandises impacté par une stabilisation du coût du transport.

¹⁹ Données Banque Mondiale. A noter que cette institution évalue le coût au kilomètre à l'intérieur de la RDC (donc hors corridor) parmi l'un des plus chers au monde à 2,6\$ par km, trois à quatre fois plus que dans les autres pays de la SADC.

4 CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS SUR LE CONTRÔLE DE LA STRUCTURE DU PRIX DES SURGELES A PARTIR DE L'EXEMPLE NAMIBIEN

4.1 UN ENVIRONNEMENT STATISTIQUE IMPARFAIT HAUTEMENT PREJUDICIABLE

4.1.1 LES VOLUMES EXPORTES DEPUIS LA NAMIBIE VERS LA RDC NE CORRESPONDENT PAS AUX VOLUMES IMPORTES

La première partie de notre étude, nous a permis, de façon inattendue, de vérifier que les volumes exportés depuis la Namibie ne correspondent pas aux volumes importés en RDC en provenance de ce pays.

La traçabilité des marchandises n'est pas permise, et comme le montre l'exemple du poisson chinchard, les positions tarifaires à l'exportation et à l'importation varient, tant et si bien que la principale denrée exportée de Namibie en valeur (030374) n'est pas la principale denrée importée en RDC (030379).

Ce faisant, cela nous a également permis de vérifier la faiblesse du système statistique congolais, non consolidé, et où deux institutions (OCC et DGDA) font double emploi dans un environnement où l'interconnexion des structures n'existe ni entre elles, ni au sein de chacune avec leurs entités décentralisées.

Par extension, cela pose la question centrale de l'interconnexion des systèmes douaniers des deux pays afin de limiter la fraude, mais également de faciliter les procédures douanières. Le commerce routier via le corridor Walvis Bay-Ndola-Lubumabashi est un exemple parlant.

4.1.2 DES VALEURS NE CORRESPONDANT PAS ET DES PRIX FOB A L'EXPORT « NEGOCIANTS »

En raison de ce qui précède les valeurs des importations et des exportations ne correspondent pas non plus. En revanche, comme ont permis de le vérifier les fichiers de BIVAC qui effectuent les contrôles avant embarquement, les seuls prix enregistrés en Namibie sont les valeurs FOB, qui correspondent à des prix « négociants » -ce sont eux qui annoncent les valeurs- et non à des prix « fournisseurs ».

Une conséquence, est donc qu'à certaines exceptions près les prix à l'unité (tonne, kilo, conteneur, etc.) sont sensiblement les mêmes à l'exportation en Namibie, qu'à l'importation en RDC. De même, lorsque le producteur est lui-même l'exportateur (Erongo Marine Entreprises ou Namsov Ltd par exemple pour le poisson), il pratique les prix du marché, semblables à ceux des négociants.

La question de fond était alors de comprendre les déterminants de ce prix FOB et dans quelle mesure le contexte externe à la RDC déterminait l'évolution des prix.

4.1.3 UNE PROGRESSION DU PRIX FOB MOINS RAPIDES QUE CELLE DU PRIX A LA CONSOMMATION

Les déterminants du prix FOB sur lesquels le contexte namibien a un impact sont essentiellement de trois ordres :

- Le carburant, qui est la principale source de mouvement du prix des denrées exportées, lié à la conjoncture internationale ;
- Le taux de change, de façon relativement marginale en raison de la stabilité du dollar namibien mais qui a eu un impact fortement négatif fin 2007 - début 2008 puisqu'une grande partie des exportations namibiennes sont payées en dollars US,
- Le coût du transport, hormis le carburant, et notamment des taxes, procédures, et perceptions illicites sur le corridor Walvis-Bay Ndola Lubumbashi, mais également sur la façade maritime. Il s'agit en réalité du coût d'une intégration régionale à deux vitesses, dans laquelle la RDC est pour le moment, malgré des progrès certains, à la marge.

Les autres éléments (manutention, stockage, conditionnement, etc.) constituent des coûts fixes dont l'évolution est lente et impacte peu les prix à l'exportation. De même les taxes et prélèvements liés à la politique de pêche du gouvernement namibien sont stables depuis plusieurs années.

En revanche, la politique namibienne en matière de quotas, notamment pour le « horse mackerel » a eu comme conséquence de réduire de beaucoup l'offre namibienne et donc d'augmenter les prix.

De façon générale, les prix FOB des produits namibien congelés ont connu une hausse importante entre fin 2007 et début 2009, suivie d'une diminution en 2009 et d'une stabilisation relative depuis lors. Si bien que le prix à l'export des marchandises a progressé moins vite que le prix à la consommation en RDC. De cette analyse ressort que la hausse des prix est donc à rechercher avant tout en RDC qu'à l'extérieur.

Les mesures à prendre au niveau régional ou bilatéral pour résorber cette hausse des prix sur le marché congolais sont donc relativement limitées. **Cependant la coopération douanière et une plus grande transparence sur les prix producteurs en Namibie sont des objectifs à atteindre pour limiter les hausses injustifiées. Enfin l'autre axe principal permettant de limiter les prix FOB concerne la levée des barrières tarifaires et non tarifaires au commerce, en particulier sur l'axe routier, appelé à gagner en importance.**

4.1.4 UNE COOPERATION NAMIBIE-RDC QUI GAGNERAIT A TROUVER UN CADRE

La RDC pâtit à plusieurs titres auprès des autorités namibiennes d'une image de pays rechignant à entrer dans des zones de libre-échange que sont la SADC et la COMESA et a en appliqué les textes.

La question de la non-ratification du Protocole sur le Commerce et du moratoire demandé par les autorités congolaises n'est pas perçue comme pouvant permettre à court terme une

amélioration sensible de la coopération commerciale et douanière, non plus que de l'augmentation du volume du commerce. Ce malgré un grand nombre d'investisseurs namibiens (exportateurs, transporteurs, etc.).

La fraude reste importante que ce soit en Namibie ou en RDC : poissons exportés illégalement depuis la haute mer, camions déchargés côté zambien et chargement passant au moyen de passeurs transportant de petites quantités avant reconstitution du côté congolais, falsification des dossiers de dédouanements, etc.

Dans ce contexte la question du cadre de coopération douanière, que celui-ci soit bi ou multilatéral est importante et urgente.

De même en matière de questions relative à la pêche et à la coopération Namibie-RDC en la matière, la méfiance des autorités namibiennes est importante. Le marché congolais représente pour les exportateurs namibiens un potentiel énorme et l'intérêt en contrepartie d'un quota de pêche est perçu pour le moment comme étant très limité.

4.2 RECOMMANDATIONS

4.2.1 RENFORCER LA TRAÇABILITE DES DENREES ET DE LEUR PRIX

4.2.1.1 REDUIRE LE RISQUE STATISTIQUE EN RDC

Un des principaux moyens de tracer les denrées, l'évolution et la structure de leurs prix est de responsabiliser i) un bureau statistique unique au sein de la DGDA dans la production des statistiques nationales de RDC, ii) l'INS dans la communication de ces données.

Ce bureau doit donc être localisé au sein de la DGDA, doté de tous les moyens informatiques disponibles et interconnectés par internet et par le biais du logiciel Sydonia++ aux bureaux décentralisés de la DGDA à Matadi, Lubumbashi et Kasumbalesa, Goma, Bukavu ainsi qu'à tout point d'entrée dans le pays, pour suivre un temps réel l'état des dédouanements à l'importation et à l'exportation. L'équipe employée au sein du bureau statistique des douanes doit intégrer du personnel chargé des statistiques de l'OCC, et dirigé par de véritables ingénieurs informaticiens.

Le renouvellement du parc informatique et l'interconnexion des bureaux et administrations constituent une priorité absolue du gouvernement congolais.

Le ministère des Finances de RDC doit veiller à ce que l'OCC et la DGDA adoptent une nomenclature unique (celle de Sydonia++), et définir dans un cahier des charges les droits d'accès, de consultation et le reporting nécessaire à faire aux autorités. Notamment, une version nettoyée, grand public, doit être envoyée, électroniquement, mensuellement à l'Institut National de Statistiques (INS) qui doit être chargé de la communication de ces données sur le commerce extérieur.

4.2.1.2 REDUIRE LE RISQUE STATISTIQUE ENTRE LA RDC ET LA NAMIBIE

Le risque statistique entre les données à l'export en Namibie et les données à l'import en RDC est aujourd'hui à son maximum : les tarifs douaniers utilisés ne correspondent pas,

les règles d'origine ne sont pas harmonisées et il n'existe pas de cadre d'échanges statistiques.

Les échanges de données douanières doivent pourtant faire l'objet de mesures immédiates des deux pays. MENAA Finance recommande :

La mise en place d'une commission statistique mixte que doit demander la RDC à la Namibie au titre de la coopération douanière. L'objectif de cette commission statistique, composée d'ingénieurs statisticiens et d'experts en commerce international membres des administrations congolaise et namibienne (en RDC : OCC, DGDA. En Namibie : Namibian Customs and Excise) doit être :

58

- D'harmoniser les tarifs douaniers utilisés selon les recommandations faites par la SADC et la COMESA
- De créer un cadre d'échanges permanents, informatisé, entre les données namibiennes et congolaises, afin d'apporter des réponses appropriées aux failles du système (fraude, exportations et/ou importations non enregistrées, etc.). Ces échanges doivent porter sur les tarifs douaniers, les volumes, les valeurs, les exportateurs, importateurs, dates, les conditionnements, etc. aussi bien pour les produits exportés depuis la Namibie que pour les produits transitant par ce pays.

De façon plus spécifique, afin de limiter la fraude et d'améliorer la traçabilité des marchandises ainsi que le prix FOB à l'export, la RDC doit exiger à ses frontières des importations en provenance de Namibie la présentation du dossier de dédouanement à l'export, et notamment :

- Pour les biens originaires de Namibie :
 - Le certificat d'origine SADC

Certificat d'origine de la SADC émis en Namibie

Made in Namibia

SADC CERTIFICATE OF ORIGIN

Registration No. (Mandatory)		3. Country Ref. No. NA 013096			
1. Exporter (Name and Office Address)		SOUTHERN AFRICAN DEVELOPMENT COMMUNITY (SADC) CERTIFICATE OF ORIGIN			
2. Consignee (Name and Office Address)		4. Particulars of Transport			
		5. For Official use only			
6. Marks and numbers; number and kind of package, description of goods:		7. Customs Tariff No.	8. Origin Criterion (See overleaf)	9. Gross weight or other quantity	10. Invoice No. and date (Optional)
(i) Marks and Nos.	(ii) Description of goods				
11. DECLARATION BY EXPORTER/SUPPLIER I, the undersigned, declare that the goods described above meet the conditions required for the issue of this certificate and are originating in _____ (Country) Place and date _____ Signature _____		12. CERTIFICATION OF ORIGIN Declaration MINISTRY OF FINANCE CUSTOMS & EXCISE 08 OCT 2012 SADC NO. 8 REPUBLIC OF NAMIBIA (Origin Stamp and Signature) Certificate of Customs or Other Designated Authority		13. FOR CUSTOMS PURPOSES (optional) Export Document No. _____ Date _____ Customs Office _____ Signature _____ Stamp _____	

Source : Namibian Customs

- Le formulaire de déclaration en douanes qui comporte deux éléments essentiels : un numéro d'enregistrement unique attribué pour chaque dédouanement et un timbre fiscal namibien cacheté.
- Pour les biens ayant transité par la Namibie :
 - Le formulaire de déclaration en douanes qui comporte deux éléments essentiels : un numéro d'enregistrement unique par dédouanement et un timbre fiscal namibien cacheté.

Exemple de formulaire de déclaration en douanes namibien et numéro d'enregistrement

Handwritten: Kout Transit

DECLARATION FORM		1. DECLARATION		A. OFFICE OF DESTINATION OR DEPARTURE	
TIN	BSIC	IM	8	OFFICE CODE	MANIFEST NUMBER
CB C/O 26 - KM 5 - 1 ARGENTINA		3. FORMS	4.	REGISTRATION NO. & DATE	ASSESSMENT NO. & DATE
		1	1	C 38961	28/09/2012
TIN	VARIOUS	5. ITEMS	6.	7. DECLARANT REF. NUMBER	RECEIPT NO. & DATE
BSIC		1		2012 / H20269	
E & ADDRESS) AD 500		9.	10.	11.	12.
TIN	TUI001	15. COE	16. COO	17. COD	
		AR		CD	
		20. DELIVERY TERMS			
		CIF			
QUALITY	19. CONTAINER	22. CURRENCY AND TOTAL FOB VALUE			23. RATE OF EXCHANGE
TRANSPORT AT ARRIVAL	0/1				
1	1	NAD	182417.68		1.0000
QUALITY TRANSFERRED AT FRONTIER		12. OTHER CHARGES DEBITED			

Source : Namibian Customs

Une priorité est donc de créer une interface de consultation commune permettant aux autorités congolaises de vérifier, notamment depuis Matadi et Kasumbalesa, en temps réel, la correspondance du dossier de dédouanement fourni à l'entrée avec celui qui a servi à la sortie. En contrepartie les autorités namubiennes doivent pouvoir avoir elles aussi accès sur une telle plateforme à certains dossiers de dédouanement émis à la frontière congolaise.

Un protocole interne à la DGDA doit définir les dossiers « à risques » devant faire l'objet d'un tel contrôle, en particulier pour des marchandises et denrées de premières nécessité dont les prix augmenteraient de façon indue.

4.2.2 AMELIORER LE CADRE DE COOPERATION DOUANIERE ET COMMERCIALE NAMIBIE – RDC

En faisant le choix de ne pas ratifier le Protocole de la SADC sur le Commerce, la RDC, bien que souhaitant se prémunir contre une libéralisation des échanges qui lui paraît préjudiciable, notamment en raison de l'importance des recettes douanières pour son économie, a pris le risque de se couper d'une voie de partenariats avec les pays d'Afrique australe et notamment la Namibie.

Le renforcement de la participation de la RDC au processus d'intégration régional, SADC et COMESA en priorité, est aujourd'hui urgent. MENAA Finance recommande de converger vers l'adoption des règles de la SADC afin de dynamiser l'intégration régionale et d'éliminer les barrières tarifaires et non tarifaires. D'autant plus que, à l'instar du Mozambique qui a demandé un moratoire jusqu'en 2015 pour les produits sud-africains, ou de la Tanzanie sur le sucre, l'article 3, paragraphe 1, point c du Protocole prévoit que « les États membres qui considèrent qu'ils sont ou ont pu être affectés par le retrait des barrières tarifaires ou non tarifaires (BNT) peuvent (...) se voir octroyer une période de grâce leur accordant plus de temps pour l'élimination des droits de douane et des BNT ».

Toutefois, durant l'intervalle prévu pour la ratification de ce texte et la convergence, le choix d'un accord bilatéral avec la Namibie reste une option souhaitable, dans la foulée des missions déjà entamées par le Ministère de l'Economie et du Commerce.

4.2.2.1.1 Accord bilatéral avec la Namibie

La tâche la plus ardue dans la mise en place puis la signature d'un accord bilatéral avec la Namibie sera de convaincre cette dernière de signer un tel accord en raison des engagements qu'elle a aussi bien dans le cadre de la SACU que dans celui-ci de la SADC.

Toutefois un tel accord, qui ne peut qu'être transitoire, est souhaitable afin de dynamiser la coopération entre deux pays amenés à avoir toujours plus de relations commerciales aussi bien avec le Bas-Congo qu'avec le Katanga. Malgré certaines tentatives, les avancées sur le chemin d'une coopération plus étroite aussi bien en ce qui concerne la pêche que le corridor Walvis Bay – Lubumbashi semblent aujourd'hui relativement stagnante. Nous proposons ici des pistes de redynamisation des partenariats.

La RDC possède des intérêts évidents à signer un accord bilatéral avec la Namibie :

- La question de la réduction du prix des denrées de grande consommation sur le marché congolais pour des objectifs de stabilisation économique et de paix sociale ;
- La question de débouchés sur la façade atlantique à des tarifs préférentiels pour des produits congolais (bois, minerais, etc.) ;
- La question de l'approvisionnement en ressources halieutiques et notamment en « horse mackerel » ou chinchard;
- Par extension la possibilité de bénéficier de quotas de pêche en Namibie, sous réserve de trouver la formule adéquate pour prendre part à cette pêche ;

Il est en revanche moins certains que la Namibie ait aujourd'hui autant d'intérêts, et dans les conditions actuelles de coopération douanière, à signer un tel accord avec la RDC. Pour autant, nos discussions avec les autorités namibiennes (douanes, pêches, commerce) ont montré qu'il y avait une grande demande en la matière et une profonde méconnaissance du potentiel congolais. La perception namibienne est souvent la même :

- Une demande de quotas de pêche de la RDC sans contrepartie pour la Namibie ;
- Un manque de coopération pour lever les barrières tarifaires et non-tarifaires au commerce qui permettrait aux exportateurs namibiens de prospérer sur le marché congolais;
- Une restriction à des accords commerciaux limités à la facilitation de l'exportation de bovins sur pieds²⁰,
- L'absence de règles d'origine précise en RDC.
- Des changements d'interlocuteurs fréquents, notamment sur le sujet de la pêche.

Un accord bilatéral entre les deux pays doit donc s'attacher à lever ces obstacles, à faciliter les investissements namibiens dans des secteurs stratégiques et à préciser les objectifs congolais :

²⁰ Cf. "Abridged Trade Agreement to facilitate trade in livestock and livestock products" du 7 février 2011.

- Établir une liste de produits pouvant être exportés/importés à des tarifs préférentiels (produits alimentaires congelés originaires de Namibie, bois et minerais congolais, etc.) et négocier des tarifs préférentiels entre les deux pays.
- Faciliter les investissements namibiens dans les secteurs stratégiques, à l'instar du projet d'acquisition d'une concession namibienne au Katanga. Ces secteurs stratégiques, qui recoupent en partie ceux qui ont été identifiés par l'Étude Diagnostique sur l'Intégration du Commerce (Banque Mondiale) en 2010, doivent inclure :
 - Les mines : le secteur minier est à l'évidence le secteur le plus susceptible de rencontrer l'intérêt de la Namibie, en raison de son exploitation majoritairement au Katanga et de l'ouverture directe sur le corridor de Walvis-Bay. D'ores et déjà l'acquisition d'une concession est au sujet des discussions avec la Namibie. Elle pourrait faire l'objet d'engagements des deux pays dans le cadre d'un accord bilatéral²¹.
 - L'agriculture : le débouché sur la façade atlantique qu'offre le corridor est une opportunité nouvelle pour les opérateurs économiques congolais du secteur de l'agriculture. Ceux-ci manquant fortement de capitaux, notamment en ce qui concerne la dynamisation de cultures commerciales qui ont souffert de l'instabilité politique du pays, la Namibie représente une opportunité de financement de ce secteur.
 - L'agroforesterie : la Namibie importe peu de bois congolais compte tenu des difficultés d'exportation depuis les provinces forestières, majoritairement au Nord du pays. Pour autant le bois est l'une des denrées principales qui pourraient intéresser un pays de hauts-plateaux arides comme la Namibie.
 - La pêche et l'aquaculture : la RDC doit explicitement proposer au gouvernement namibien dans la foulée de discussions entamées en 2009-2010 des investissements possibles dans le secteur de la pêche, soumettre une proposition éventuelle de quota de pêche dans les eaux de la ZEE congolaise (liste des espèces, exploitation actuelle, loi sur la pêche, etc.), d'investissements dans l'aquaculture afin de diversifier l'offre et d'exploiter le potentiel des lacs, fleuves et rivières congolaises et de programmes de formations.
 - Les services (assurance, banques, etc.) : la libéralisation urgente du secteur de l'assurance en RDC devrait permettre un regain de confiance pour les opérateurs d'un pays comme la Namibie désireux d'investir en RDC. L'implantation de banques namibiennes sera également un appel à la dynamisation des échanges commerciaux.
- Proposer un montage entre une société namibienne et des sociétés congolaises (SOCOPE ou privés) pour la mise en place d'une joint venture à même de réaliser des investissements en Namibie dans le secteur de la pêche et d'approvisionner le marché congolais en poissons à des tarifs préférentiels. Il importe d'identifier les investisseurs congolais sur la base des fonds propres qu'ils peuvent apporter pour un tel projet (appel d'offres) et de fixer les règles de la présence de l'État (intéressement de la SOCOPE ?) dans le montage.

²¹ Cf. Rapport de mission de la Division provinciale du Bas-Congo du Commerce Extérieur en Namibie du 27/05 au 04/06/2012.

- Définir et soumettre à la Namibie les règles d'origine congolaise afin de clarifier la vision de la politique commerciale de la RDC. Il importe que les discussions entamées à ce sujet avec la SADC et la COMESA aboutissent rapidement.
- Inclure et négocier des mécanismes de protection des investissements au sein d'un accord bilatéral : définir les investissements couverts, proposer un mécanisme d'arbitrages investisseur-État, des conditions de protections minimales des investisseurs sur une période de 10 à 20 ans, un traitement juste et équitable et la clause de la nation la plus favorisée, encadrer les cas d'expropriation et de nationalisation, et garantir la circulation des revenus des investissements. La réduction de l'incertitude est aussi importante que la levée des obstacles tarifaires dans la création d'un véritable partenariat avec la Namibie.
- Responsabiliser, côté congolais, des membres de l'administration (Ministère des Finances / de l'Économie et du Commerce) aux côtés de membres des cabinets politiques dans la négociation d'un tel accord afin de faciliter le suivi en cas de remaniement.
- Associer pour avis consultatifs les gouverneurs des provinces les plus concernées (Bas-Congo, Katanga, Kasai).

4.2.3 RENFORCER L'EXPLOITATION DU CORRIDOR WALVIS BAY-NDOLA-LUBUMBASHI

Le corridor Walvis-Bay Ndola Lubumbashi est appelé à devenir l'une des axes routiers commerciaux les plus importants d'Afrique, en raison de la taille du marché congolais et des difficultés à approvisionner le Katanga et les Kasai depuis le Bas-Congo.

L'association de toutes les parties prenantes (publiques et privées) est une condition *sine qua non* de l'amélioration continue des échanges le long de cet axe routier. En valeur exportée depuis la Namibie vers la RDC cet axe fait aujourd'hui jeu quasiment égal avec les exportations par mer. En volume en revanche, les trois quarts des exportations de la Namibie vers la RDC ont toujours lieu par la mer.

Les barrières à l'augmentation du volume étant nombreuses, nous priorisons ci-dessous les recommandations qui nous semblent les plus importantes, en nous appuyant au besoin sur celles émises par le WBNL Corridor Group²².

4.2.3.1 EN MATIÈRE DE CONTRÔLE DOUANIER

- Unifier les procédures de dédouanement des deux côtés de la frontière à Kasumbalesa au moyen d'une interconnexion des postes zambien et congolais
- Interconnecter les postes frontières sur une interface tripartite permettant de tracer les denrées à partir de leur numéro d'enregistrement en Namibie.
- Harmoniser la documentation douanière demandée en RDC (une dizaine de documents aujourd'hui) sur la base de celle qui est demandée en Zambie et en

²² Plan d'action tripartite de mars 2011.

Namibie. Prévoir cependant la possibilité de demander le dossier de dédouanement namibien pour lutter contre la fraude pour certains contrôles ciblés.

- Réduire le temps de passage de la frontière congolaise en fixant un objectif en termes d'heures ou de minutes et non de jours.
- Formuler une requête officielle au gouvernement namibien (éventuellement dans le cadre de l'accord bilatéral) en termes de ports secs pour les opérateurs : prévision d'un port sec congolais à Walvis-Bay et d'un port sec namibien à Kasumbalesa.
- Mettre en place une politique de reporting de la corruption auprès du WBNLCG : chaque plainte en matière de corruption subie par un transporteur le long du corridor doit pouvoir être recensée, quantifiée, centralisée, publiée et faire l'objet de mesures adéquates de la RDC et/ou de la Namibie et de la Zambie.

4.2.3.2 EN MATIERE DE FRAIS DE TRANSIT

- Réviser les tarifs perçus afin de diminuer les charges et in fine les prix des produits : étendre pour cela le dialogue RDC-Namibie aux autorités compétentes du Katanga qui perçoivent également certaines taxes.
- Veiller à l'instauration et au respect de tarifs préférentiels en cas de signature d'un accord bilatéral avec la Namibie

4.2.3.3 EN MATIÈRE DE FRET RETOUR

- La Namibie et la RDC, en partenariat avec la Zambie, doivent trouver une solution à la question du fret retour. Le trafic le long du corridor ne décollera –et la balance commerciale congolaise ne progressera– que si les opérateurs du secteur du transport peuvent exporter depuis la RDC des denrées dans les véhicules utilisés pour acheminer les biens de consommation en RDC. La solution à cette question est aussi bien politique et commerciale que juridique.

4.2.3.4 EN MATIÈRE DE LIBRE CONCURRENCE

- Veiller à la libre concurrence en matière de transport le long du corridor et notamment en sa partie congolaise où des pratiques déloyales ont été observées. La RDC est par ailleurs signataire du Protocole de la SADC sur le Transport qui prévoit égalité de traitement et libre compétition (article 5.2) et un accès au marché privilégié pour les Etats-membres (article 5.3).
- Veiller au contrôle statistique des flux en Zambie afin de repérer et sanctionner les opérateurs qui se livreraient à des pratiques de déchargement, fractionnement et reconstitution des importations en RDC.

4.2.3.5 EN MATIÈRE DE PROCÉDURES D'IMMIGRATION

- La RDC doit continuer ses efforts afin de faire pression sur le gouvernement namibien pour faciliter la délivrance des visas namibiens aux frontières pour les transporteurs et/ou l'installation d'un consulat namibien à Lubumbashi.

- L'ouverture d'une représentation du WBNLCG à Lubumbashi en 2012 est une avancée importante sur cette voie.

4.2.3.6 DIVERS

- Afin d'éviter le temps perdu (en RDC) par des conducteurs égarés et les amendes perçues (en Zambie) pour ces mêmes conducteurs qui sont autant de coûts répercutés sur les denrées : renouveler et harmoniser les panneaux de signalisation routière en RDC et faire pression sur la Zambie pour faire de même (art. 6.11 du protocole de la SADC sur le transport)

PARTIE II FORMATION DES PRIX EN RDC

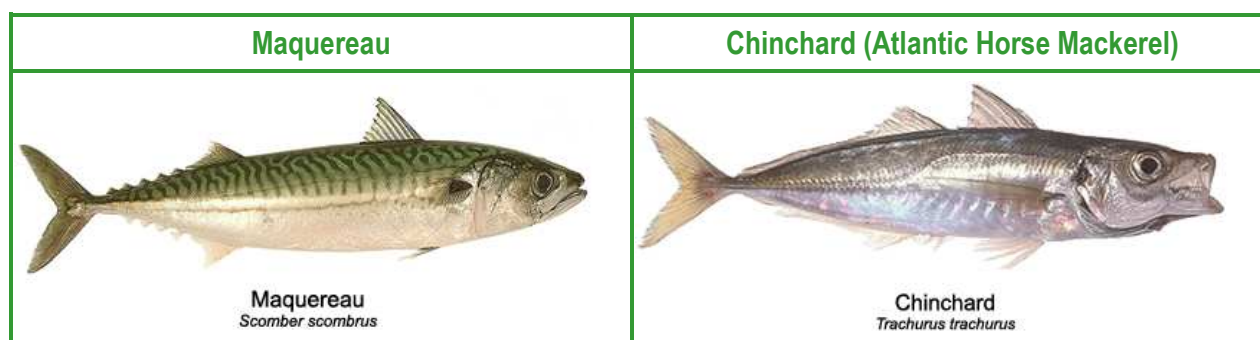
1 DU FOB AU CIF : FORMATION DES PRIX DES PRINCIPALES DENRÉES ALIMENTAIRES EN RDC

66

1.1 ANALYSE DE LA STRUCTURE DES IMPORTATION DE « CHINCHARD »

1.1.1 DEFINITION DU PRODUIT ANALYSE

Le genre « Trachurus » forme un groupe de poissons communément appelé **Chinchard** (voir annexes). Il fait partie de la famille des « Carangidés » et est abondant dans l'Est Atlantique, de la Norvège à l'Afrique du Sud, en mer du Nord et en Méditerranée où il se déplace en bancs. Ce poisson est sensiblement de la taille du **Maquereau**, mais s'en distingue par un corps gris bleuâtre avec des flancs blancs argentés, une mâchoire légèrement proéminente, et une ligne latérale hérissée de piquants (voir images ci-après). Le Chinchard accompagne souvent les maquereaux dans leur migration et se pêche d'ailleurs comme eux. A cela s'ajoute la ressemblance au niveau des noms. La traduction anglaise du Chinchard et du Maquereau est la même, à savoir « **Mackerel** ». Aussi, parmi les noms vernaculaires du Chinchard, on cite le « Maquereau anglais », le « Maquereau bâtard », etc.



Source : Ifremer

Plusieurs dénominations sont disponibles pour le Chinchard selon le pays de référence²³, et cette diversité au niveau des dénominations, explique en partie la multitude des

²³ Estemakrel" (Danemark), "Seif" (Egypte), "Saurel" (France), "Jurel" (Espagne) "Stocker"- "Bastardmakrele" (Allemagne), "Suro" (Italie), "Jack Mackerel" (Amérique du nord), "Taggmakrell" (Norvège), "Carapau" (Portugal), "Maasbanker" (Afrique du sud), "Stavrida" (Russie), "Istavrit" (Turquie), "Horsemakreel" (Pays Bas), "Sarun" (Yougoslavie), "Chourou" (Tunisie), "Mpodi ou Thomson" (RDC), "Maasbanker et Horse mackerel" (Namibie), etc.

positions tarifaires attribuées au Chinchard et constatées au niveau des différentes bases de données analysées (DGDA, OCC, BIVAC...).

Il est par ailleurs intéressant de rappeler que les marchandises importées sont soumises à d'éventuels droits de douane et à la TVA. Le taux du droit de douane varie en fonction de la nature de la marchandise, de sa position tarifaire et de son origine. Ce dernier élément est important car il peut influencer sur le taux du droit de douane.

Tableau 32 : Positions tarifaires recensées au niveau des différentes bases analysées

Source de données	Position tarifaire	Différentes désignations afférentes à la position tarifaire
OCC KIN	03031000	Chinchards congelés / Chinchards / Poissons congelés / Frozen Horse Mackerel
	03037000	Chinchards congelés / Poissons congelés
	03037900	Chinchards congelés / Chinchards / Poissons congelés / Maquereaux / Frozen Horse Mackerel
DGDA	03037910	Chinchards
	03035500	Chinchards congelés
	03024500	Chinchards (Trachurus spp.)
	03035400	Maquereaux congelés / Maquereaux (Scomber scombrus,...)
	03037400	Maquereaux entiers congelés.(foies,oeufs,lai...)
BIVAC	03037910	Chinchards congelés / frozen horse mackerel
	03037990	Frozen horse mackerel,110-200g
	03039000	Frozen horse mackerel
	03036900	Fresh frozen whole round horse mackerel
	03038900	Frozen horse mackerel
	03035500	Horse mackerel 20+ /18+/16+

Source: Bases de données DGDA, OCC, BIVAC

La correspondance de ces positions tarifaires au niveau de la base de données COMTRADE-TRADEMAP des Nations Unies est synthétisée dans le tableau ci-après :

Tableau 33: Positions tarifaires selon le système harmonisé (Nations Unis)

Source de données	Position tarifaire	Désignation
TRADEMAP Nations Unis	030245	Poissons frais ou réfrigérés: Chinchards
	030355	Chinchards congelés (Trachurus Spp.)
	030374	Maquereaux entiers congelés (foies, œufs, laitances exclus) Mackerel, frozen, excluding heading No 03.04, livers and roes
	030379	Autres poissons entiers congelés (foies, œufs, laitances exclus) Fish nes, frozen, excluding heading No 03.04, livers and roes

Source: Trademap/COMTRADE (Nations Unis)

1.1.2 ANALYSE DE L'ÉVOLUTION DES IMPORTATIONS GLOBALES

Compte tenu de l'hétérogénéité des données disponibles au niveau des différentes bases analysées (DGDA, OCC, BIVAC), il est relativement difficile de déterminer avec exactitude la valeur des importations globales de Chinchard (en volume et en valeur). Ceci d'autant plus que l'essentiel des approvisionnements de la RDC se fait par **voie terrestre** en provenance de la Namibie. Pour contourner cette difficulté, MENAA Finance a procédé à l'analyse des données miroirs déclarées par les pays fournisseurs au niveau d'autres bases de données notamment COMTRADE-TRADEMAP (Nations Unies) et celles récupérées auprès de la douane namibienne. Le tableau ci-après détaille la structure des importations de poisson par la RDC. Il s'agit de données miroirs rapportées par les pays exportateurs vers la RDC.

Tableau 34 : Importations de poissons (SH 0303) en RDC (2004-2011)

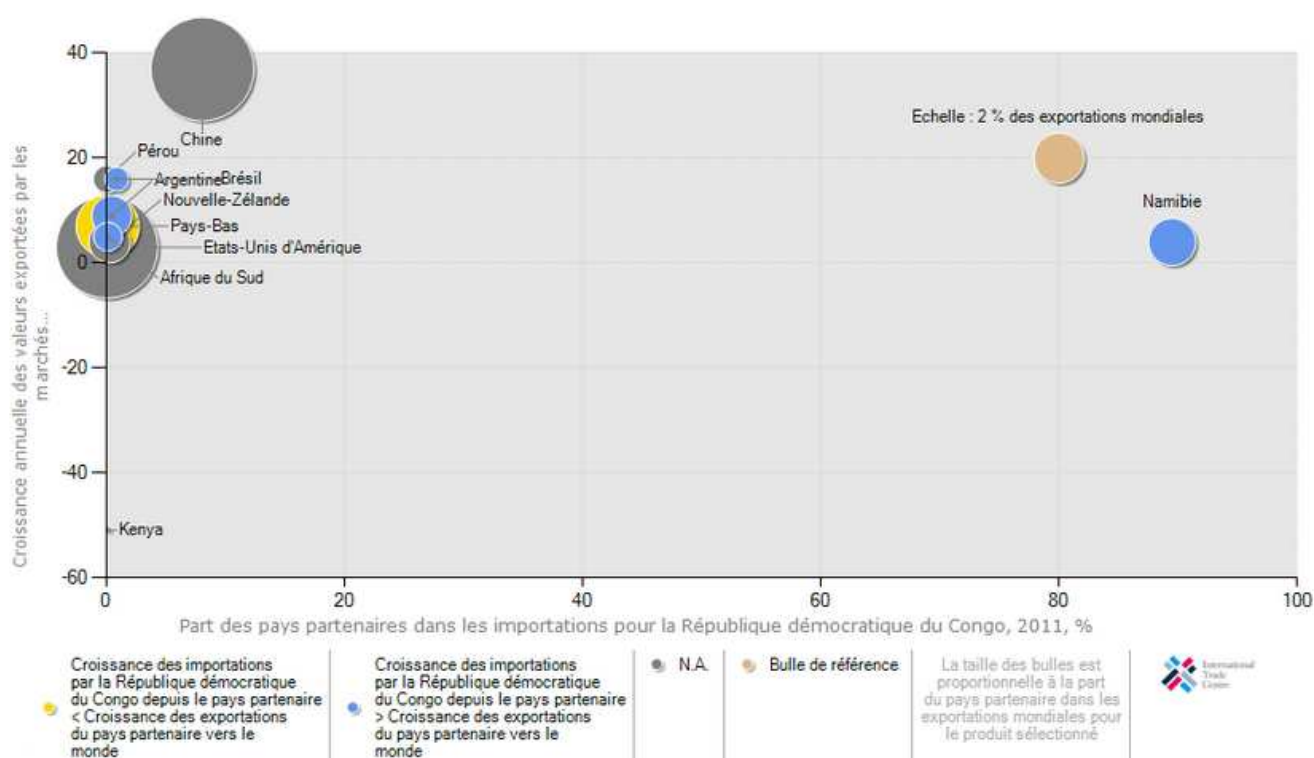
Code	Libellé produit	Valeur/ Volume	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
030374	Maquereaux entiers congelés (foies, œufs, laitances exclus) /Mackerel, frozen, excluding heading No 03.04, livers and roes	Valeur (1000\$)	281	1 888	10 382	18 066	17 193	30 117	35 080	48 784
		Quantité (Tonne)	755	3 301	17 850	24 894	20 023	32 949	32 254	43 778
		Valeur unitaire \$/Kg	0,37	0,57	0,58	0,73	0,86	0,91	1,09	1,11
030379	Autres poissons entiers congelés (foies, œufs, laitances exclus) / Fish nes, frozen, excluding heading No 03.04, livers and roes	Valeur (1000\$)	7 394	6 702	26 930	4 813	3 595	5 728	13 340	33 602
		Quantité (Tonne)	16 475	14 344	53 709	5 043	4 152	4 004	11 745	21 882
		Valeur unitaire \$/Kg	0,45	0,47	0,50	0,95	0,87	1,43	1,14	1,54
Autres (0303)	Autres poissons (sardinelles, thons,...)	Valeur (1000\$)	65	72	978	1 178	296	63	1 504	278
		Quantité (Tonne)	65	72	977	1 167	270	57	1 503	273
		Valeur unitaire \$/Kg	1,00	1,00	1,00	1,01	1,10	1,11	1,00	1,02

Code	Libellé produit	Valeur/ Volume	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
	Total importations en valeurs (1000\$):		7 740	8 662	38 290	24 057	21 084	35 908	49 924	82 664
	Taux de croissance des importations en Valeur:		ND	12%	342%	-37%	-12%	70%	39%	66%
	Total importations en Volume (Tonne):		17 295	17 717	72 536	31 104	24 445	37 010	45 502	65 933
	Taux de croissance des importations en Volume:		ND	2%	309%	-57%	-21%	51%	23%	45%

Source : Calculs sur données TRADEMAP-COMTRADE

En 2011, la RDC a importé environ 82 664 000 USD de poissons congelés (SH0303) dont le chinchard et le maquereau. Les importations de la RDC représentent 0,35% des importations mondiales pour ce produit et son rang dans les importations mondiales est 39. Environ, 90% des importations sont réalisées avec la Namibie (voir graphique ci-après).

Graphique 6 : Perspectives pour un élargissement du marché pour un produit importé par la RDC en 2011 (données miroirs) / Produit : 0303 Poissons congelés, exceptés les filets de poissons etc du 03.04.



Source : Trademap (ITC)

Selon le graphique ci-dessus, pour les 10 premiers pays fournisseurs de la RDC, la croissance des importations de la RDC de la Namibie est supérieure à la croissance des exportations namibiennes vers le monde.

1.1.3 ANALYSE DE L'EVOLUTION DES COUTS UNITAIRES MOYENS AVANT PASSAGE TERMINAL D'ARRIVEE

1.1.3.1 ANALYSE DE L'EVOLUTION DU PRIX UNITAIRE MOYEN « FOB » (FREE ON BOARD)

Comme le montre le tableau ci-après, le prix FOB unitaire moyen du **kilo** de « Chinchard » importé a affiché une évolution à la hausse durant la période d'analyse, passant de 0,49\$ en 2008 à 0,84\$/Kg en 2011, soit une hausse moyenne annuelle de l'ordre de 20%.

Tableau 35 : Evolution du prix FOB unitaire moyen (2008-2012)

Désignation	2008	2009	2010	2011	2012*
Pu FOB moyen (USD) / Kg	0,49	0,58	0,65	0,84	0,78
Pu FOB / Pu CIF	81%	82%	86%	82%	83%

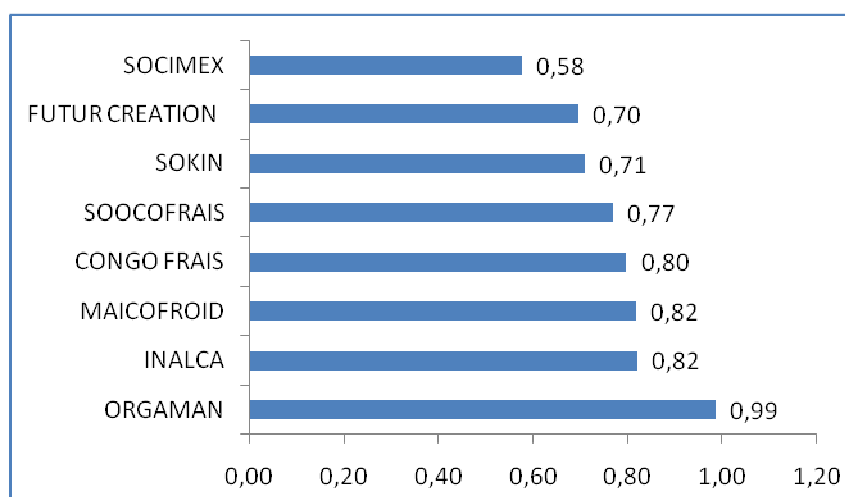
Source : Calculs à partir des bases OCC Kinshasa. (* Données limitées aux 5 premiers mois de l'année 2012)

En 2012, le FOBu s'est évalué à une moyenne de 0,78\$ accusant ainsi une baisse de 8%. En effet, les données disponibles sont limitées au premier semestre et ne couvrent pas la deuxième partie de l'année caractérisée par une hausse de la demande et une forte spéculation de la part des importateurs. Près de 61% des importations par voie maritime contrôlées par l'OCC, sont réalisées avec deux importateurs à savoir INALCA et ORGAMAN. Le FOBu moyen de ces 2 opérateurs s'est évalué à 0,9\$ courant le premier semestre 2012.

En théorie, compte tenu du volume d'importation déclaré par ces opérateurs, ces derniers pourraient –dans des conditions normales d'exercice de leur profession– bénéficier d'un pouvoir de négociation élevé vis-à-vis de leurs fournisseurs de Chinchards et profiter des économies d'échelles y afférentes pour s'approvisionner à bon marché. Cela ne semble pas être le cas, compte tenu des prix FOB pratiqués.

L'approvisionnement en haute mer sans contrôle de BIVAC et l'élimination du contrôle de pesage "tally" à l'arrivée en RDC, **encourage les importateurs à sous-déclarer les quantités importées tout en gardant la même valeur**, d'où la hausse des prix unitaires déclarés.

Graphique 7 : Prix FOB unitaire (kg) moyen par importateur (port Matadi, Année 2012).



Source : Calculs à partir de la base OCC 2012 (5 premiers mois de l'année)

En absence d'informations précises et actualisées, nos prévisions tablent sur une croissance du FOB unitaire d'au moins 5% à la fin de l'année 2012, pour atteindre une moyenne annuelle estimée à **0,89\$/kg**. Ainsi définit, nous estimons que pour la période **2010-2012**, la hausse des prix FOB unitaires sera évaluée à environ **37%**.

La hausse la plus marquée a été constatée durant l'exercice 2011 avec une croissance de 30% par rapport à l'exercice précédent, représentant ainsi environ 86% du prix CIF unitaire. Durant les 5 années d'analyse, le prix FOB unitaire a représenté en moyenne 83% du prix CIF unitaire moyen.

A ce stade d'analyse et d'une manière générale, cette hausse constatée au niveau des prix FOB peut être expliquée par plusieurs facteurs dont notamment :

- La hausse des prix de vente EXW (Ex Works ou Départ Usine) à la source au niveau des pays fournisseurs, qui peut être expliquée en partie par la baisse de l'offre, notamment à travers une politique de quotas de pêche restrictive, comme l'a confirmée, pour le cas de la Namibie, la première partie de ce rapport. Une autre raison pourrait être la hausse du coût des quotas/licences de pêche dans les principaux pays fournisseurs : Namibie (non-confirmé) et Mauritanie.
- La multiplicité des intervenants intermédiaires au niveau de la chaîne d'approvisionnement et la pratique du commerce triangulaire notamment via des sociétés de négoce (appartenant ou pas aux principaux importateurs) implantées dans des pays étrangers tels que Monaco, EAU, Liban, Belgique, Italie, Afrique du Sud, Pays-Bas, etc. (hypothèse à vérifier après la deuxième phase d'investigation).
- La pratique de la surfacturation de la part de certains importateurs en RDC pour justifier les prix de vente au gros et au demi-gros et profiter de marges bénéficiaires élevées. Là aussi, il est intéressant d'analyser l'impact de cette surfacturation puisqu'elle gonfle la valeur en douane, assiette de taxation du produit importé, et se répercute par conséquent sur les prix de gros, de demi-gros et de détail.
- La spéculation pratiquée par certains importateurs intégrés surtout en fin d'année où la demande de produits frais et en particulier de Chinchard atteint son maximum, en raison des fêtes.

- L'approvisionnement effectué en haute mer qui n'est pas contrôlé par BIVAC d'une part et d'autre part, l'élimination du contrôle « Tally » (contrôle de pesage et contrôle qualitatif des produits importés) qui peut accroître le prix unitaire FOB si on sous-déclare les quantités tout en gardant la même valeur d'importation.

1.1.3.2 ANALYSE DE L'EVOLUTION DU COUT UNITAIRE MOYEN DU TRANSPORT PRINCIPAL

Comme le montre le tableau ci-après, couvrant la période de référence 2008-2012, le fret a représenté en moyenne 15% du prix CIF et 19% du prix FOB. Le fret maritime unitaire moyen a évolué en dents de scie durant les 5 années d'analyse, avec une moyenne de 130\$ la tonne importée. De 2008 à 2010, la moyenne du fret unitaire a représenté 103\$ par tonne importée contre 160\$ pour la période 2010-2011, soit une hausse de l'ordre de 55%.

Tableau 36 : Evolution du prix fret maritime unitaire moyen par kilogramme importé (2008-2012)

Désignation	2008	2009	2010	2011	2012*
Pu FRET moyen (USD) / Kg	0,10	0,11	0,09	0,17	0,15
Pu FRET / Pu CIF	17%	16%	12%	16%	16%

Source : Calculs à partir des bases OCC Kinshasa. (* Données limitées aux 5 premiers mois de l'année 2012)

Cette hausse du coût du fret maritime est expliquée, entre autres, par le manque de compétitivité du port de Matadi, le principal port de la RDC. En effet, la mondialisation des échanges et la « maritimisation » des économies pèsent sur le marché de l'offre des cargos multi rôle affectés au transport des marchandises et les destinations les plus exploitées sont celles qui offrent un maximum de rentabilité par tonnage transporté. Cette rentabilité intègre le **taux du remplissage** du navire, la hauteur des primes d'assurance en fonction du risque pays, la **compétitivité des ports** de déchargement ou de chargement (coûts des prestations portuaires, délais d'immobilisation à quai, etc.).

Au regard de ce qui précède, le manque de compétitivité du port de Matadi est dû notamment à des facteurs endogènes et exogènes aux importateurs :

- la faible calaison du bief Boma-Matadi fait que les navires à grand tonnage n'accèdent pas au port de Matadi et sont contraints à se délester de leur chargement à Pointe Noire ou à Boma, ce qui induit des coûts supplémentaires.
- la faiblesse du tonnage transporté pour des navires affrétés à leur tonnage maximum, ce qui accroît le coût par tonnage transporté ;
- la non spécialisation, le rétrécissement, l'insuffisance des engins de manutention et l'engorgement des quais, occasionnent de longs délais d'immobilisation des navires.

1.1.3.3 ANALYSE DE L'EVOLUTION DU PRIX UNITAIRE MOYEN « CFR » (COUT ET FRET)

Le prix CFRu a représenté en moyenne 98% du prix CIFu moyen. La hausse constatée est causée essentiellement par la hausse des prix FOBu.

Tableau 37 : Evolution du prix CFR unitaire moyen par kilogramme importé (2008-2012)

Désignation	2008	2009	2010	2011	2012*
Pu CFR (USD)	0,60	0,70	0,74	1,02	0,93
Pu CFR / Pu CIF	98%	98%	98%	98%	99%

Source : Calculs à partir des bases OCC Kinshasa. (* Données limitées aux 5 premiers mois de l'année 2012)

1.1.3.4 ANALYSE DE L'EVOLUTION DU COUT UNITAIRE MOYEN DE L'ASSURANCE DU TRANSPORT PRINCIPAL

Selon la base de l'OCC, aucune assurance du transport principal n'a été déclarée pour le Chinchard. Durant la période de référence, l'assurance (vérifiée et acceptée par BIVAC/OCC) a coûté en moyenne 0,01\$ pour le kilogramme importé et a représenté en moyenne 1,67% du prix CIFu moyen et 2,02% du prix FOBu moyen. De 2008 à 2010, la moyenne de l'assurance unitaire a représenté 13\$ par tonne importée contre 14\$ pour la période 2011-2012, soit une hausse de l'ordre de 10%.

Tableau 38 : Evolution du prix de l'assurance unitaire moyen par kilogramme importé (2008-2012)

Désignation	2008	2009	2010	2011	2012*
Assurance unitaire moy (USD)	0,01	0,01	0,01	0,02	0,01
Taux d'assurance moyen pratiqué	1,66%	1,66%	1,82%	1,82%	0,78%
Ass u / Pu CIF	1,80%	1,80%	1,96%	1,96%	0,85%

Source : Calculs à partir des bases OCC Kinshasa. (* Données limitées aux 5 premiers mois de l'année 2012)

Afin d'affiner l'analyse, l'équipe de MENAA Finance a procédé au calcul du taux d'assurance moyen pratiqué sur la **valeur assurée (110% x CIF)**. Soit une moyenne de 1,52% sur les 5 années d'analyse. D'une manière générale, ce taux d'assurance dépend :

- de la nature de la marchandise (périssable, fragile, dangereuse, ...) ;
- de l'itinéraire et de la zone géographique desservie. Il est bien entendu que le coût est plus important vers des destinations risquées ;
- de la qualité de l'emballage et du marquage ;
- du mode de transport ;
- de la garantie choisie.

1.1.3.5 ANALYSE DE L'EVOLUTION DU PRIX UNITAIRE MOYEN « CIF »

Comme le montre le tableau ci-après, de 2008 à 2010, la moyenne du CIFu est évaluée à 0,691\$ le **kilogramme** importé contre 0,986\$ pour la période 2010-2011, soit une hausse de l'ordre de 43%. Cette hausse est expliquée par la hausse des différents éléments composant la structure du prix à savoir le prix FOBu, le fret maritime et l'assurance.

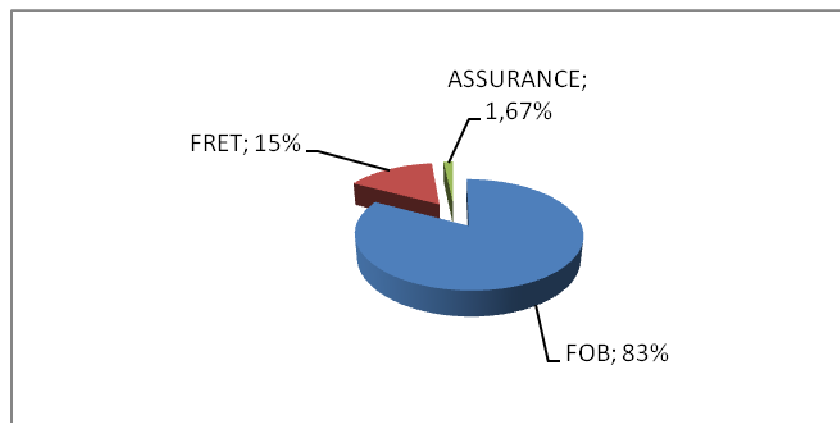
Tableau 39 : Evolution du prix CIF unitaire moyen (2008-2012)

Désignation	2008	2009	2010	2011	2012*
Pu CIF moyen (USD) / Kg	0,61	0,71	0,76	1,04	0,94
Pu CIF moyen (CDF) / Kg	346,73	595,45	693,47	962,93	869,44

Source : Calculs à partir des bases OCC Kinshasa. (* Données limitées aux 5 premiers mois de l'année 2012)

En monnaie nationale congolaise (CDF), le prix CIFu est passé d'une moyenne de 545,22\$ (2008-2010) à 916,18\$ le kilogramme de Chinchard importé, soit une progression de l'ordre de 68%. Le différentiel de croissance par rapport au prix CIFu en \$ (43%), est expliqué, entre autres, par la variation du taux de change.

D'une manière générale, le prix FOBu représente en moyenne 83% du prix CIFu contre 15% pour le fret maritime et 1,67% pour l'assurance :

Graphique 8 : Décomposition du prix CIF (moyenne 2008-2012)

Source : MENAA Finance

1.2 ANALYSE DE LA STRUCTURE DES IMPORTATIONS DES « POULES »

1.2.1 DEFINITION DU PRODUIT ANALYSE

L'analyse des différentes bases de données (DGDA, OCC, BIVAC), a permis d'identifier les positions tarifaires assignées pour les « poules » à savoir :

Tableau 40 : Positions tarifaires recensées au niveau des différentes bases analysées

Source de données	Position tarifaire	Différentes désignations afférentes à la position tarifaire
OCC KIN	02071120	Coqs et poules a bouillir non decoupes en morceaux congeles / Poulets a rotir / Coqs et poules a bouillir frais ou refrigeres des volailles du 0105
	02071200	Coqs et poules a bouillir non decoupes en morceaux congeles
	02071210	Coqs et poules a bouillir non decoupes en morceaux congeles
	02071220	Coqs et poules a bouillir non decoupes en morceaux congeles
DGDA	2 07 12 20	Coqs et poules a bouillir non decoupes en
	02071120	Coqs et poules a bouillir frais ou refrigeres des volailles du 0105
	02071200	
	02071210 02071220	Coqs et poules a bouillir non decoupes en morceaux congeles
BIVAC	02071120	Frozen chicken gizzards
	02071210	Poules entieres congelees / frozen chicken / frozen chicken grillers / chicken grillers / frozen hen with giblets / frozen whole chicken without giblets / frozen griller with neck / frozen whole hens / frozen wilki hens...
	02071220	Poules a bouillir congelees / poules / chicken broilers / frozen hens / whole hen / frozen chicken griller...

Source: Bases de données DGDA, OCC, BIVAC

La correspondance de ces positions tarifaires au niveau de la base de données COMTRADE-TRADEMAP des Nations Unis est synthétisée dans le tableau ci-après :

Tableau 41: Positions tarifaires selon le système harmonisé (Nations Unis)

Source de données	Position tarifaire	Désignation
TRADEMAP Nations Unis	020711	Coqs et poules des espèces domestiques non découpés en morceaux, frais ou réfrigérés
	020712	Coqs et poules des espèces domestiques non découpés en morceaux, congelés

Source: Trademap/COMTRADE (Nations Unis)

1.2.2 ANALYSE DE L'ÉVOLUTION DES IMPORTATIONS GLOBALES

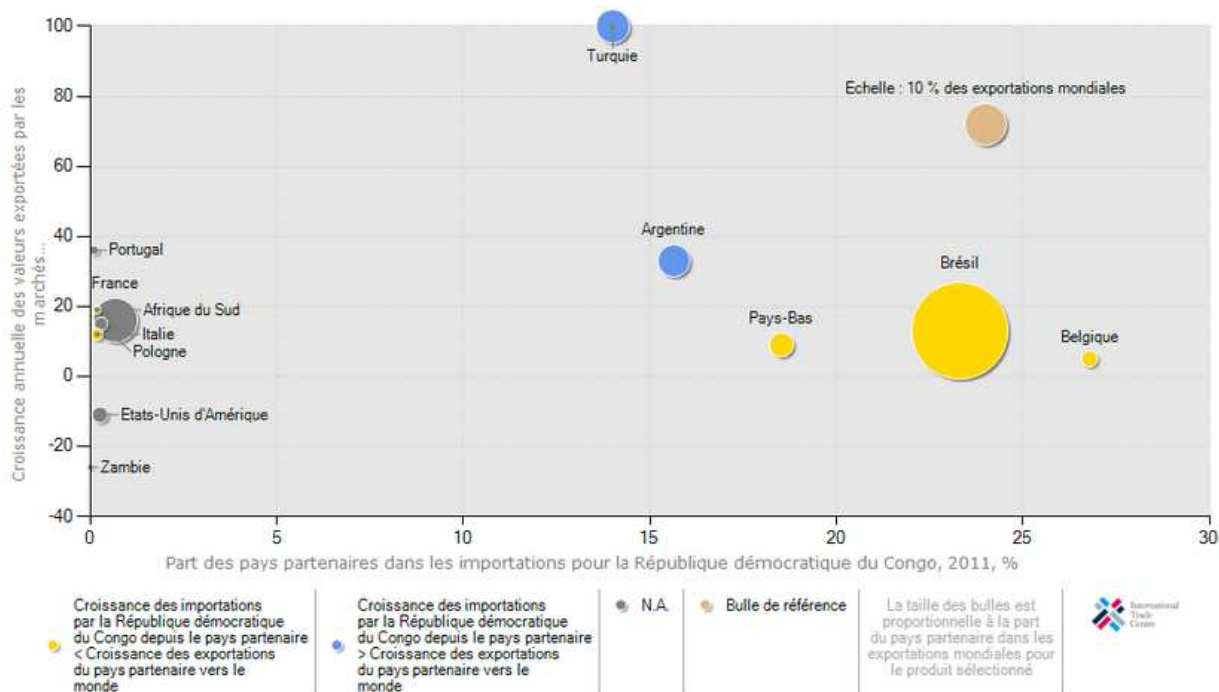
Compte tenu de l'hétérogénéité des données disponibles au niveau des différentes bases analysées (DGDA, OCC, BIVAC), il est relativement difficile de déterminer avec exactitude la valeur des importations globales des « Poules » (en volume et en valeur). A cet effet, MENAA Finance a procédé à l'analyse des données miroirs déclarées par les

pays fournisseurs au niveau d'autres bases de données notamment COMTRADE-TRADEMAP (Nations Unies).

Selon les statistiques de TRADEMAP (données miroirs), les coqs et poules (SH020712) importés par la RDC en 2011 ont atteint 36 640 000 USD en progression de 5% par rapport à l'année 2007. Les importations de la RDC représentent 0,95% des importations mondiales pour ce produit, se plaçant ainsi au 22^e rang dans les importations mondiales. Environ 98% des importations totales sont réalisées avec 5 pays (voir graphique ci-après) à savoir la Belgique (27%), le Brésil (23%), les Pays-Bas (19%), l'Argentine (16%) et la Turquie (14%). En volume, les quantités importées ont atteint 25 239 tonnes, en progression de 5% par rapport à l'année 2007.

76

Graphique 9 : Perspectives pour un élargissement du marché pour un produit importé par la RDC en 2011 (données miroirs) / Produit : 020712 Viandes et abats comestibles de coqs et de poules non découpés en morceaux



Source : Trademap (ITC)

Selon le graphique ci-dessus, parmi les pays fournisseurs de la RDC, la Turquie affiche le taux de croissance le plus élevé. La croissance des importations vers la RDC de la Turquie est supérieure à la croissance des exportations turques vers le monde.

1.2.3 ANALYSE DE L'EVOLUTION DES COUTS UNITAIRES MOYENS AVANT PASSAGE TERMINAL D'ARRIVEE

1.2.3.1 ANALYSE DE L'EVOLUTION DU PRIX UNITAIRE MOYEN « FOB » (FREE ON BOARD)

Le prix FOBu moyen du kilo de « poule » importé a affiché une croissance soutenue durant les 5 dernières années pour atteindre 1,46\$ en 2012. Le FOBu est passé de 0,956\$ courant 2008-2010 à 1,376\$ durant 2010-2011, soit une hausse de 44%. Il représente en moyenne 78% du prix CIFu.

Tableau 42 : Evolution du prix FOB unitaire moyen (2008-2012)

Désignation	2008	2009	2010	2011	2012*
Pu FOB moyen (USD) / Kg	0,72	1,05	1,11	1,29	1,46
Pu FOB / Pu CIF	71%	79%	78%	79%	82%

Source : Calculs à partir des bases OCC Kinshasa. (* Données limitées aux 5 premiers mois de l'année 2012)

1.2.3.2 ANALYSE DE L'EVOLUTION DU COUT UNITAIRE MOYEN DU TRANSPORT PRINCIPAL

Durant la période de référence, le coût du transport des vivres frais, et donc des « poules », a représenté en moyenne 21% du prix CIF et 27% du prix FOB. De 2008 à 2010, la moyenne du fret unitaire a représenté 2750\$ par tonne importée contre 305\$ pour la période 2011-2012, soit une hausse de l'ordre de 11%.

Tableau 43 : Evolution du prix fret maritime unitaire moyen par kilogramme importé (2008-2012)

Désignation	2008	2009	2010	2011	2012*
Pu FRET moyen (USD) / Kg	0,27	0,27	0,28	0,31	0,30
Pu FRET / Pu CIF	27%	20%	20%	19%	17%

Source : Calculs à partir des bases OCC Kinshasa. (* Données limitées aux 5 premiers mois de l'année 2012)

Le tableau ci-après synthétise les coûts unitaires du fret maritime de quelques pays fournisseurs :

Tableau 44 : Fret unitaire moyen par pays de provenance 2011 (en USD)

PROVENANCE	FRET _u
Turquie	0,34
Argentine	0,25
Bresil	0,23

Source : Calculs à partir des bases OCC Kinshasa.

1.2.3.3 ANALYSE DE L'ÉVOLUTION DU PRIX UNITAIRE MOYEN « CFR » (COUT ET FRET)

Le prix CFR_u a représenté en moyenne 99% du prix CIF_u moyen. La hausse constatée est causée essentiellement par la hausse des prix FOB_u. Durant les deux dernières années, le prix CFR_u moyen a été estimé à 1,68\$, contre 1,23\$ en moyenne pour la période allant de 2008 à 2010.

Tableau 45 : Evolution du prix CFR unitaire moyen par kilogramme importé (2008-2012)

Désignation	2008	2009	2010	2011	2012*
Pu CFR (USD)	0,99	1,32	1,39	1,60	1,76
Pu CFR / Pu CIF	98%	99%	98%	98%	99%

Source : Calculs à partir des bases OCC Kinshasa. (* Données limitées aux 5 premiers mois de l'année 2012)

1.2.3.4 ANALYSE DE L'ÉVOLUTION DU COUT UNITAIRE MOYEN DE L'ASSURANCE DU TRANSPORT PRINCIPAL

A l'instar des autres produits importés et contrôlés par l'OCC, aucune assurance du transport principal n'a été déclarée pour les « poules » importées. Durant la période de référence, l'assurance (vérifiée et acceptée par BIVAC/OCC) a coûté en moyenne 0,02\$ par kilogramme importé et a représenté en moyenne 1,44% du prix CIF_u moyen et 1,86% du prix FOB_u moyen. De 2008 à 2010, la moyenne de l'assurance unitaire s'est élevée à 18\$ par tonne importée contre 25\$ pour la période 2010-2011, soit une hausse de l'ordre de 44%.

Tableau 46 : Evolution du prix de l'assurance unitaire moyen par kilogramme importé (2008-2012)

Désignation	2008	2009	2010	2011	2012*
Assurance unitaire moy. (USD)	0,01	0,01	0,01	0,02	0,01
Taux d'assurance moyen pratiqué	1,66%	1,66%	1,82%	1,82%	0,78%
Ass u / Pu CIF	1,80%	1,80%	1,96%	1,96%	0,85%

Source : Calculs à partir des bases OCC Kinshasa. (* Données limitées aux 5 premiers mois de l'année 2012)

Le taux d'assurance moyen pratiqué sur la **valeur assurée (110% x CIF)**, a représenté 1,31% durant les 5 années d'analyse.

1.2.3.5 ANALYSE DE L'EVOLUTION DU PRIX UNITAIRE MOYEN « CIF »

De 2008 à 2010, la moyenne du CIFu a représenté 1,25\$ par kilogramme importé contre 1,7\$ pour la période 2010-2011, soit une hausse de l'ordre de 37%. Cette hausse est expliquée par la hausse parallèle des différents éléments composant la structure du prix CIFu à savoir : le prix FOBu, le fret maritime et l'assurance.

Tableau 47 : Evolution du prix CIF unitaire moyen (2008-2012)

Désignation	2008	2009	2010	2011	2012*
Pu CIF moyen (USD) / Kg	1,01	1,33	1,41	1,63	1,78
Pu CIF moyen (CDF) / Kg	575,48	1 114,44	1 291,36	1 519,97	1 651,86

Source : Calculs à partir des bases OCC Kinshasa. (* Données limitées aux 5 premiers mois de l'année 2012)

En monnaie nationale congolaise (CDF), le prix CIFu est passé d'une moyenne de 993,76\$ (2008-2010) à 1585,92\$ le kilogramme importé, soit une progression de l'ordre de 60%. Le différentiel de croissance par rapport au prix CIFu en \$ (37%), est expliqué en partie par la variation du taux de change.

1.3 ANALYSE DE LA STRUCTURE DES IMPORTATIONS DES « CUISSES DE POULETS »

1.3.1 DEFINITION DU PRODUIT ANALYSE

L'analyse des différentes bases de données (DGDA, OCC, BIVAC), a permis d'identifier les positions tarifaires assignées pour les « cuisses de poulets » à savoir :

Tableau 48 : Positions tarifaires recensées au niveau des différentes bases analysées

Source de données	Position tarifaire	Différentes désignations afférentes à la position tarifaire
OCC KIN	02071490	Cuisses de poules / frozen chicken leg / frozen fowl leg quat
	02071410	Cuisses de poulets
	02071300	Cuisses de poulet
	02071220	Frozen chicken leg / frozen fowl leg quat / cuisses de poulets
DGDA	02071490	Autres morceaux et abats congelés, de coqs
BIVAC	02071410	CUISSSES DE POULES / FROZEN CHICKEN LEGS

Source de données	Position tarifaire	Différentes désignations afférentes à la position tarifaire
	02071490	Cuisses De Poules/ Frozen Hens Leg Quarter / Frozen Chicken Leg Halal/ Frozen Chicken Leg Quarters / Hen Leg Quarters / Frozen Heavy Fowl Leg

Source: Bases de données DGDA, OCC, BIVAC

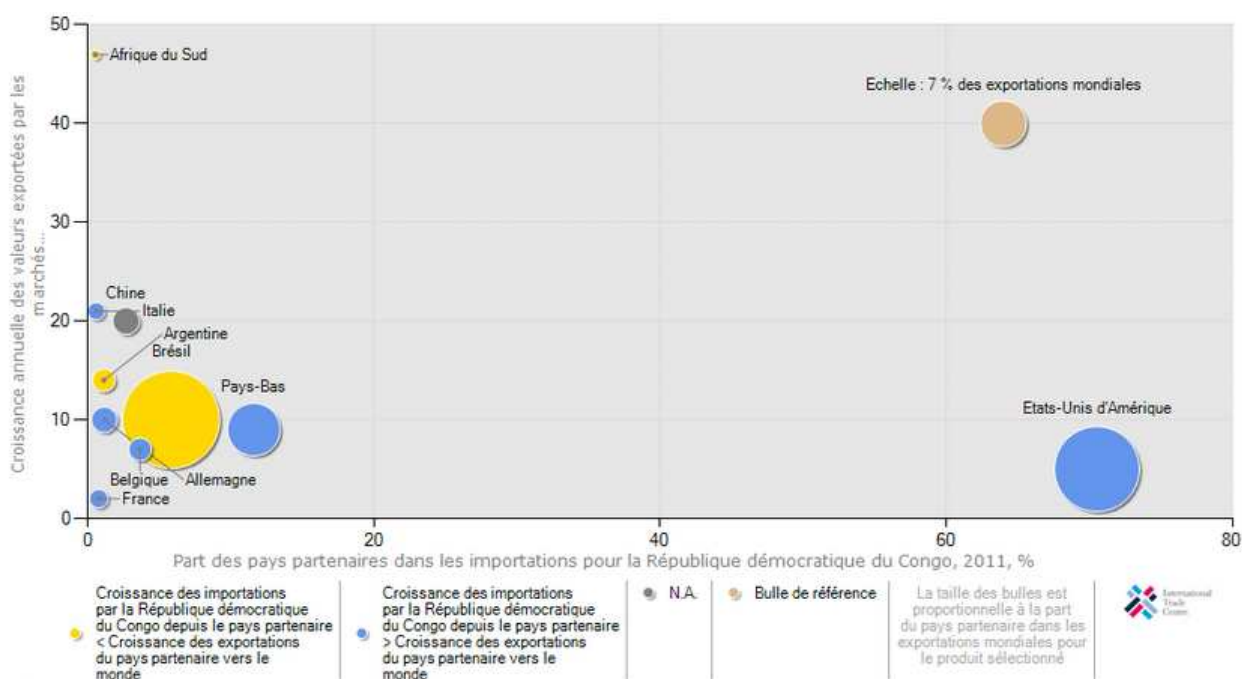
1.3.2 ANALYSE DE L'EVOLUTION DES IMPORTATIONS GLOBALES

80

Compte tenu de l'hétérogénéité des données disponibles au niveau des différentes bases analysées (DGDA, OCC, BIVAC), il est relativement difficile de déterminer avec exactitude la valeur des importations globales de « cuisses de poulets » (en volume et en valeur). A cet effet, MENAA Finance a procédé à l'analyse des données miroirs déclarées par les pays fournisseurs au niveau d'autres bases de données notamment COMTRADE-TRADEMAP (Nations Unis).

Selon les statistiques de TRADEMAP (données miroirs), les morceaux et abats de coqs et poules congelés (SH020714) dont les « cuisses de poulets » importés par la RDC en 2011 ont atteint 42 917 000 USD en progression de 17% par rapport à l'année 2007. Les importations de la RDC représentent 0,33% des importations mondiales pour ce produit, se plaçant ainsi au 50^e rang dans les importations mondiales. Environ 82% des importations totales sont réalisées avec 2 pays (voir graphique ci-après) à savoir les USA (70,5%) et les Pays-Bas (11,6%). En volume, les quantités importées ont atteint 41 151 tonnes, en progression de 14% par rapport à l'année 2007.

Graphique 10 : Perspectives pour un élargissement du marché pour un produit importé par la RDC en 2011 (données miroirs) / Produit : 020714 Morceaux et abats de coqs et poules congelés



Source : Trademap (ITC)

Selon le graphique ci-dessus, les taux de croissance des importations de la RDC en provenance des deux premiers pays fournisseurs (USA et Pays-Bas), sont plus élevés que les taux de croissance de leurs exportations vers le monde.

1.3.3 ANALYSE DE L'EVOLUTION DES COUTS UNITAIRES MOYENS AVANT PASSAGE TERMINAL D'ARRIVEE

81

1.3.3.1 ANALYSE DE L'EVOLUTION DU PRIX UNITAIRE MOYEN « FOB » (FREE ON BOARD)

Durant les quatre dernières années (2008-2011), le FOBu moyen du kilo de « cuisses de poulets » importé a affiché une évolution en dents de scie avec une moyenne annuelle de 0,86\$. Pendant le premier semestre 2012, le prix FOBu moyen représentait 1,01\$, soit une progression de 23% par rapport au prix moyen de l'exercice 2011 et de 36% par rapport à l'exercice 2010.

Tableau 49 : Evolution du prix FOB unitaire moyen (2008-2012)

Désignation	2008	2009	2010	2011	2012*
Pu FOB moyen (USD) / Kg	0,80	1,07	0,74	0,82	1,01
Pu FOB / Pu CIF	74%	80%	73%	78%	80%

Source : Calculs à partir des bases OCC Kinshasa. (* Données limitées aux 5 premiers mois de l'année 2012)

Durant la période de référence, le prix FOBu a représenté en moyenne 77% du prix CIFu.

1.3.3.2 ANALYSE DE L'EVOLUTION DU COUT UNITAIRE MOYEN DU TRANSPORT PRINCIPAL

Durant la période de référence, le coût de transport pour les « Cuisses de poulets », a représenté en moyenne 21% du prix CIF et 28% du prix FOB. De 2008 à 2010, la moyenne du fret unitaire représentait 254\$ par tonne importée contre 228\$ pour la période 2011-2012, soit une baisse de l'ordre de 10%.

Tableau 50 : Evolution du prix fret maritime unitaire moyen par kilogramme importé (2008-2012)

Désignation	2008	2009	2010	2011	2012*
Pu FRET moyen (USD) / Kg	0,26	0,25	0,25	0,22	0,24
Pu FRET / Pu CIF	24%	19%	25%	21%	19%

Source : Calculs à partir des bases OCC Kinshasa. (* Données limitées aux 5 premiers mois de l'année 2012)

Sur les 5 premiers mois de l'année 2012, près 98% des importations contrôlées par l'OCC sont en provenance des Pays-Bas et la Belgique avec des coûts de fret unitaires respectifs de 170\$ et 160\$ la tonne transportée.

1.3.3.3 ANALYSE DE L'EVOLUTION DU PRIX UNITAIRE MOYEN « CFR » (COUT ET FRET)

Le prix CFRu a représenté en moyenne 99% du prix CIFu moyen. En 2012, le prix CRFu moyen a progressé de 26% par rapport à l'exercice 2011. La hausse constatée est due essentiellement à la hausse des prix FOBu (+36%).

Tableau 51 : Evolution du prix CFR unitaire moyen par kilogramme importé (2008-2012)

Désignation	2008	2009	2010	2011	2012*
Pu CFR (USD)	1,06	1,32	0,99	1,03	1,25
Pu CFR (CDF)	603,67	1111,34	902,32	961,68	1156,26
Pu CFR / Pu CIF	98%	99%	98%	98%	99%

Source : Calculs à partir des bases OCC Kinshasa. (* Données limitées aux 5 premiers mois de l'année 2012)

1.3.3.4 ANALYSE DE L'EVOLUTION DU COUT UNITAIRE MOYEN DE L'ASSURANCE DU TRANSPORT PRINCIPAL

A l'instar des autres produits importés et contrôlés par l'OCC, aucune assurance du transport principal n'a été déclarée pour les « poules » importées. Durant la période de référence, l'assurance (vérifiée et acceptée par BIVAC/OCC) a coûté en moyenne 0,02\$ par kilogramme importé et a représenté en moyenne 1,45% du prix CIFu moyen et 1,9% du prix FOBu moyen. De 2008 à 2010, la moyenne de l'assurance unitaire a représenté 15,8\$ par tonne importée contre 16,2\$ pour la période 2010-2011, soit une légère hausse de 2%.

Tableau 52 : Evolution du prix de l'assurance unitaire moyen par kilogramme importé (2008-2012)

Désignation	2008	2009	2010	2011	2012*
Assurance unitaire moy (USD)	0,02	0,01	0,02	0,02	0,01
Taux d'assurance moyen pratiqué	1,41%	0,77%	1,76%	1,78%	0,84%
Ass u / Pu CIF	1,55%	0,85%	1,94%	1,96%	0,93%

Source : Calculs à partir des bases OCC Kinshasa. (* Données limitées aux 5 premiers mois de l'année 2012)

Le taux d'assurance pratiqué sur la **valeur assurée (110% x CIF)** est évalué à 1,31% en moyenne sur les 5 années d'analyse.

1.3.3.5 ANALYSE DE L'EVOLUTION DU PRIX UNITAIRE MOYEN « CIF »

De 2008 à 2010, la moyenne du CIFu a été de 1,14\$ le kilogramme importé contre 1,16\$ pour la période 2010-2011, soit une hausse de l'ordre de 2%. Cette hausse est expliquée par la hausse parallèle des différents éléments composant la structure du prix à savoir le prix FOBu (+5%), et l'assurance (+2%).

Tableau 53 : Evolution du prix CIF unitaire moyen (2008-2012)

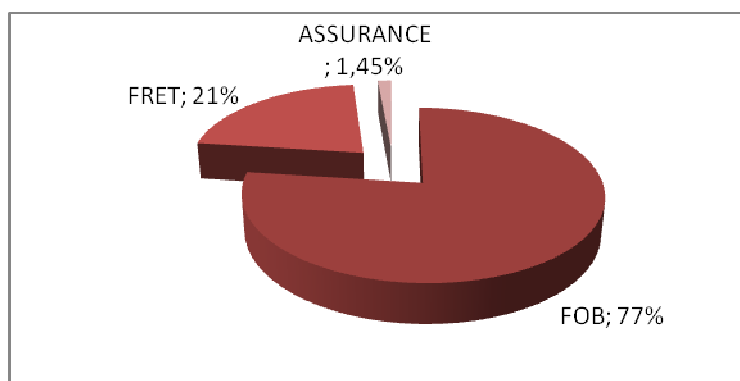
Désignation	2008	2009	2010	2011	2012*
Pu CIF moyen (USD) / Kg	1,07	1,33	1,01	1,05	1,26
Pu CIF moyen (CDF) / Kg	613,17	1 120,88	920,16	980,91	1 167,08

Source : Calculs à partir des bases OCC Kinshasa. (* Données limitées aux 5 premiers mois de l'année 2012)

En monnaie nationale congolaise (CDF), le prix CIFu est passé d'une moyenne de 884,74\$ (2008-2010) à 1074\$ le kilogramme importé, soit une progression de l'ordre de 21%. Le différentiel de croissance par rapport au prix CIFu en \$ (2%), est expliqué en partie par la variation du taux de change et de la triangulation des transactions financières via l'Europe.

D'une manière générale, le prix FOBu représente en moyenne 77% du prix CIFu contre 21% pour le fret maritime et 1,45% pour l'assurance :

Graphique 11 : Décomposition du prix CIF (moyenne 2008-2012)



1.4 ANALYSE DE LA STRUCTURE DES IMPORTATIONS DES « COTIS DE PORC »

1.4.1 DEFINITION DU PRODUIT ANALYSE

L'analyse des différentes bases de données (DGDA, OCC, BIVAC), a permis d'identifier différentes positions tarifaires pour le produit « **Cotis de porc** », synthétisées dans le tableau ci-après :

Tableau 54 : Positions tarifaires recensées au niveau des différentes bases analysées

Source de données	Position tarifaire	Différentes désignations afférentes à la position tarifaire
OCC KIN	02064990	Cotis De Porc
DGDA	02064990	Autres abats de l'espèce porcine congelés
BIVAC	02032900	Cotis De Porc / Cotis De Porc Congelés / Cotis De Porc Emballés / Frozen Pork Riblets / Pork Riblets / Pork Sow Riblets / Frozen Shaved Riblets Supergel / Riblets With Breastbone Frozen / Frozen Pork Shaved Riblets Supergel Brand / Frozen Pork Semi Meaty Riblets

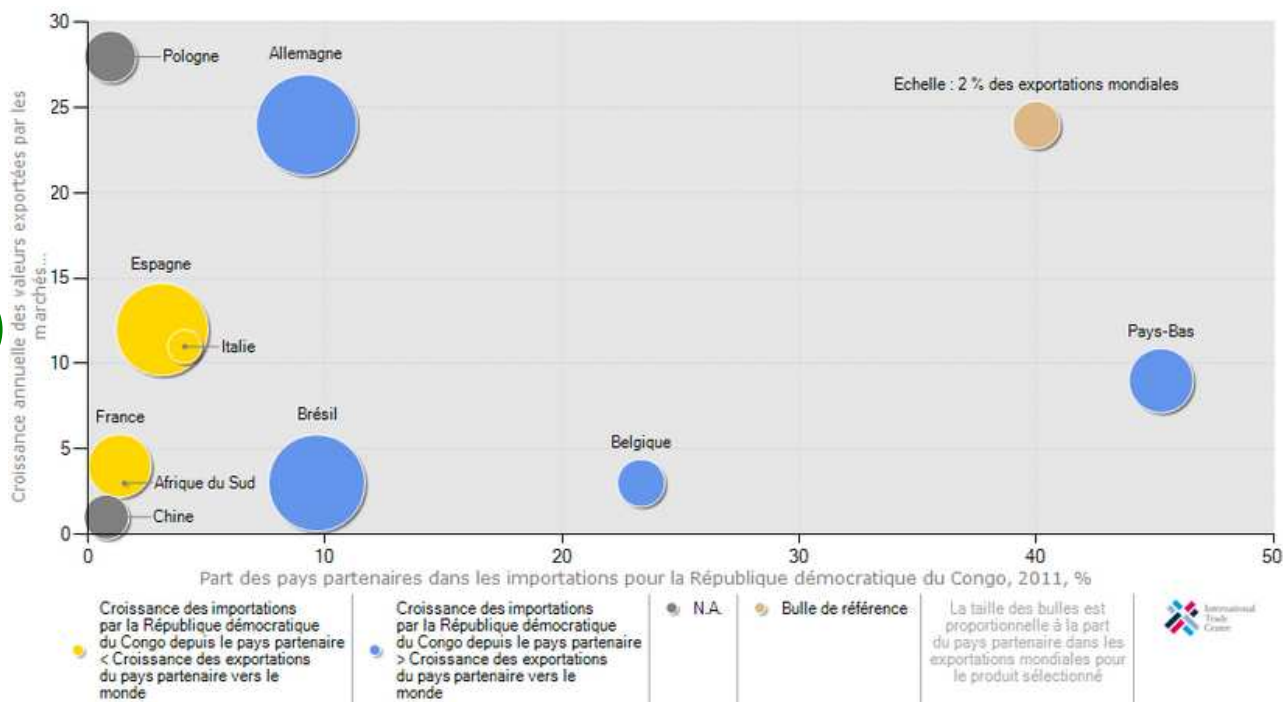
Source: Bases de données DGDA, OCC, BIVAC

1.4.2 ANALYSE DE L'EVOLUTION DES IMPORTATIONS GLOBALES

Compte tenu de l'hétérogénéité des données disponibles au niveau des différentes bases analysées (DGDA, OCC, BIVAC), il est relativement difficile de déterminer avec exactitude la valeur des importations globales des « Cotis de porc » (en volume et en valeur). A cet effet, MENAA Finance a procédé à l'analyse des données miroirs déclarées par les pays fournisseurs au niveau d'autres bases de données notamment COMTRADE-TRADEMAP (Nations Unies).

Selon les statistiques de TRADEMAP (données miroirs), les morceaux et abats de coqs et poules congelés (SH020329) dont les « cotis de porcs » importés par la RDC en 2011 ont atteint 9 049 000 USD en progression de 33% par rapport à l'année 2007. Les importations de la RDC représentent 0,07% des importations mondiales pour ce produit, soit le 62^e rang mondial. Environ 69% des importations totales sont réalisées avec 2 pays (voir graphique ci-après) à savoir les Pays-Bas (45,3%) et la Belgique (23,3%). En volume, les quantités importées ont atteint 6 571 tonnes, en progression de 28% par rapport à l'année 2007.

Graphique 12 : Perspectives pour un élargissement du marché pour un produit importé par la RDC en 2011 (données miroirs) / Produit : 020329 Autres viandes porcines, congelées



Source : Trademap (ITC)

Selon le graphique ci-dessus, les taux de croissance des importations de la RDC en provenance des Pays-Bas, Belgique, Allemagne et Brésil sont plus élevés que les taux de croissance de leurs exportations vers le monde. L'Allemagne, un des plus grands exportateurs dans le monde, a affiché la plus grande croissance annuelle des valeurs exportées vers la RDC.

1.4.3 ANALYSE DE L'EVOLUTION DES COUTS UNITAIRES MOYENS AVANT PASSAGE TERMINAL D'ARRIVEE

1.4.3.1 ANALYSE DE L'EVOLUTION DU PRIX UNITAIRE MOYEN « FOB » (FREE ON BOARD)

Durant les années 2008-2010, le FOBu moyen du kilo de « cotis de porc » importé a accusé une baisse soutenue pour atteindre 0,88\$ en 2010.

Tableau 55 : Evolution du prix FOB unitaire moyen (2008-2012)

Désignation	2008	2009	2010	2011	2012*
Pu FOB moyen (USD) / Kg	0,99	0,91	0,88	1,12	1,03
Pu FOB / Pu CIF	73%	74%	76%	79%	73%

Source : Calculs à partir des bases OCC Kinshasa. (* Données limitées aux 5 premiers mois de l'année 2012)

Dans les deux dernières années, le prix FOBu a augmenté de 16% pour atteindre une moyenne de l'ordre de 1,077\$. Au cours de la période de référence, le prix FOBu a représenté en moyenne 75% du prix CIFu.

1.4.3.2 ANALYSE DE L'EVOLUTION DU COUT UNITAIRE MOYEN DU TRANSPORT PRINCIPAL

Durant la période de référence, le coût de transport des des « Cotis de porc », a représenté en moyenne 24% du prix CIF et 32% du prix FOB. De 2008 à 2010, la moyenne du fret unitaire a représenté 302\$ par tonne importée contre 324\$ pour la période 2011-2012, soit une hausse de l'ordre de 7%.

Tableau 56 : Evolution du prix fret maritime unitaire moyen par kilogramme importé (2008-2012)

Désignation	2008	2009	2010	2011	2012*
Pu FRET moyen (USD) / Kg	0,35	0,31	0,25	0,26	0,39
Pu FRET / Pu CIF	26%	25%	22%	19%	27%

Source : Calculs à partir des bases OCC Kinshasa. (* Données limitées aux 5 premiers mois de l'année 2012)

1.4.3.3 ANALYSE DE L'EVOLUTION DU PRIX UNITAIRE MOYEN « CFR » (COUT ET FRET)

Le prix CFRu a représenté en moyenne 99% du prix CIFu moyen. En 2012, le prix CRFu moyen a progressé de 25% par rapport à l'exercice 2011. La hausse constatée est due essentiellement à la double hausse des prix FOBu (+16%) et des prix du fret (+7%).

Tableau 57 : Evolution du prix CFR unitaire moyen par kilogramme importé (2008-2012)

Désignation	2008	2009	2010	2011	2012*
Pu CFR (USD)	1,33	1,22	1,14	1,38	1,42
Pu CFR / Pu CIF	98%	99%	98%	98%	100%

Source : Calculs à partir des bases OCC Kinshasa. (* Données limitées aux 5 premiers mois de l'année 2012)

1.4.3.4 ANALYSE DE L'EVOLUTION DU COUT UNITAIRE MOYEN DE L'ASSURANCE DU TRANSPORT PRINCIPAL

A l'instar des autres produits importés et contrôlés par l'OCC, aucune assurance du transport principal n'a été déclarée pour les « cotis de porc. Durant la période de référence, l'assurance (vérifiée et acceptée par BIVAC/OCC) a coûté en moyenne 0,02\$ pour le kilogramme importé et a représenté en moyenne 1,3% du prix CIFu moyen et 1,72% du prix FOBu moyen. De 2008 à 2010, la moyenne de l'assurance unitaire a été de 18\$ la tonne importée contre 16\$ pour la période 2011-2012, soit une baisse de 7%.

Tableau 58 : Evolution du prix de l'assurance unitaire moyen par kilogramme importé (2008-2012)

Désignation	2008	2009	2010	2011	2012*
Assurance unitaire moy (USD)	0,02	0,01	0,02	0,03	0,00
Taux d'assurance moyen pratiqué	1,55%	0,51%	1,78%	1,78%	0,31%
Ass u / Pu CIF	1,70%	0,56%	1,96%	1,96%	0,34%

Source : Calculs à partir des bases OCC Kinshasa. (* Données limitées aux 5 premiers mois de l'année 2012)

Le taux d'assurance moyen pratiqué sur la **valeur assurée (110% x CIF)**, a représenté 1,19% sur les 5 années d'analyse.

1.4.3.5 ANALYSE DE L'EVOLUTION DU PRIX UNITAIRE MOYEN « CIF »

De 2008 à 2010, la moyenne du CIFu a été de 1,246 par kilogramme importé contre 1,417\$ pour la période 2011-2012, soit une hausse de l'ordre de 14%. Cette hausse est expliquée essentiellement par la hausse du prix FOBu (+14%) et de l'assurance (+7%).

Tableau 59 : Evolution du prix CIF unitaire moyen (2008-2012)

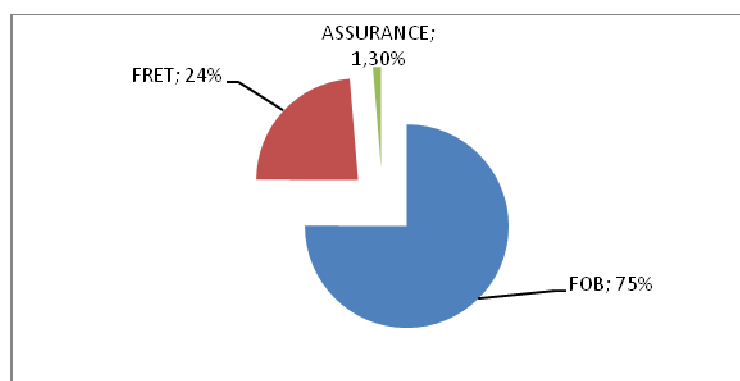
Désignation	2008	2009	2010	2011	2012*
Pu CIF moyen (USD) / Kg	1,36	1,22	1,16	1,41	1,42
Pu CIF moyen (CDF) / Kg	775,52	1 027,97	1 058,76	1 310,29	1 323,20

Source : Calculs à partir des bases OCC Kinshasa. (* Données limitées aux 5 premiers mois de l'année 2012)

En monnaie nationale congolaise (CDF), le prix CIFu est passé d'une moyenne de 954,08\$ (2008-2010) à 1316,75\$ le kilogramme importé (2011-2012), soit une progression de l'ordre de 38%. Le différentiel de croissance par rapport au prix CIFu en \$ (14%), est expliqué en partie par la variation du taux de change et de la triangulation des transactions financières via l'Europe.

D'une manière générale, le prix FOBu représente en moyenne 75% du prix CIFu contre 24% pour le fret maritime et 1,3% pour l'assurance :

Graphique 13 : Décomposition du prix CIF (moyenne 2008-2012)



1.5 ANALYSE DE LA STRUCTURE DES IMPORTATIONS DES « VIANDES BOVINES »

1.5.1 DEFINITION DU PRODUIT ANALYSE

L'analyse des différentes bases de données (DGDA, OCC, BIVAC), a permis d'identifier différentes positions tarifaires pour le produit « **Vian­des bovines** » et qui sont synthétisées dans le tableau ci-après :

Tableau 60: Positions tarifaires recensées au niveau des différentes bases analysées

Source de données	Position tarifaire	Différentes désignations afférentes à la position tarifaire
OCC KIN	02023000	Viande de buffallo / viande de bovin / viande de boeuf Vivres frais
	02023090	Viande de buffle / viandes bovines / vivres fais Viande de bœuf...
DGDA	02023090	Viandes bovines, congelées, desossées autres
	02012000	Viandes bovines, fraîches ou réfrigérées,
	02013010	Viandes bovines, fraîches ou réfrigérées,
	02013090	Viandes bovines, fraîches ou réfrigérées,
	02021000	Viandes bovines, congelées, en carcasses
	02022000	Viandes bovines, fraîches ou réfrigérées,
BIVAC	02023090	Viande de buffle congelée/ frozen bonless buffalo meat halal/ ground beef/ frozen beef topside / frozen boneless buffalo meat...
	02022000	Frozenbeef / frozen beef forequarters / frozen buffalo meat/ bf boneless meat

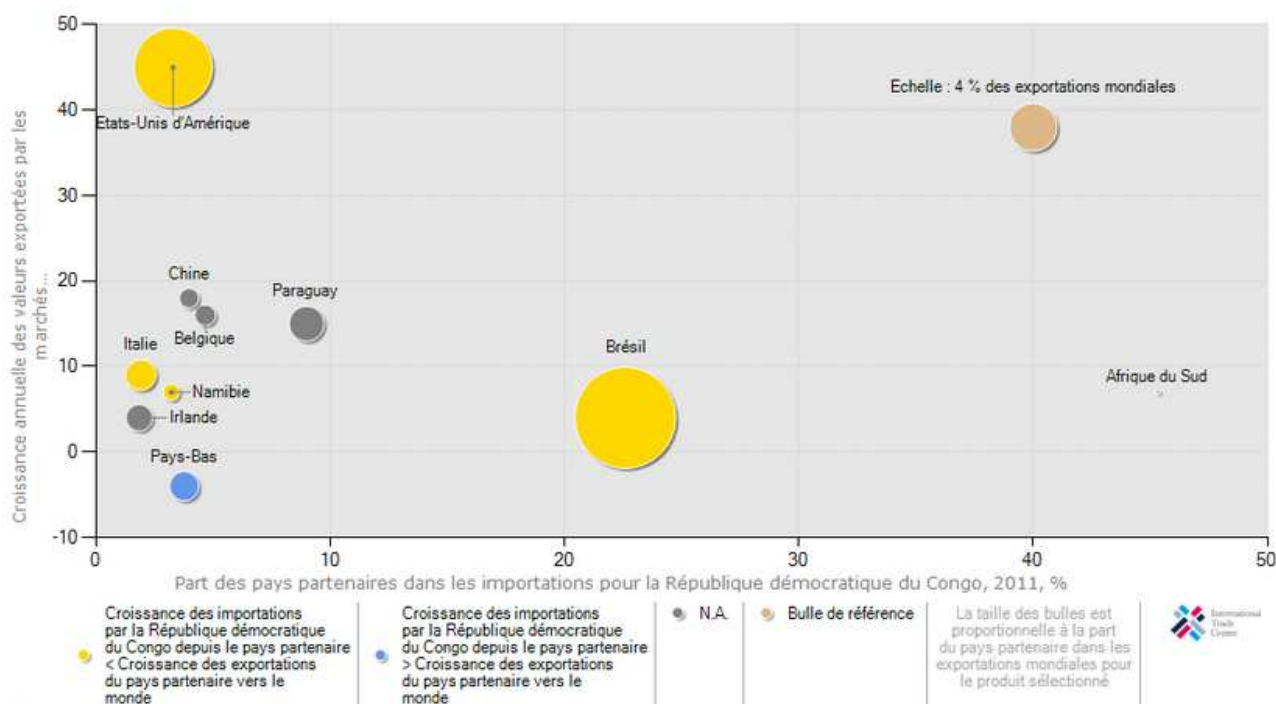
Source: Bases de données DGDA, OCC, BIVAC.

1.5.2 ANALYSE DE L'ÉVOLUTION DES IMPORTATIONS GLOBALES

Compte tenu de l'hétérogénéité des données disponibles au niveau des différentes bases analysées (DGDA, OCC, BIVAC), il est relativement difficile de déterminer avec exactitude la valeur des importations globales des « **Vian­des bovines** » (en volume et en valeur). A cet effet, MENAA Finance a procédé à l'analyse des données miroirs déclarées par les pays fournisseurs au niveau d'autres bases de données notamment COMTRADE-TRADEMAP (Nations Unies).

Selon les statistiques de TRADEMAP (données miroirs), les « Viandes des animaux de l'espèce bovine congelées » (SH0202) importées par la RDC en 2011 ont atteint 1 456 000 USD en baisse de 7% par rapport à l'année 2007. Les importations de la RDC représentent 0,01% des importations mondiales pour ce produit (137^e rang mondial).. Environ 69% des importations totales sont réalisées avec 2 pays (voir graphique ci-après) à savoir l'Afrique du Sud (46%) et le Brésil (23%). En volume, les quantités importées ont atteint 295 tonnes, en régression de 30% par rapport à l'année 2007.

Graphique 14 : Perspectives pour un élargissement du marché pour un produit importé par la RDC en 2011 (données miroirs) / Produit : 0202 Viandes des animaux de l'espèce bovine, congelées



Source : Trademap (ITC)

Selon le graphique ci-dessus, le taux de croissance des importations de la RDC en provenance des Pays-Bas est plus élevé que les taux de croissance des exportations hollandaises vers le monde. Les USA, un des plus grands exportateurs dans le monde, a affiché la plus grande croissance annuelle des valeurs exportées vers la RDC.

1.5.3 ANALYSE DE L'EVOLUTION DES COUTS UNITAIRES MOYENS AVANT PASSAGE TERMINAL D'ARRIVEE

1.5.3.1 ANALYSE DE L'EVOLUTION DU PRIX UNITAIRE MOYEN « FOB » (FREE ON BOARD)

Courant les années 2008-2012, le FOBu moyen du kilo de « **viandes bovines** » importé a connu une hausse soutenue pour atteindre une moyenne de 2,57\$ en 2012.

Tableau 61 : Evolution du prix FOB unitaire moyen (2008-2012)

Désignation	2008	2009	2010	2011	2012*
Pu FOB moyen (USD) / Kg	0,94	1,72	1,97	2,28	2,57
Pu FOB / Pu CIF	74%	86%	85%	86%	90%

Source : Calculs à partir des bases OCC Kinshasa. (* Données limitées aux 5 premiers mois de l'année 2012)

Dans les deux dernières années, le prix FOBu a augmenté de 57%, pour un prix unitaire moyen de 2,425\$, à comparer à celui des années 2008-2010 de 1,542\$ par kilo importée. Au cours de la période de référence, le prix FOBu a représenté en moyenne 84% du prix CIFu.

1.5.3.2 ANALYSE DE L'EVOLUTION DU COUT UNITAIRE MOYEN DU TRANSPORT PRINCIPAL

Durant la période de référence, le coût de transport des « viandes bovines », a représenté en moyenne 14% du prix CIF et 18% du prix FOB. De 2008 à 2010, la moyenne du fret unitaire a représenté 293\$ par tonne importée contre 288\$ pour la période 2011-2012, soit une baisse de l'ordre de 2%.

Tableau 62 : Evolution du prix fret maritime unitaire moyen par kilogramme importé (2008-2012)

Désignation	2008	2009	2010	2011	2012*
Pu FRET moyen (USD) / Kg	0,31	0,27	0,29	0,30	0,27
Pu FRET / Pu CIF	25%	14%	13%	12%	9%

Source : Calculs à partir des bases OCC Kinshasa. (* Données limitées aux 5 premiers mois de l'année 2012)

1.5.3.3 ANALYSE DE L'EVOLUTION DU PRIX UNITAIRE MOYEN « CFR » (COUT ET FRET)

Le prix CFRu a représenté en moyenne 99% du prix CIFu moyen. En 2012, le prix CFRu moyen a progressé de 10% par rapport à l'exercice 2011. La hausse constatée est due essentiellement à la hausse des prix FOBu (+13%).

Tableau 63 : Evolution du prix CFR unitaire moyen par kilogramme importé (2008-2012)

Désignation	2008	2009	2010	2011	2012*
Pu CFR (USD)	1,25	1,99	2,26	2,58	2,84
Pu CFR / Pu CIF	98%	99%	98%	98%	99%

Source : Calculs à partir des bases OCC Kinshasa. (* Données limitées aux 5 premiers mois de l'année 2012)

1.5.3.4 ANALYSE DE L'EVOLUTION DU COUT UNITAIRE MOYEN DE L'ASSURANCE DU TRANSPORT PRINCIPAL

A l'instar des autres produits importés et contrôlés par l'OCC, aucune assurance du transport principal n'a été déclarée pour les « viandes bovines ». Durant la période de référence, l'assurance (vérifiée et acceptée par BIVAC/OCC) a coûté en moyenne 0,03\$ par kilogramme importé et a représenté en moyenne 1,37% du prix CIFu moyen et 1,64% du prix FOBu moyen. De 2008 à 2010, la moyenne de l'assurance unitaire a représenté 26\$ par tonne importée contre 37\$ pour la période 2011-2012, soit une hausse de 42%.

Tableau 64 : Evolution du prix de l'assurance unitaire moyen par kilogramme importé (2008-2012)

Désignation	2008	2009	2010	2011	2012*
Assurance unitaire moy (USD)	0,02	0,01	0,05	0,05	0,02
Taux d'assurance moyen pratiqué	1,42%	0,55%	1,78%	1,77%	0,69%
Ass u / Pu CIF	1,56%	0,60%	1,96%	1,95%	0,76%

Source : Calculs à partir des bases OCC Kinshasa. (* Données limitées aux 5 premiers mois de l'année 2012)

Le taux d'assurance moyen pratiqué sur la **valeur assurée (110% x CIF)**, a représenté 1,24% sur les 5 années d'analyse.

1.5.3.5 ANALYSE DE L'EVOLUTION DU PRIX UNITAIRE MOYEN « CIF »

De 2008 à 2010, la moyenne du CIFu a été de 1,861\$ par kilogramme importé contre 2,749\$ pour la période 2011-2012, soit une hausse de l'ordre de 48%. Cette hausse est expliquée essentiellement par la hausse du prix FOBu (+57%) et de l'assurance (+42%).

Tableau 65 : Evolution du prix CIF unitaire moyen (2008-2012)

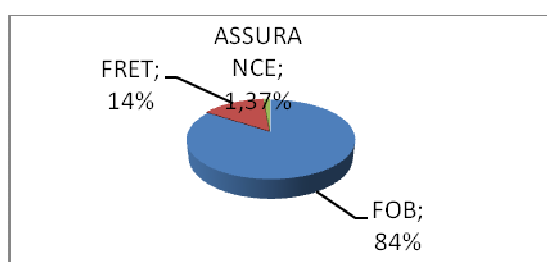
Désignation	2008	2009	2010	2011	2012*
Pu CIF moyen (USD) / Kg	1,27	2,01	2,31	2,63	2,86
Pu CIF moyen (CDF) / Kg	726,75	1 684,36	2 107,95	2 449,57	2 659,51

Source : Calculs à partir des bases OCC Kinshasa. (* Données limitées aux 5 premiers mois de l'année 2012)

En monnaie nationale congolaise (CDF), le prix CIFu est passé d'une moyenne de 1506\$ (2008-2010) à 2554\$ le kilogramme importé (2011-2012), soit une progression de l'ordre de 70%. Le différentiel de croissance par rapport au prix CIFu en \$ (+48%), est expliqué en partie par la variation du taux de change et de la triangulation des transactions financières via l'Europe.

D'une manière générale, le prix FOBu représente en moyenne 84% du prix CIFu contre 14% pour le fret maritime et 1,37% pour l'assurance :

Graphique 15 : Décomposition du prix CIF (moyenne 2008-2012)



Source : MENAA Finance

1.6 ANALYSE DE LA STRUCTURE DES IMPORTATIONS DES « ABATS BOVINS »

1.6.1 DEFINITION DU PRODUIT ANALYSE

L'analyse des différentes bases de données (DGDA, OCC, BIVAC), a permis d'identifier différentes positions tarifaires pour le produit « **Abats bovins** », synthétisées dans le tableau ci-après :

Tableau 66 : Positions tarifaires recensées au niveau des différentes bases analysées

Source de données	Position tarifaire	Différentes désignations afférentes à la position tarifaire
OCC KIN	02062200	Foie de bœuf / ROGNONS+AUTRES
	02062900	Abats bovins / ROGNONS DE BŒUF / BABINES DE BŒUF / FROZEN BEEF LIPS / FROZEN BEEF OFFALS K...
DGDA	02062900	Autres abats comestibles, congelés,
BIVAC	02062900	FROZEN BEEF GREEN KIDNEY BLOCK/ BABINES DE BOEUF / FROZEN BEEF LIPS BLOCK ...
	02062200	FROZEN BEEF LIVERS BLOCK

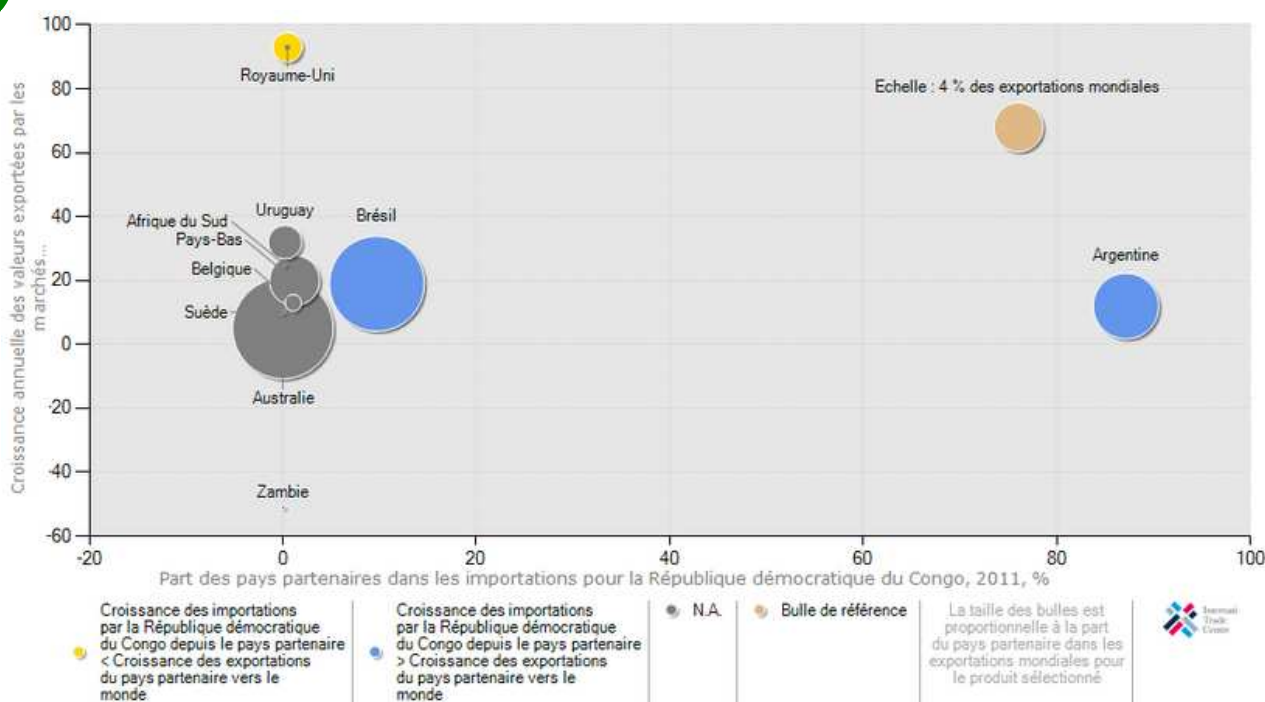
Source: Bases de données DGDA, OCC, BIVAC.

1.6.2 ANALYSE DE L'EVOLUTION DES IMPORTATIONS GLOBALES

Compte tenu de l'hétérogénéité des données disponibles au niveau des différentes bases analysées (DGDA, OCC, BIVAC), il est relativement difficile de déterminer avec exactitude la valeur des importations globales des « **Abats bovins** » (en volume et en valeur). A cet effet, MENAA Finance a procédé à l'analyse des données miroirs déclarées par les pays fournisseurs au niveau d'autres bases de données notamment COMTRADE-TRADEMAP (Nations Unies).

Selon les statistiques de TRADEMAP (données miroirs), les « Abats bovins» (SH020629) importées par la RDC en 2011 ont atteint 9 389 000 USD en hausse de 32% par rapport à l'année 2007. Les importations de la RDC représentent 0,56% des importations mondiales pour ce produit (22^e rang mondial). Environ 96,8% des importations totales sont réalisées avec 2 pays (voir graphique ci-après) à savoir l'Argentine (87,1%) et le Brésil (9,7%). En volume, les quantités importées ont atteint 5 232 tonnes, en régression de 8% par rapport à l'année 2007.

Graphique 16 : Perspectives pour un élargissement du marché pour un produit importé par la RDC en 2011 (données miroirs) / Produit : 020629 Autres abats comestibles de l'espèce bovine congelés



Selon le graphique ci-dessus, les taux de croissance des importations de la RDC en provenance de l'Argentine et le Brésil sont plus élevés que les taux de croissance de leurs exportations vers le monde. Le Royaume-Uni a affiché la plus grande croissance annuelle des valeurs exportées vers la RDC.

1.6.3 ANALYSE DE L'EVOLUTION DES COUTS UNITAIRES MOYENS AVANT PASSAGE TERMINAL D'ARRIVEE

1.6.3.1 ANALYSE DE L'EVOLUTION DU PRIX UNITAIRE MOYEN « FOB » (FREE ON BOARD)

Durant les années 2011-2012, le FOBu moyen du kilo « d'abats bovins » importé a enregistré une forte progression (+43%) comparée à la période 2008-2010. Le prix maximal a été constaté en 2011 avec une hausse de près de 69% atteignant une moyenne de 1,41\$ pour le kilo importé.

Tableau 67 : Evolution du prix FOB unitaire moyen (2008-2012)

Désignation	2008	2009	2010	2011	2012*
Pu FOB moyen (USD) / Kg	1,13	0,87	0,83	1,41	1,29
Pu FOB / Pu CIF	79%	76%	77%	79%	82%

Source : Calculs à partir des bases OCC Kinshasa. (* Données limitées aux 5 premiers mois de l'année 2012)

La moyenne des prix sur les deux dernières années s'est élevée à environ 1,353\$/kg. Sur la période de référence, le prix FOBu a représenté en moyenne 78% du prix CIFu.

1.6.3.2 ANALYSE DE L'EVOLUTION DU COUT UNITAIRE MOYEN DU TRANSPORT PRINCIPAL

Durant la période de référence, le coût de transport des « **Abats bovins** », a représenté en moyenne 20% du prix CIF et 26% du prix FOB. De 2008 à 2010, la moyenne du fret unitaire a représenté 263\$ la tonne importée contre 312\$ pour la période 2011-2012, soit une hausse de l'ordre de 18%.

Tableau 68 : Evolution du prix fret maritime unitaire moyen par kilogramme importé (2008-2012)

Désignation	2008	2009	2010	2011	2012*
Pu FRET moyen (USD) / Kg	0,29	0,27	0,23	0,34	0,28
Pu FRET / Pu CIF	20%	23%	21%	19%	18%

Source : Calculs à partir des bases OCC Kinshasa. (* Données limitées aux 5 premiers mois de l'année 2012)

1.6.3.3 ANALYSE DE L'EVOLUTION DU PRIX UNITAIRE MOYEN « CFR » (COUT ET FRET)

Le prix CFRu a représenté en moyenne 99% du prix CIFu moyen. De 2010 à 2012, le prix CRFu moyen a progressé de 47% pour atteindre 1,57\$. La hausse constatée est due essentiellement à la hausse simultanée des prix FOBu (+69%) et des prix du fret (+47%).

Tableau 69 : Evolution du prix CFR unitaire moyen par kilogramme importé (2008-2012)

Désignation	2008	2009	2010	2011	2012*
Pu CFR (USD)	1,42	1,14	1,07	1,76	1,57
Pu CFR / Pu CIF	99%	99%	98%	98%	99%

Source : Calculs à partir des bases OCC Kinshasa. (* Données limitées aux 5 premiers mois de l'année 2012)

1.6.3.4 ANALYSE DE L'EVOLUTION DU COUT UNITAIRE MOYEN DE L'ASSURANCE DU TRANSPORT PRINCIPAL

A l'instar des autres produits importés et contrôlés par l'OCC, aucune assurance du transport principal n'a été déclarée pour les « **Abats bovins** ». Durant la période de référence, l'assurance (vérifiée et acceptée par BIVAC/OCC) a coûté en moyenne 0,02\$ par kilogramme importé et a représenté en moyenne 0,74% du prix CIFu moyen et 0,91% du prix FOBu moyen. De 2008 à 2010, la moyenne de l'assurance unitaire a été de 15\$ par tonne importée contre 23\$ pour la période 2011-2012, soit une hausse de près de 50%

Tableau 70 : Evolution du prix de l'assurance unitaire moyen par kilogramme importé (2008-2012)

Désignation	2008	2009	2010	2011	2012*
Assurance unitaire moy (USD)	0,01	0,01	0,02	0,03	0,01
Taux d'assurance moyen pratiqué	0,90%	0,79%	1,75%	1,69%	0,67%
Ass u / Pu CIF	0,99%	0,87%	1,93%	1,86%	0,74%

Source : Calculs à partir des bases OCC Kinshasa. (* Données limitées aux 5 premiers mois de l'année 2012)

Le taux d'assurance moyen pratiqué sur la **valeur assurée (110% x CIF)**, a représenté 1,16% sur les 5 années d'analyse.

1.6.3.5 ANALYSE DE L'EVOLUTION DU PRIX UNITAIRE MOYEN « CIF »

De 2008 à 2010, la moyenne du CIFu a été de 1,222\$ le kilogramme importé contre 1,687\$ pour la période 2011-2012, soit une hausse de l'ordre de 38%. Cette hausse est expliquée essentiellement par la hausse du prix FOBu (+43%), du fret maritime (+18%) et de l'assurance (+50%).

Tableau 71 : Evolution du prix CIF unitaire moyen (2008-2012)

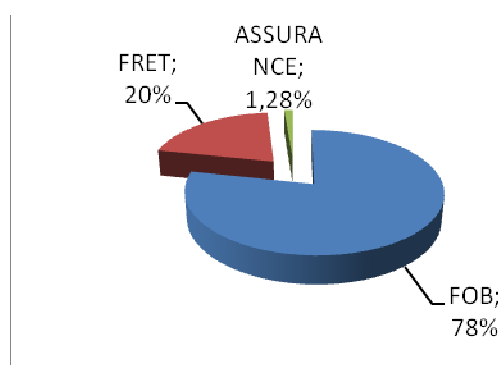
Désignation	2008	2009	2010	2011	2012*
Pu CIF moyen (USD) / Kg	1,43	1,15	1,09	1,79	1,58
Pu CIF moyen (CDF) / Kg	818,59	962,44	995,50	1 666,71	1 469,60

Source : Calculs à partir des bases OCC Kinshasa. (* Données limitées aux 5 premiers mois de l'année 2012)

En monnaie nationale congolaise (CDF), le prix CIFu est passé d'une moyenne de 925,51\$ (2008-2010) à 1568,15\$ le kilogramme importé (2011-2012), soit une progression de l'ordre de 69%. Le différentiel de croissance par rapport au prix CIFu en \$ (38%), est expliqué en partie par la variation du taux de change et de la triangulation des transactions financières via l'Europe.

D'une manière générale, le prix FOBu représente en moyenne 78% du prix CIFu contre 20% pour le fret maritime et 1,28% pour l'assurance :

Graphique 17 : Décomposition du prix CIF (moyenne 2008-2012)



Source : MENAA Finance

1.7 ANALYSE DE LA STRUCTURE DES IMPORTATIONS DES « TRIPES DE BŒUF »

1.7.1 DEFINITION DU PRODUIT ANALYSE

L'analyse des différentes bases de données (DGDA, OCC, BIVAC), a permis d'identifier différentes positions tarifaires pour les « **Tripes de bœuf** », synthétisées dans le tableau ci-après :

Tableau 72 : Positions tarifaires recensées au niveau des différentes bases analysées

Source de données	Position tarifaire	Différentes désignations afférentes à la position tarifaire
OCC KIN	02062900	Tripes de boeuf
	05040090	Tripes de boeuf
DGDA	02062900	Autres abats comestibles, congelés, de
BIVAC	02062900	Frozen beef green tripes block / frozen beef tripes /

Source: Bases de données DGDA, OCC, BIVAC

1.7.2 ANALYSE DE L'EVOLUTION DES IMPORTATIONS GLOBALES

Compte tenu de l'hétérogénéité des données disponibles au niveau des différentes bases analysées (DGDA, OCC, BIVAC), il est relativement difficile de déterminer avec exactitude la valeur des importations globales des « **Tripes de bœuf** » (en volume et en valeur). A cet effet, MENAA Finance a procédé à l'analyse des données miroirs déclarées par les pays fournisseurs au niveau d'autres bases de données notamment COMTRADE-TRADEMAP (Nations Unies).

Au niveau de la base TRADEMAP, nous ne disposons pas statistiques détaillées concernant les Tripes de bœuf. En effet, ces derniers font partie des des Abats bovins (voir analyse ci-dessus relatives à la position tarifaire 020629).

1.7.3 ANALYSE DE L'EVOLUTION DES COUTS UNITAIRES MOYENS AVANT PASSAGE TERMINAL D'ARRIVEE

1.7.3.1 ANALYSE DE L'EVOLUTION DU PRIX UNITAIRE MOYEN « FOB » (FREE ON BOARD)

Au cours des années 2008-2010, le FOBu moyen du kilo de « **Tripes de bœuf** » importé a été de 0,967\$ contre 1,115\$ pour la période 2011-2012, soit une hausse de 15%.

Tableau 73 : Evolution du prix FOB unitaire moyen (2008-2012)

Désignation	2008	2009	2010	2011	2012*
Pu FOB moyen (USD) / Kg	0,98	1,01	0,91	1,07	1,16
Pu FOB / Pu CIF	78%	81%	77%	80%	82%

Source : Calculs à partir des bases OCC Kinshasa. (* Données limitées aux 5 premiers mois de l'année 2012)

Au cours de cette période, le prix FOBu a représenté en moyenne 75% du prix CIFu et a atteint sa valeur maximale en 2012 avec une moyenne 1,16\$ par kilo importé.

1.7.3.2 ANALYSE DE L'EVOLUTION DU COUT UNITAIRE MOYEN DU TRANSPORT PRINCIPAL

Durant la période de référence, le coût de transport des « **Tripes de bœuf** », a représenté en moyenne 19% du prix CIF et 24% du prix FOB. De 2008 à 2010, la moyenne du fret unitaire s'est élevée à 242\$ la tonne importée contre 245\$ pour la période 2011-2012, soit une légère hausse de 1%.

Tableau 74 : Evolution du prix fret maritime unitaire moyen par kilogramme importé (2008-2012)

Désignation	2008	2009	2010	2011	2012*
Pu FRET moyen (USD) / Kg	0,26	0,23	0,24	0,24	0,25
Pu FRET / Pu CIF	21%	18%	21%	18%	17%

Source : Calculs à partir des bases OCC Kinshasa. (* Données limitées aux 5 premiers mois de l'année 2012)

1.7.3.3 ANALYSE DE L'EVOLUTION DU PRIX UNITAIRE MOYEN « CFR » (COUT ET FRET)

Le prix CFRu a représenté en moyenne 99% du prix CIFu moyen. En 2012, le prix CRFu moyen a progressé de 7% par rapport à l'exercice 2011. La hausse constatée est due essentiellement à la hausse simultanée des prix FOBu (+8%) et des prix du fret (+1%).

Tableau 75 : Evolution du prix CFR unitaire moyen par kilogramme importé (2008-2012)

Désignation	2008	2009	2010	2011	2012*
Pu CFR (USD)	1,23	1,24	1,16	1,32	1,40
Pu CFR / Pu CIF	99%	99%	98%	98%	100%

Source : Calculs à partir des bases OCC Kinshasa. (* Données limitées aux 5 premiers mois de l'année 2012)

1.7.3.4 ANALYSE DE L'EVOLUTION DU COUT UNITAIRE MOYEN DE L'ASSURANCE DU TRANSPORT PRINCIPAL

A l'instar des autres produits importés et contrôlés par l'OCC, aucune assurance du transport principal n'a été déclarée pour les « **Tripes de bœuf** ». Durant la période de référence, l'assurance (vérifiée et acceptée par BIVAC/OCC) a coûté en moyenne 0,02\$ pour le kilogramme importé et a représenté en moyenne 1,22% du prix CIFu moyen et 1,55% du prix FOBu moyen. De 2008 à 2010, la moyenne de l'assurance unitaire a représenté 15\$ la tonne importée contre 16\$ pour la période 2011-2012, soit une baisse de 2%.

Tableau 76 : Evolution du prix de l'assurance unitaire moyen par kilogramme importé (2008-2012)

Désignation	2008	2009	2010	2011	2012*
Assurance unitaire moy (USD)	0,01	0,01	0,02	0,03	0,00
Taux d'assurance moyen pratiqué	0,96%	0,72%	1,78%	1,78%	0,32%
Ass u / Pu CIF	1,06%	0,79%	1,96%	1,96%	0,35%

Source : Calculs à partir des bases OCC Kinshasa. (* Données limitées aux 5 premiers mois de l'année 2012)

Le taux d'assurance moyen pratiqué sur la **valeur assurée (110% x CIF)**, a représenté 1,11% sur les 5 années d'analyse.

1.7.3.5 ANALYSE DE L'EVOLUTION DU PRIX UNITAIRE MOYEN « CIF »

De 2008 à 2010, la moyenne du CIFu a été de 1,225 le kilogramme importé contre 1,375\$ pour la période 2011-2012, soit une hausse de l'ordre de 12%. Cette hausse est expliquée essentiellement par la hausse du prix FOBu (+15%), du fret maritime (+1%) et de l'assurance (+2%).

Tableau 77 : Evolution du prix CIF unitaire moyen (2008-2012)

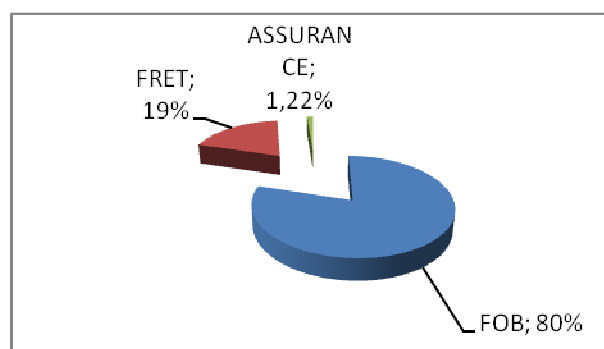
Désignation	2008	2009	2010	2011	2012*
Pu CIF moyen (USD) / Kg	1,25	1,25	1,18	1,34	1,41
Pu CIF moyen (CDF) / Kg	713,27	1 048,32	1 077,23	1 248,09	1 308,35

Source : Calculs à partir des bases OCC Kinshasa. (* Données limitées aux 5 premiers mois de l'année 2012)

En monnaie nationale congolaise (CDF), le prix CIFu est passé d'une moyenne de 946,27\$ (2008-2010) à 1278,22\$ le kilogramme importé (2011-2012), soit une progression de l'ordre de 35%. Le différentiel de croissance par rapport au prix CIFu en \$ (12%) peut s'expliquer en partie par la variation du taux de change et de la triangulation des transactions financières via l'Europe.

D'une manière générale, le prix FOBu représente en moyenne 80% du prix CIFu contre 19% pour le fret maritime et 1,22% pour l'assurance :

Graphique 18 : Décomposition du prix CIF (moyenne 2008-2012)



Source : MENAA Finance

1.8 ANALYSE DE LA STRUCTURE DES IMPORTATIONS DES « HARICOTS »

1.8.1 DEFINITION DU PRODUIT ANALYSE

L'analyse des différentes bases de données (DGDA, OCC, BIVAC), a permis d'identifier différentes positions tarifaires pour les «haricots », synthétisées dans le tableau ci-après :

Tableau 78 : Positions tarifaires recensées au niveau des différentes bases analysées

Source de données	Position tarifaire	Différentes désignations afférentes à la position tarifaire
OCC KIN	07133390	Haricots
	07133100	

Source de données	Position tarifaire	Différentes désignations afférentes à la position tarifaire
	07133190	
	07133300	
	07133310	
	07133333	
	07133990	
DGDA	07133190	Haricots / Autres haricots communs
	07133390	Autres haricots communs
	07133990	Haricots
	07133110	Haricots des esp vigna mungo hepper ou vigna
	07133290	Autres haricots "petits rouges"
	0713 3910	Autres haricots (vigna spp, phaseo) : de
	07133990	Autres haricots (vigna spp.. phaseolus spp)
BIVAC	07133190	GREEN BEANS / BLACK CHANA
	07133390	LIGHT SPECKLED KIDNEY BEANS

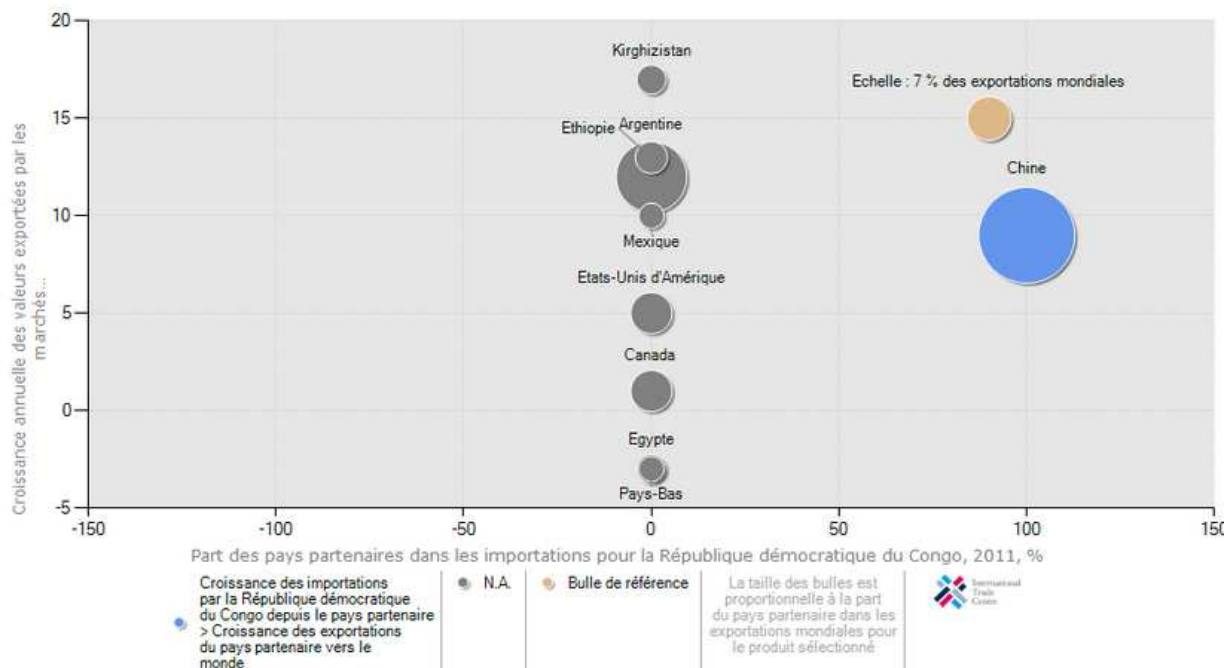
Source: Bases de données DGDA, OCC, BIVAC.

1.8.2 ANALYSE DE L'ÉVOLUTION DES IMPORTATIONS GLOBALES

Compte tenu de l'hétérogénéité des données disponibles au niveau des différentes bases analysées (DGDA, OCC, BIVAC), il est relativement difficile de déterminer avec exactitude la valeur des importations globales des « **haricots** » (en volume et en valeur). A cet effet, MENAA Finance a procédé à l'analyse des données miroirs déclarées par les pays fournisseurs au niveau d'autres bases de données notamment COMTRADE-TRADEMAP (Nations Unies).

Selon les statistiques de TRADEMAP (données miroirs), les « Haricots communs secs, écosés, même décortiqués ou cassés » (SH071333) importées par la RDC en 2011 ont atteint 12 512 000 USD en hausse de 235% par rapport à l'année 2007. Les importations de la RDC représentent 0,73% des importations mondiales pour ce produit, (32^e au rang mondial). La quasi-totalité des importations sont réalisées avec la Chine (voir graphique ci-après). En volume, les quantités importées ont atteint 15 739 tonnes, en régression de 255% par rapport à l'année 2007.

Graphique 19 : Perspectives pour un élargissement du marché pour un produit importé par la RDC en 2011 (données miroirs) / Produit : 071333 Haricots communs secs, écossés, même décortiqués ou cassés»



Source : Trademap (ITC)

Selon le graphique ci-dessus, le taux de croissance des importations de la RDC en provenance de la Chine est plus élevé que le taux de croissance des exportations Chinoises vers le monde.

1.8.3 ANALYSE DE L'EVOLUTION DES COUTS UNITAIRES MOYENS AVANT PASSAGE TERMINAL D'ARRIVEE

1.8.3.1 ANALYSE DE L'EVOLUTION DU PRIX UNITAIRE MOYEN « FOB » (FREE ON BOARD)

Courant les années 2008-2010, le FOBu moyen du kilo « d'haricots » importé a évolué en dents de scie pour atteindre 0,72\$ en 2010, avec une moyenne sur les trois années de l'ordre de 0,69\$.

Tableau 79 : Evolution du prix FOB unitaire moyen (2008-2012)

Désignation	2008	2009	2010	2011	2012*
Pu FOB moyen (USD) / Kg	0,57	0,77	0,72	0,87	0,87
Pu FOB / Pu CIF	80%	80%	81%	81%	82%

Source : Calculs à partir des bases OCC Kinshasa. (* Données limitées aux 5 premiers mois de l'année 2012)

Dans les deux dernières années, le prix FOBu a augmenté de 27% pour atteindre une moyenne de 0,87\$. Au cours de la période de référence, le prix FOBu a représenté en moyenne 81% du prix CIFu.

1.8.3.2 ANALYSE DE L'EVOLUTION DU COUT UNITAIRE MOYEN DU TRANSPORT PRINCIPAL

Durant cette période de référence, le coût de transport des « **haricots** », a représenté en moyenne 18% du prix CIF et 22% du prix FOB. De 2008 à 2010, la moyenne du fret unitaire a été de 157\$ la tonne importée contre 180\$ pour la période 2011-2012, soit une hausse de 15%.

Tableau 80 : Evolution du prix fret maritime unitaire moyen par kilogramme importé (2008-2012)

Désignation	2008	2009	2010	2011	2012*
Pu FRET moyen (USD) / Kg	0,13	0,18	0,15	0,19	0,18
Pu FRET / Pu CIF	19%	19%	17%	17%	17%

Source : Calculs à partir des bases OCC Kinshasa. (* Données limitées aux 5 premiers mois de l'année 2012)

1.8.3.3 ANALYSE DE L'EVOLUTION DU PRIX UNITAIRE MOYEN « CFR » (COUT ET FRET)

Le prix CFRu a représenté en moyenne 99% du prix CIFu moyen. En 2012, le prix CRFu moyen a accusé une légère baisse de 1% par rapport à l'exercice 2011. Cette relative régression fait suite à la baisse du coût du fret (-5%). Néanmoins, durant la période 2011-2012, le CFRu moyen a été de 1,05\$/kg d'haricot contre 0,84\$ sur les années 2008-2010. Durant les deux dernières années, le CFRu moyen a affiché une hausse de près de 20%.

Tableau 81 : Evolution du prix CFR unitaire moyen par kilogramme importé (2008-2012)

Désignation	2008	2009	2010	2011	2012*
Pu CFR (USD)	0,71	0,95	0,87	1,05	1,05
Pu CFR / Pu CIF	98%	99%	98%	98%	99%

Source : Calculs à partir des bases OCC Kinshasa. (* Données limitées aux 5 premiers mois de l'année 2012)

1.8.3.4 ANALYSE DE L'EVOLUTION DU COUT UNITAIRE MOYEN DE L'ASSURANCE DU TRANSPORT PRINCIPAL

A l'instar des autres produits importés et contrôlés par l'OCC, aucune assurance du transport principal n'a été déclarée pour les « **Haricots** ». Durant la période de référence, l'assurance (vérifiée et acceptée par BIVAC/OCC) a coûté en moyenne 0,01\$ par kilogramme importé et a représenté en moyenne 1,45% du prix CIFu moyen et 1,80% du prix FOBu moyen. De 2008 à 2010, la moyenne de l'assurance unitaire a été de 13\$ par tonne importée contre 15\$ pour la période 2010-2012, soit une hausse de 14%.

Tableau 82: Evolution du prix de l'assurance unitaire moyen par kilogramme importé (2008-2012)

Désignation	2008	2009	2010	2011	2012*
Assurance unitaire moy (USD)	0,01	0,01	0,02	0,02	0,01
Taux d'assurance moyen pratiqué	1,37%	0,95%	1,78%	1,65%	0,84%
Ass u / Pu CIF	1,50%	1,04%	1,96%	1,82%	0,92%

Source : Calculs à partir des bases OCC Kinshasa. (* Données limitées aux 5 premiers mois de l'année 2012)

Le taux d'assurance moyen pratiqué sur la **valeur assurée (110% x CIF)**, a ainsi été de 1,32% durant les 5 années d'analyse.

1.8.3.5 ANALYSE DE L'EVOLUTION DU PRIX UNITAIRE MOYEN « CIF »

De 2008 à 2010, la moyenne du CIFu a représenté 0,856\$ par kilogramme importé contre 1,063\$ pour la période 2011-2012, soit une hausse de l'ordre de 24%. Cette hausse s'explique essentiellement par la hausse des prix FOBu (+27%), du fret maritime (+15%) et de l'assurance (+14%).

Tableau 83 : Evolution du prix CIF unitaire moyen (2008-2012)

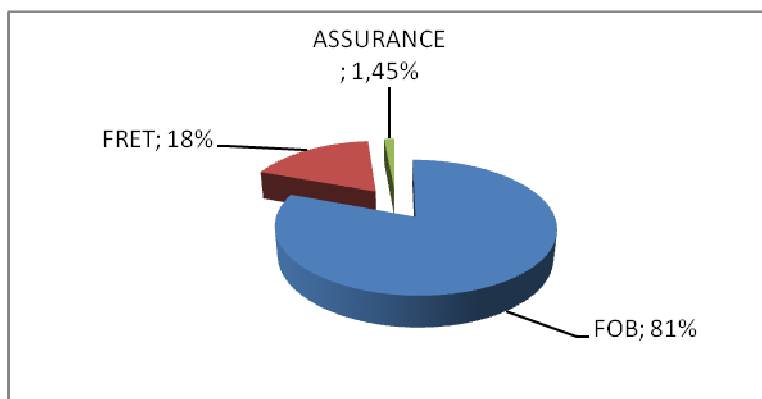
Désignation	2008	2009	2010	2011	2012*
Pu CIF moyen (USD) / Kg	0,72	0,96	0,89	1,07	1,06
Pu CIF moyen (CDF) / Kg	411,10	808,17	811,11	996,23	980,19

Source : Calculs à partir des bases OCC Kinshasa. (* Données limitées aux 5 premiers mois de l'année 2012)

En monnaie nationale congolaise (CDF), le prix CIFu est passé d'une moyenne de 676,79\$ (2008-2010) à 988,21\$ le kilogramme importé (2011-2012), soit une progression de l'ordre de 46%. Le différentiel de croissance par rapport au prix CIFu en \$ (24%), est expliqué en partie par la variation du taux de change.

D'une manière générale, le prix FOBu représente en moyenne 81% du prix CIFu contre 18% pour le fret maritime et 1,45% pour l'assurance :

Graphique 20 : Décomposition du prix CIF (moyenne 2008-2012)



1.9 ANALYSE DE LA STRUCTURE DES IMPORTATIONS DE LA « FARINE DE FROMENT »

1.9.1 DEFINITION DU PRODUIT ANALYSE

L'analyse des différentes bases de données (DGDA, OCC, BIVAC), a permis d'identifier différentes positions tarifaires pour la « **Farine de froment** », synthétisées dans le tableau ci-après :

Tableau 84 : Positions tarifaires recensées au niveau des différentes bases analysées

Source de données	Position tarifaire	Différentes désignations afférentes à la position tarifaire
OCC KIN	11010000	Farine de froment
DGDA	11010000	Farine de froment (blé) ou de méteil / Farine de froment
	10011090	Farine de froment
	11100000	Farine de froment
	11010000	Farine de froment (ble) ou de meteil / Farine de froment
BIVAC	11010000	Kg Farine De Ble / Flour White Bread / Farine Ferment / Farine De Froment (Ble)

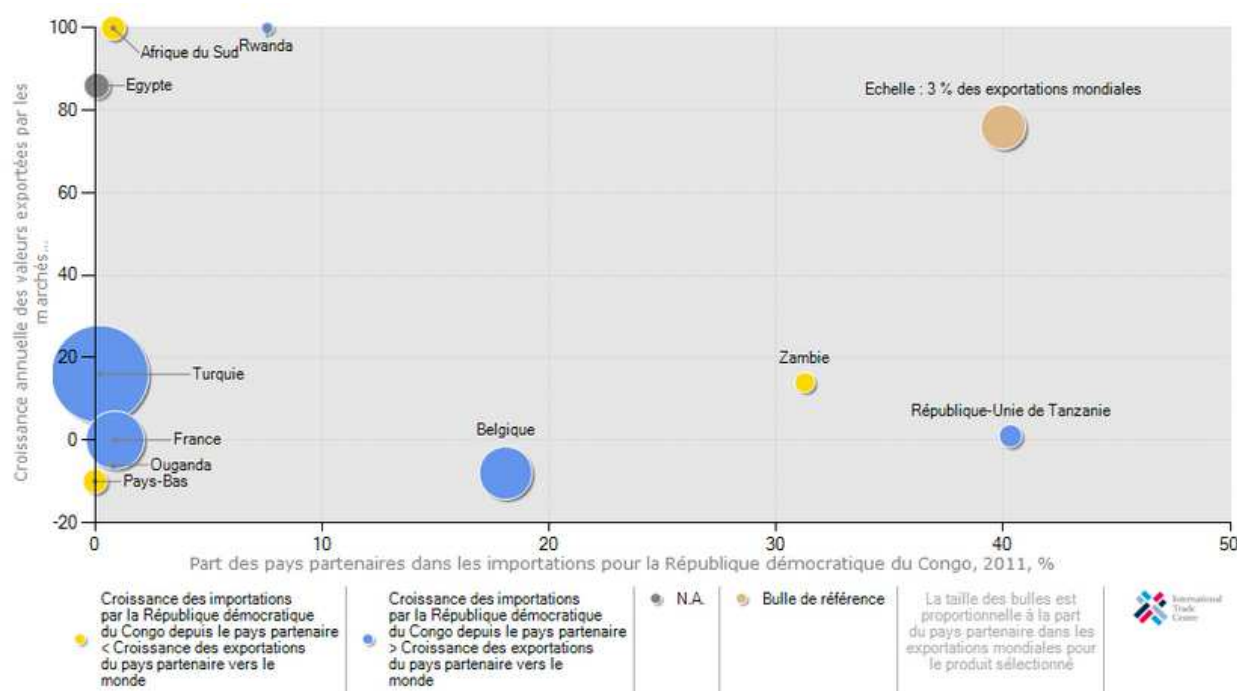
Source: Bases de données DGDA, OCC, BIVAC

1.9.2 ANALYSE DE L'EVOLUTION DES IMPORTATIONS GLOBALES

Compte tenu de l'hétérogénéité des données disponibles au niveau des différentes bases analysées (DGDA, OCC, BIVAC), il est relativement difficile de déterminer avec exactitude la valeur des importations globales de la « **Farine de froment** » (en volume et en valeur). A cet effet, MENAA Finance a procédé à l'analyse des données miroirs déclarées par les pays fournisseurs au niveau d'autres bases de données notamment COMTRADE-TRADEMAP (Nations Unies).

Selon les statistiques de TRADEMAP (données miroirs), la « Farines de froment (blé) ou de méteil » (SH1101) importées par la RDC en 2011 ont atteint 89 516 000 USD en hausse de 9% par rapport à l'année 2007 et de 16% par rapport à 2010. Les importations de la RDC représentent 1,65% des importations mondiales pour ce produit, soit le 17e rang dans les importations mondiales. Environ 90% des importations totales sont réalisées avec trois pays (voir graphique ci-après) à savoir la Tanzanie (40,3%), la Zambie (31,3%) et la Belgique (18,1%). En volume, les quantités importées ont atteint 138 838 tonnes.

Graphique 21 : Perspectives pour un élargissement du marché pour un produit importé par la RDC en 2011 (données miroirs) / Produit : 1101 Farines de froment (blé) ou de méteil



Source : Trademap (ITC)

Selon le graphique ci-dessus, le taux de croissance des importations de la RDC en provenance de la Tanzanie, la Belgique, la Turquie, la France et le Rwanda sont plus élevés que les taux de croissance de leurs exportations respectives vers le monde. Les croissances annuelles des valeurs exportées du Rwanda et l'Afrique du Sud ont affichées les plus grands taux de progression.

1.9.3 ANALYSE DE L'EVOLUTION DES COUTS UNITAIRES MOYENS AVANT PASSAGE TERMINAL D'ARRIVEE

1.9.3.1 ANALYSE DE L'EVOLUTION DU PRIX UNITAIRE MOYEN « FOB » (FREE ON BOARD)

De 2008-2010, le FOBu moyen du kilo de « **Farine de froment** » importé s'est élevé à 0,47\$ contre 0,55\$ pour les deux derniers exercices, soit une hausse des prix entre les deux périodes d'analyse.

Tableau 85 : Evolution du prix FOB unitaire moyen (2008-2012)

Désignation	2008	2009	2010	2011	2012*
Pu FOB moyen (USD) / Kg	0,59	0,40	0,41	0,54	0,56
Pu FOB / Pu CIF	84%	79%	77%	83%	79%

Source : Calculs à partir des bases OCC Kinshasa. (* Données limitées aux 5 premiers mois de l'année 2012)

Depuis 2010, le prix FOBu n'a pas cessé de croître pour afficher une évolution de 37% en 2012. Au cours de la période de référence, le prix FOBu a représenté en moyenne 80% du prix CIFu.

1.9.3.2 ANALYSE DE L'EVOLUTION DU COUT UNITAIRE MOYEN DU TRANSPORT PRINCIPAL

Durant cette période de référence, le coût de transport de la « **Farine de froment** », a représenté en moyenne 18% du prix CIF et 22% du prix FOB. De 2008 à 2010, la moyenne du fret unitaire a été de 103\$ la tonne importée contre 119\$ pour la période 2011-2012, soit une hausse de l'ordre de 15%.

Tableau 86 : Evolution du prix fret maritime unitaire moyen par kilogramme importé (2008-2012)

Désignation	2008	2009	2010	2011	2012*
Pu FRET moyen (USD) / Kg	0,10	0,10	0,11	0,10	0,14
Pu FRET / Pu CIF	14%	20%	21%	15%	20%

Source : Calculs à partir des bases OCC Kinshasa. (* Données limitées aux 5 premiers mois de l'année 2012)

1.9.3.3 ANALYSE DE L'EVOLUTION DU PRIX UNITAIRE MOYEN « CFR » (COUT ET FRET)

Le prix CFRu a représenté en moyenne 98% du prix CIFu moyen. Entre 2010 et 2012, le prix CRFu moyen a progressé de 36% atteignant ainsi une moyenne de 0,70\$/kg. La hausse constatée est due essentiellement à la double hausse des prix FOBu (+37%) et des prix du fret (+31%).

Tableau 87 : Evolution du prix CFR unitaire moyen par kilogramme importé (2008-2012)

Désignation	2008	2009	2010	2011	2012*
Pu CFR (USD)	0,69	0,50	0,52	0,64	0,70
Pu CFR / Pu CIF	99%	98%	98%	98%	99%

Source : Calculs à partir des bases OCC Kinshasa. (* Données limitées aux 5 premiers mois de l'année 2012)

1.9.3.4 ANALYSE DE L'EVOLUTION DU COUT UNITAIRE MOYEN DE L'ASSURANCE DU TRANSPORT PRINCIPAL

A l'instar des autres produits importés et contrôlés par l'OCC, aucune assurance du transport principal n'a été déclarée pour la « **Farine de froment** ». Durant la période de référence, l'assurance (vérifiée et acceptée par BIVAC/OCC) a coûté en moyenne 0,01\$ par kilogramme importé et a représenté en moyenne 1,68% du prix CIFu moyen et 2,10% du prix FOBu moyen. De 2008 à 2010, la moyenne de l'assurance unitaire a été de 10\$ par tonne importée contre 11\$ pour la période 2011-2012, soit une hausse de 12%.

Tableau 88 : Evolution du prix de l'assurance unitaire moyen par kilogramme importé (2008-2012)

Désignation	2008	2009	2010	2011	2012*
Assurance unitaire moy (USD)	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01
Taux d'assurance moyen pratiqué	1,28%	1,62%	1,78%	1,78%	1,18%
Ass u / Pu CIF	1,40%	1,78%	1,96%	1,96%	1,30%

Source : Calculs à partir des bases OCC Kinshasa. (* Données limitées aux 5 premiers mois de l'année 2012)

Le taux d'assurance moyen pratiqué sur la **valeur assurée (110% x CIF)**, a été de 1,53% sur les 5 années d'analyse.

1.9.3.5 ANALYSE DE L'EVOLUTION DU PRIX UNITAIRE MOYEN « CIF »

De 2008 à 2010, la moyenne du CIFu a été de 0,58\$ le kilogramme importé contre 0,68\$ pour la période 2011-2012, soit une hausse de 17%. Cette hausse est expliquée essentiellement par la hausse du prix FOBu (+17%), le fret maritime (+15%) et l'assurance transport principal (+12%).

Tableau 89 : Evolution du prix CIF unitaire moyen (2008-2012)

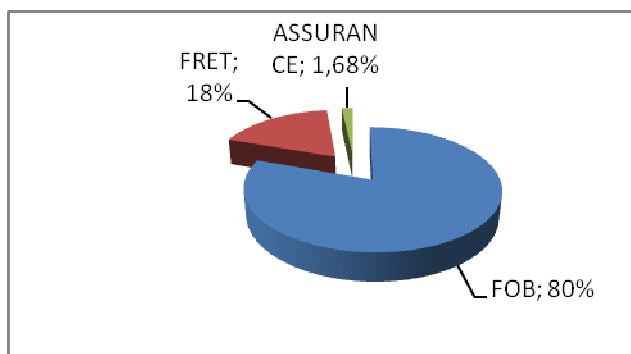
Désignation	2008	2009	2010	2011	2012*
Pu CIF moyen (USD) / Kg	0,70	0,51	0,53	0,65	0,71
Pu CIF moyen (CDF) / Kg	402,86	431,79	480,62	605,34	657,53

Source : Calculs à partir des bases OCC Kinshasa. (* Données limitées aux 5 premiers mois de l'année 2012)

En monnaie nationale congolaise (CDF), le prix CIFu est passé d'une moyenne de 438,42\$ (2008-2010) à 631,44\$ le kilogramme importé (2011-2012), soit une progression de 44%. Le différentiel de croissance par rapport au prix CIFu en \$ (17%), s'explique en partie par la variation du taux de change.

D'une manière générale, le prix FOBu représente en moyenne 80% du prix CIFu contre 18% pour le fret maritime et 1,68% pour l'assurance :

Graphique 21 : Décomposition du prix CIF (moyenne 2008-2012)



Source : MENAA Finance

1.10 ANALYSE DE LA STRUCTURE DES IMPORTATIONS DE LA « FARINE DE MAÏS »

1.10.1 DEFINITION DU PRODUIT ANALYSE

L'analyse des différentes bases de données (DGDA, OCC, BIVAC), a permis d'identifier différentes positions tarifaires pour la « **Farine de maïs** », synthétisées dans le tableau ci-après :

Tableau 90 : Positions tarifaires recensées au niveau des différentes bases analysées

Source de données	Position tarifaire	Différentes désignations afférentes à la position tarifaire
OCC KIN	11022000	Farine de maïs / corn flour
	11081200	Corn starch / corn starch tianjinx
	11090000	White maiza meal
	19019090	Farine de maïs
DGDA	11022000	Farine de maïs
	11029000	Farine de maïs
BIVAC	11029000	Corn flour / maizena cornflour / yellow corn flour

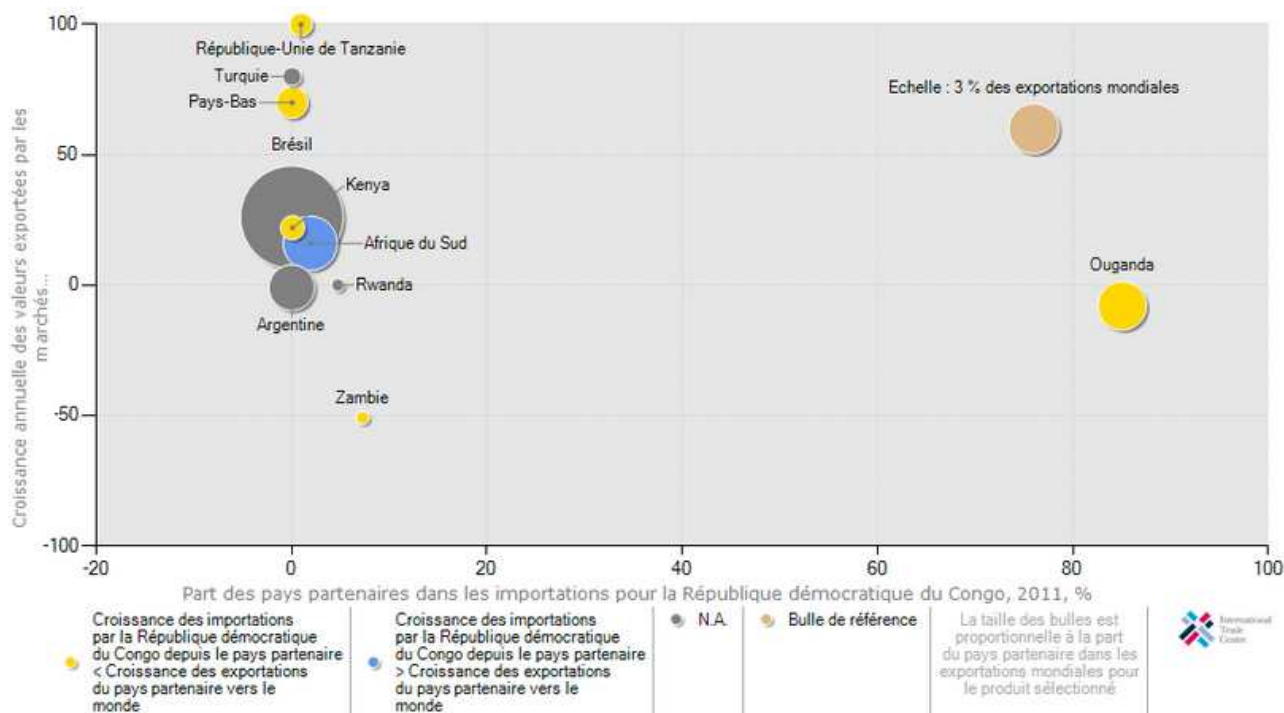
Source: Bases de données DGDA, OCC, BIVAC

1.10.2 ANALYSE DE L'EVOLUTION DES IMPORTATIONS GLOBALES

Compte tenu de l'hétérogénéité des données disponibles au niveau des différentes bases analysées (DGDA, OCC, BIVAC), il est relativement difficile de déterminer avec exactitude la valeur des importations globales de la « **Farine de maïs** » (en volume et en valeur). A cet effet, MENAA Finance a procédé à l'analyse des données miroirs déclarées par les pays fournisseurs au niveau d'autres bases de données notamment COMTRADE-TRADEMAP (Nations Unies).

Selon les statistiques de TRADEMAP (données miroirs), la « Farines de maïs » (SH110220) importées par la RDC en 2011 ont atteint 6 167 000 USD en baisse de 18% par rapport à l'année 2007 et de 42% par rapport à 2010. Les importations de la RDC représentent 1,42% des importations mondiales pour ce produit (18^e rang mondial). Environ 92,3% des importations totales sont réalisées avec deux pays (voir graphique ci-après) à savoir la Ouganda (85%) et la Zambie (7,3%). En volume, les quantités importées ont atteint 22 469 tonnes en baisse de 8% par rapport à l'année 2007.

Graphique 22 : Perspectives pour un élargissement du marché pour un produit importé par la RDC en 2011 (données miroirs) / Produit : 110220 Farine de maïs



Source : Trademap (ITC)

Selon le graphique ci-dessus, le taux de croissance des importations de la RDC en provenance de l'Afrique du Sud est plus élevé que le taux de croissance des exportations sud africaines vers le monde. La croissance annuelle des valeurs exportées de la Tanzanie a affiché le plus grand taux de progression.

1.10.3 ANALYSE DE L'EVOLUTION DES COÛTS UNITAIRES MOYENS AVANT PASSAGE TERMINAL D'ARRIVÉE

1.10.3.1 ANALYSE DE L'EVOLUTION DU PRIX UNITAIRE MOYEN « FOB » (FREE ON BOARD)

Après avoir affiché une hausse spectaculaire de 171% en 2010 à 0,99\$ le kilo de « **Farine de maïs** » importé, le FOBu a baissé à 0,51\$ en moyenne sur les deux dernières années 2011-2012. Le FOBu moyen a représenté 72% de la valeur unitaire CIF.

Tableau 91 : Evolution du prix FOB unitaire moyen (2008-2012)

Désignation	2008	2009	2010	2011	2012*
Pu FOB moyen (USD) / Kg	0,42	0,36	0,99	0,61	0,41
Pu FOB / Pu CIF	70%	65%	75%	76%	74%

Source : Calculs à partir des bases OCC Kinshasa. (* Données limitées aux 5 premiers mois de l'année 2012)

1.10.3.2 ANALYSE DE L'EVOLUTION DU COUT UNITAIRE MOYEN DU TRANSPORT PRINCIPAL

Durant la période de référence, le coût de transport de la « **Farine de maïs** », a représenté en moyenne 26% du prix CIF et 37% du prix FOB. De 2008 à 2010, la moyenne du fret unitaire a représenté 220\$ par tonne importée contre 158\$ pour la période 2011-2012, soit une baisse de 28%.

Tableau 92 : Evolution du prix fret maritime unitaire moyen par kilogramme importé (2008-2012)

Désignation	2008	2009	2010	2011	2012*
Pu FRET moyen (USD) / Kg	0,17	0,19	0,30	0,18	0,14
Pu FRET / Pu CIF	28%	33%	23%	22%	25%

Source : Calculs à partir des bases OCC Kinshasa. (* Données limitées aux 5 premiers mois de l'année 2012)

Sur les 5 premiers mois de l'année 2012, près 50% des importations contrôlées par l'OCC sont en provenance de l'Argentine avec un coût unitaire moyen de 390\$ la tonne importée.

1.10.3.3 ANALYSE DE L'EVOLUTION DU PRIX UNITAIRE MOYEN « CFR » (COUT ET FRET)

Le prix CFRu a représenté en moyenne 98% du prix CIFu moyen. En 2012, le prix CRFu moyen a regressé de 30% par rapport à l'exercice 2011. La baisse constatée fait suite à la baisse des prix FOBu (-33%) et des prix du fret (-20%).

Tableau 93 : Evolution du prix CFR unitaire moyen par kilogramme importé (2008-2012)

Désignation	2008	2009	2010	2011	2012*
Pu CFR (USD)	0,58	0,55	1,29	0,79	0,55
Pu CFR / Pu CIF	98%	99%	98%	98%	99%

Source : Calculs à partir des bases OCC Kinshasa. (* Données limitées aux 5 premiers mois de l'année 2012)

1.10.3.4 ANALYSE DE L'EVOLUTION DU COUT UNITAIRE MOYEN DE L'ASSURANCE DU TRANSPORT PRINCIPAL

A l'instar des autres produits importés et contrôlés par l'OCC, aucune assurance du transport principal n'a été déclarée pour la « **Farine de maïs** ». Durant la période de référence, l'assurance (vérifiée et acceptée par BIVAC/OCC) a coûté en moyenne 0,01\$ pour le kilogramme importé et a représenté en moyenne 0,93% du prix CIFu moyen et 1,26% du prix FOBu moyen. De 2008 à 2010, la moyenne de l'assurance unitaire a représenté 15\$ par tonne importée contre 10\$ pour la période 2011-2012, soit une baisse de 32%.

Tableau 94 : Evolution du prix de l'assurance unitaire moyen par kilogramme importé (2008-2012)

Désignation	2008	2009	2010	2011	2012*
Assurance unitaire moy. (USD)	0,01	0,01	0,03	0,02	0,01
Taux d'assurance moyen pratiqué	1,78%	1,28%	1,78%	1,75%	0,85%
Ass. u / Pu CIF	1,96%	1,41%	1,96%	1,92%	0,93%

Source : Calculs à partir des bases OCC Kinshasa. (* Données limitées aux 5 premiers mois de l'année 2012)

Le taux d'assurance moyen pratiqué sur la **valeur assurée (110% x CIF)**, a été de 1,49% sur les 5 années d'analyse.

1.10.3.5 ANALYSE DE L'EVOLUTION DU PRIX UNITAIRE MOYEN « CIF »

De 2008 à 2010, la moyenne du CIFu a représenté 0,82\$ le kilogramme importé contre 0,67\$ pour la période 2011-2012, soit une baisse de 18%. Cette baisse s'explique essentiellement par la baisse du prix FOBu (-14%), du coût du fret maritime (-28%) et de l'assurance (-18%).

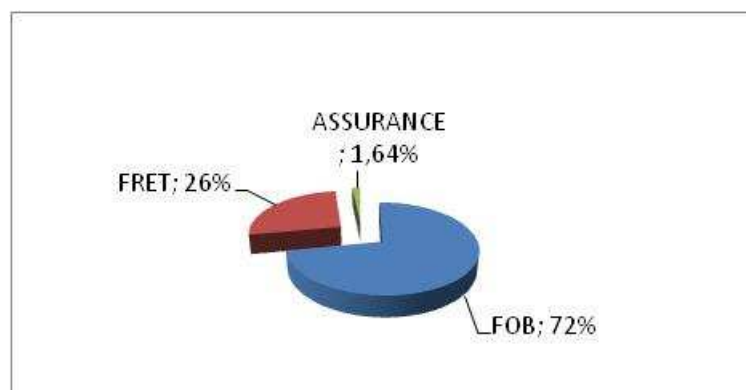
Tableau 95 : Evolution du prix CIF unitaire moyen (2008-2012)

Désignation	2008	2009	2010	2011	2012*
Pu CIF moyen (USD) / Kg	0,60	0,56	1,32	0,80	0,55
Pu CIF moyen (CDF) / Kg	340,41	470,35	1 204,10	745,25	514,72

Source : Calculs à partir des bases OCC Kinshasa. (* Données limitées aux 5 premiers mois de l'année 2012)

En monnaie nationale congolaise (CDF), le prix CIFu est passé d'une moyenne de 671,62\$ (2008-2010) à 629,\$ le kilogramme importé (2011-2012), soit une régression de 6%. D'une manière générale, le prix FOBu représente en moyenne 75% du prix CIFu contre 24% pour le fret maritime et 1,3% pour l'assurance :

Graphique 23 : Décomposition du prix CIF (moyenne 2008-2012)



Source : MENAA Finance

1.11 ANALYSE DE LA STRUCTURE DES IMPORTATIONS DES « SEMOULES DE MAÏS »

1.11.1 DEFINITION DU PRODUIT ANALYSE

L'analyse des différentes bases de données (DGDA, OCC, BIVAC), a permis d'identifier différentes positions tarifaires pour les « **Semoules de maïs** », sont synthétisées dans le tableau ci-après :

Tableau 96 : Positions tarifaires recensées au niveau des différentes bases analysées

Source de données	Position tarifaire	Différentes désignations afférentes à la position tarifaire
OCC KIN	11031100	Semoules
	11031300	Maize
DGDA	11031300	Gruaux et semoules de maïs
BIVAC	11031900	Semoule fine/ fine semolina / yellow semolina...

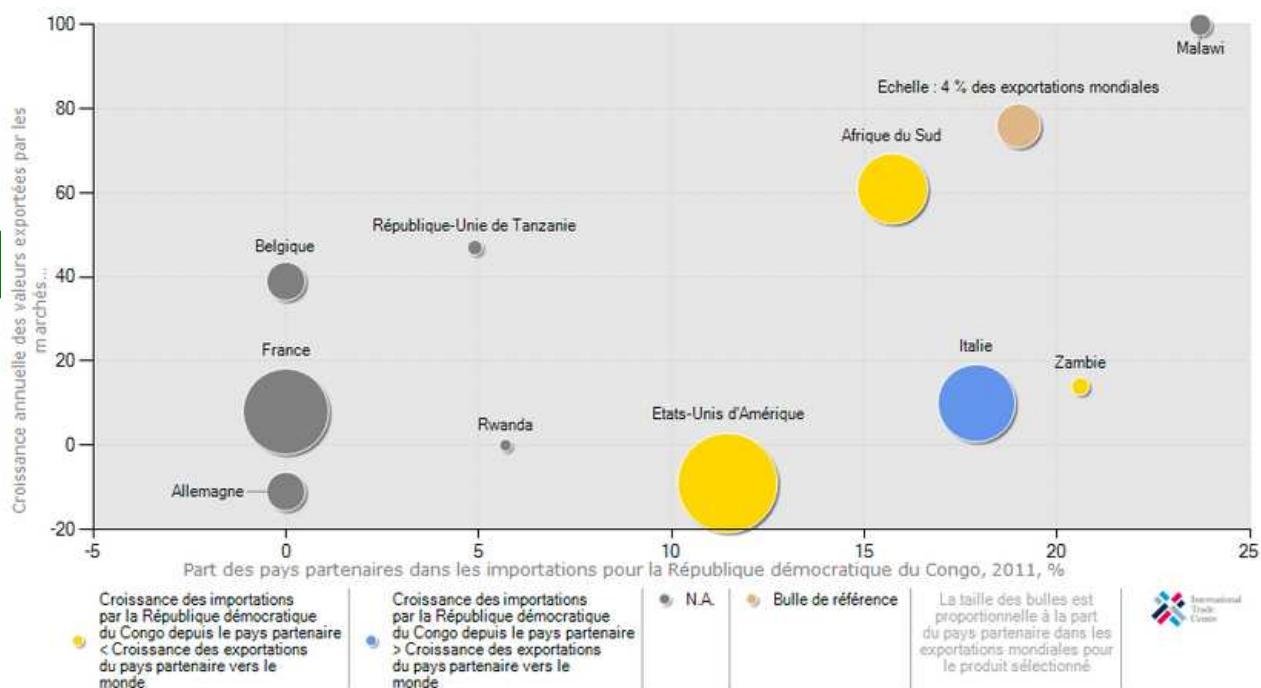
Source: Bases de données DGDA, OCC, BIVAC

1.11.2 ANALYSE DE L'EVOLUTION DES IMPORTATIONS GLOBALES

Compte tenu de l'hétérogénéité des données disponibles au niveau des différentes bases analysées (DGDA, OCC, BIVAC), il est relativement difficile de déterminer avec exactitude la valeur des importations globales des « **Semoules de maïs** » (en volume et en valeur). A cet effet, MENAA Finance a procédé à l'analyse des données miroirs déclarées par les pays fournisseurs au niveau d'autres bases de données notamment COMTRADE-TRADEMAP (Nations Unies).

Selon les statistiques de TRADEMAP (données miroirs), les « Semoules de maïs » (SH110313) importées par la RDC en 2011 ont atteint 10 408 000 USD en baisse de 5% par rapport à l'année 2007 et de 10% par rapport à 2010. Les importations de la RDC représentent 1,89% des importations mondiales pour ce produit, son rang dans les importations mondiales est le 15e. Environ 78% des importations totales sont réalisées avec quatre pays (voir graphique ci-après) à savoir le Malawi (23,7%), la Zambie (20,6%), l'Italie (17,9%), et l'Afrique du Sud (11,5%). En volume, les quantités importées ont atteint 23 812.

Graphique 24 : Perspectives pour un élargissement du marché pour un produit importé par la RDC en 2011 (données miroirs) / Produit : 110313 Gruaux et semoules de maïs



Source : Trademap (ITC)

Selon le graphique ci-dessus, le taux de croissance des importations de la RDC en provenance de l'Italie est plus élevé que le taux de croissance des exportations italiennes vers le monde. La croissance annuelle des valeurs exportées du Malawi a affiché le plus grand taux de progression.

1.11.3 ANALYSE DE L'EVOLUTION DES COÛTS UNITAIRES MOYENS AVANT PASSAGE TERMINAL D'ARRIVEE

1.11.3.1 ANALYSE DE L'EVOLUTION DU PRIX UNITAIRE MOYEN « FOB » (FREE ON BOARD)

En 2011, le prix FOBu moyen du kilo de « Semoules de maïs » importées a baissé, atteignant ainsi 0,44\$ contre 0,98\$ en 2010.

Tableau 97 : Evolution du prix FOB unitaire moyen (2008-2012)

Désignation	2008	2009	2010	2011	2012*
Pu FOB moyen (USD) / Kg	0,40	1,00	0,98	0,44	ND
Pu FOB / Pu CIF	64%	72%	89%	78%	ND

Source : Calculs à partir des bases OCC Kinshasa. (* Données non disponibles)

Pour les quatre années d'analyse, le prix FOBu a représenté en moyenne 76% du prix CIFu et a été en moyenne de 0,70\$.

1.11.4 ANALYSE DE L'EVOLUTION DU COUT UNITAIRE MOYEN DU TRANSPORT PRINCIPAL

Durant la période de référence, le coût de transport des « **Semoules de maïs** », a représenté en moyenne 22,4% du prix CIF et 31,4% du prix FOB. Sur les quatre années d'analyse, le fret moyen unitaire a représenté 200\$ par tonne transportée.

Tableau 98 : Evolution du prix fret maritime unitaire moyen par kilogramme importé (2008-2012)

Désignation	2008	2009	2010	2011	2012*
Pu FRET moyen (USD) / Kg	0,21	0,37	0,10	0,11	ND
Pu FRET / Pu CIF	34%	27%	9%	20%	ND

Source : Calculs à partir des bases OCC Kinshasa. (* Données non disponibles)

1.11.4.1 ANALYSE DE L'EVOLUTION DU PRIX UNITAIRE MOYEN « CFR » (COUT ET FRET)

Le prix CFRu a représenté en moyenne 98,5% du prix CIFu moyen. La baisse du CFRu en 2011 fait suite à la baisse du prix FOB (-55%). En 2009-2010, le prix moyen CFR s'est élevé en moyenne à 1,24\$.

Tableau 99 : Evolution du prix CFR unitaire moyen par kilogramme importé (2008-2012)

Désignation	2008	2009	2010	2011	2012*
Pu CFR (USD)	0,61	1,37	1,07	0,55	ND
Pu CFR / Pu CIF	98%	99%	98%	98%	ND

Source : Calculs à partir des bases OCC Kinshasa. (* Données non disponibles)

1.11.4.2 ANALYSE DE L'EVOLUTION DU COUT UNITAIRE MOYEN DE L'ASSURANCE DU TRANSPORT PRINCIPAL

A l'instar des autres produits importés et contrôlés par l'OCC, aucune assurance du transport principal n'a été déclarée pour les « **Semoules de maïs** ». Durant la période de référence, l'assurance (vérifiée et acceptée par BIVAC/OCC) a coûté en moyenne 0,01\$ pour le kilogramme importé et a représenté en moyenne 1,6% du prix CIFu moyen et 2% du prix FOBu moyen. De 2008 à 2011, la moyenne de l'assurance unitaire a été de 10\$ par tonne importée.

Tableau 100 : Evolution du prix de l'assurance unitaire moyen par kilogramme importé (2008-2012)

Désignation	2008	2009	2010	2011	2012*
Assurance unitaire moy (USD)	0,01	0,01	0,02	0,01	ND
Taux d'assurance moyen pratiqué	1,43%	0,86%	1,78%	1,60%	ND
Ass u / Pu CIF	1,57%	0,95%	1,96%	1,75%	ND

Source : Calculs à partir des bases OCC Kinshasa. (* Données non disponibles)

Le taux d'assurance moyen pratiqué sur la **valeur assurée (110% x CIF)** a représenté 1,42% sur les quatre années d'analyse.

1.1.1.4.3 ANALYSE DE L'EVOLUTION DU PRIX UNITAIRE MOYEN « CIF »

Durant les quatre années d'analyse, le prix CIFu moyen a été de 0,91\$/kg importé. En 2009, le prix CIFu a affiché une hausse spectaculaire de 124%.

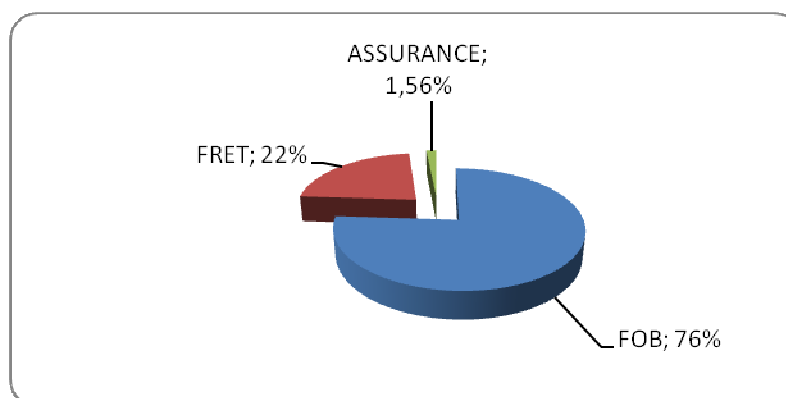
Tableau 101 : Evolution du prix CIF unitaire moyen (2008-2012)

Désignation	2008	2009	2010	2011	2012*
Pu CIF moyen (USD) / Kg	0,62	1,38	1,09	0,56	ND
Pu CIF moyen (CDF) / Kg	352,49	1 159,62	1 000,48	522,98	ND

Source : Calculs à partir des bases OCC Kinshasa. (* Données non disponibles)

D'une manière générale, le prix FOBu a représenté en moyenne 75% du prix CIFu contre 24% pour le fret maritime et 1,3% pour l'assurance :

Graphique 25 : Décomposition du prix CIF (moyenne 2008-2012)



Source : MENAA Finance

1.12 ANALYSE DE LA STRUCTURE DES IMPORTATIONS DU « RIZ »

1.12.1 DEFINITION DU PRODUIT ANALYSE

L'analyse des différentes bases de données (DGDA, OCC, BIVAC), a permis d'identifier différentes positions tarifaires pour le « riz », synthétisées dans le tableau ci-après :

Tableau 102 : Positions tarifaires recensées au niveau des différentes bases analysées

Source de données	Position tarifaire	Différentes désignations afférentes à la position tarifaire
OCC KIN	10063000	Riz
	10061000	
	10062000	
	10064000	
DGDA	10 06 30 00	Riz semi-blanchi ou blanchi, meme poli ou
	10063000	Riz semi-blanchi ou blanchi, meme poli ou
	10 06 03 00	Riz blanc
	10 06 40 00	Riz en brisures
	10 06 40 00	
	10 08 40 00	
	10 06 20 00	Riz décortiqués / Riz blanchie
	73 23 93 90	Riz blanc
BIVAC	10063000	Rice / White Rice/ Thailand Fragrant Hom Mali Rice/ Egyptian Rice...

Source: Bases de données DGDA, OCC, BIVAC

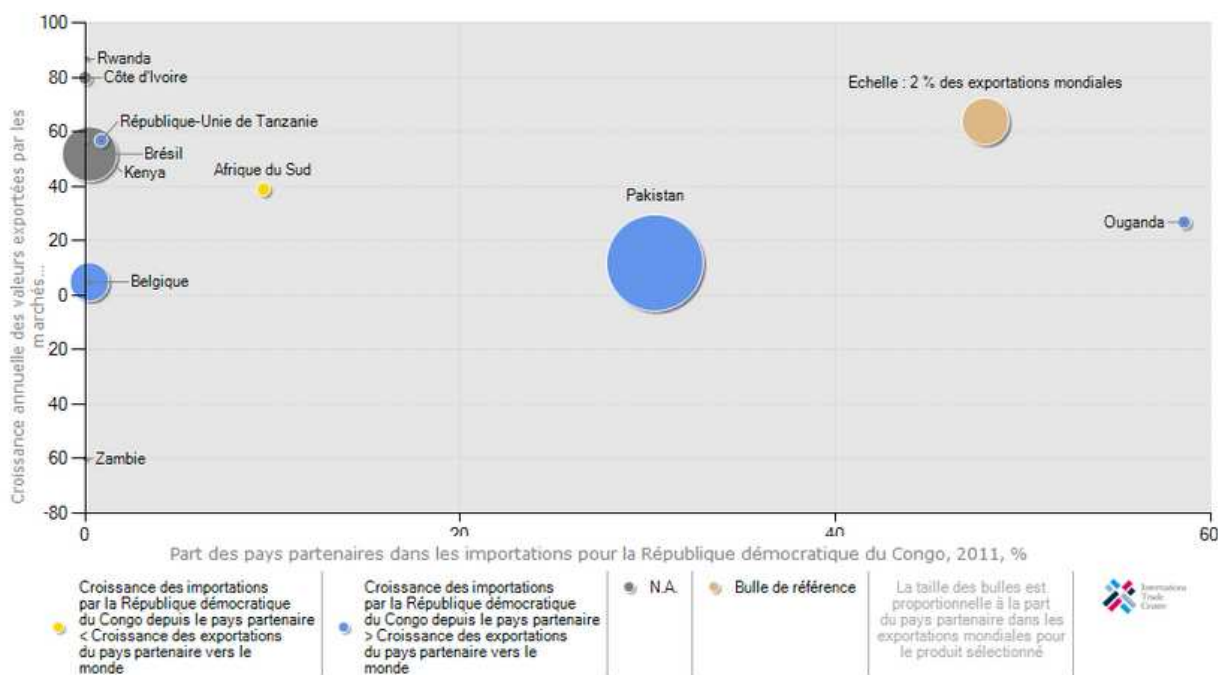
1.12.2 ANALYSE DE L'EVOLUTION DES IMPORTATIONS GLOBALES

Compte tenu de l'hétérogénéité des données disponibles au niveau des différentes bases analysées (DGDA, OCC, BIVAC), il est relativement difficile de déterminer avec exactitude la valeur des importations globales du « riz » (en volume et en valeur). A cet effet, MENAA Finance a procédé à l'analyse des données miroirs déclarées par les pays fournisseurs au niveau d'autres bases de données notamment COMTRADE-TRADEMAP (Nations Unies).

Selon les statistiques de TRADEMAP (données miroirs), le « Riz » (SH1006) importé par la RDC en 2011 a atteint 19 855 000 USD en hausse de 29% par rapport à l'année 2007 et de 44% par rapport à 2010. Les importations de la RDC représentent 0,09% des importations

mondiales pour ce produit (109^e rang mondial). Environ 98% des importations totales sont réalisées avec deux pays (voir graphique ci-après) à savoir l'Ouganda (58,6%) et le Pakistan (30,4%). En volume, les quantités importées ont atteint 50 019 en croissance de 29% par rapport à 2007.

Graphique 26 : Perspectives pour un élargissement du marché pour un produit importé par la RDC en 2011 (données miroirs) / Produit : 1006 Riz



Selon le graphique ci-dessus, les taux de croissance des importations de la RDC en provenance de l'Ouganda, le Pakistan, la Belgique et la Tanzanie sont plus élevés que les taux de croissance de leurs exportations respectives vers le monde. La croissance annuelle des valeurs exportées du Rwanda a affiché le plus grand taux de progression.

1.12.3 ANALYSE DE L'EVOLUTION DES COÛTS UNITAIRES MOYENS AVANT PASSAGE TERMINAL D'ARRIVEE

1.12.3.1 ANALYSE DE L'EVOLUTION DU PRIX UNITAIRE MOYEN « FOB » (FREE ON BOARD)

Pendant la période 2008-2010, le prix FOBu moyen du kilo de « riz » importé a été de 0,61\$ contre 1,109\$ pour ces deux dernières années et la hausse est de 81%.

Tableau 103 : Evolution du prix FOB unitaire moyen (2008-2012)

Désignation	2008	2009	2010	2011	2012*
Pu FOB moyen (USD) / Kg	0,44	0,55	0,84	0,64	1,58
Pu FOB / Pu CIF	76%	84%	86%	82%	87%

Source : Calculs à partir des bases OCC Kinshasa. (* Données limitées aux 5 premiers mois de l'année 2012)

En 2012, la valeur moyenne du FOBu a été de 1,58\$/kg. Cette valeur est relativement élevée compte tenu de la moyenne des prix FOBu constatés. Ce sont essentiellement les importations de KIN TRADING en provenance de la Thaïlande qui ont participé à la hausse de la valeur en 2012 avec une moyenne de prix égale à 2,43\$/kg. Pour les autres importations en provenance de la Thaïlande, la moyenne des prix FOBu a été d'environ 0,72\$.

1.12.3.2 ANALYSE DE L'EVOLUTION DU COUT UNITAIRE MOYEN DU TRANSPORT PRINCIPAL

Durant la période de référence, le coût de transport du « riz », a représenté en moyenne 16% du prix CIF et 19% du prix FOB. De 2008 à 2010, la moyenne du fret unitaire a représenté 117\$ par tonne importée contre 170\$ pour la période 2011-2012, soit une hausse de l'ordre de 45%.

Tableau 104 : Evolution du prix fret maritime unitaire moyen par kilogramme importé (2008-2012)

Désignation	2008	2009	2010	2011	2012*
Pu FRET moyen (USD) / Kg	0,13	0,10	0,12	0,13	0,21
Pu FRET / Pu CIF	22%	15%	12%	16%	12%

Source : Calculs à partir des bases OCC Kinshasa. (* Données limitées aux 5 premiers mois de l'année 2012)

1.12.3.3 ANALYSE DE L'EVOLUTION DU PRIX UNITAIRE MOYEN « CFR » (COUT ET FRET)

Le prix CFRu a représenté en moyenne 99% du prix CIFu moyen. En 2012, le prix CFRu moyen a progressé de 135% par rapport à l'exercice 2011. La hausse constatée est due essentiellement à la hausse simultanée des prix FOBu (+149%) et des prix du fret (+67%).

Tableau 105 : Evolution du prix CFR unitaire moyen par kilogramme importé (2008-2012)

Désignation	2008	2009	2010	2011	2012*
Pu CFR (USD)	0,58	0,65	0,96	0,76	1,80
Pu CFR / Pu CIF	99%	99%	98%	98%	99%

Source : Calculs à partir des bases OCC Kinshasa. (* Données limitées aux 5 premiers mois de l'année 2012)

1.12.3.4 ANALYSE DE L'EVOLUTION DU COUT UNITAIRE MOYEN DE L'ASSURANCE DU TRANSPORT PRINCIPAL

A l'instar des autres produits importés et contrôlés par l'OCC, aucune assurance du transport principal n'a été déclarée pour le « riz ». Durant la période de référence, l'assurance (vérifiée et acceptée par BIVAC/OCC) a coûté en moyenne 0,01\$ pour le kilogramme importé et a représenté en moyenne 1,32% du prix CIFu moyen et 1,6% du prix FOBu moyen. De 2008 à 2010, la moyenne de l'assurance unitaire a été de 11\$ par tonne importée contre 15\$ pour la période 2011-2012, soit une hausse de 38%.

Tableau 106 : Evolution du prix de l'assurance unitaire moyen par kilogramme importé (2008-2012)

Désignation	2008	2009	2010	2011	2012*
Assurance unitaire moy (USD)	0,01	0,00	0,02	0,01	0,02
Taux d'assurance moyen pratiqué	1,23%	0,68%	1,74%	1,56%	0,79%
Ass u / Pu CIF	1,35%	0,75%	1,91%	1,72%	0,87%

Source : Calculs à partir des bases OCC Kinshasa. (* Données limitées aux 5 premiers mois de l'année 2012)

Le taux d'assurance moyen pratiqué sur la **valeur assurée (110% x CIF)**, a représenté 1,2% sur les cinq années d'analyse.

1.12.3.5 ANALYSE DE L'EVOLUTION DU PRIX UNITAIRE MOYEN « CIF »

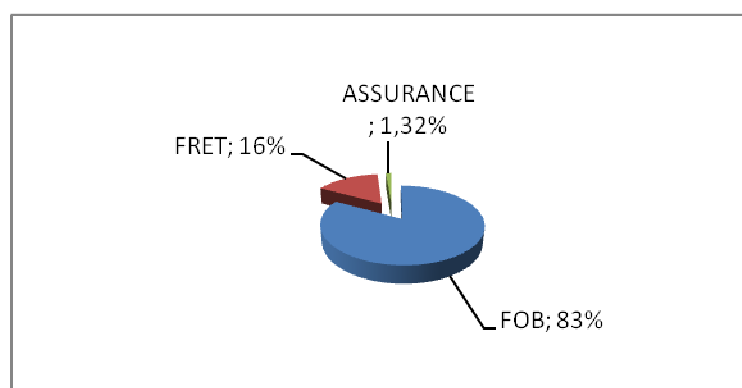
De 2008 à 2010, la moyenne du CIFu a été de 0,74\$ le kilogramme importé contre 1,29\$ pour la période 2011-2012, soit une hausse de l'ordre de 75%. Cette hausse s'explique essentiellement par la hausse du prix FOBu (+81%), du fret (+45%) et de l'assurance (+38%).

Tableau 107 : Evolution du prix CIF unitaire moyen (2008-2012)

Désignation	2008	2009	2010	2011	2012*
Pu CIF moyen (USD) / Kg	0,58	0,66	0,98	0,78	1,81
Pu CIF moyen (CDF) / Kg	333,84	553,05	895,80	721,56	1 681,58

Source : Calculs à partir des bases OCC Kinshasa. (* Données limitées aux 5 premiers mois de l'année 2012)

En monnaie nationale congolaise (CDF), le prix CIFu est passé d'une moyenne de 594,23\$ (2008-2010) à 1201,57\$ le kilogramme importé (2011-2012), soit une progression de l'ordre de 102%. Le différentiel de croissance par rapport au prix CIFu en \$ (75%) s'explique en partie par la variation du taux de change. D'une manière générale, le prix FOBu représente en moyenne 83% du prix CIFu contre 16% pour le fret maritime et 1,32% pour l'assurance :

Graphique 27 : Décomposition du prix CIF (moyenne 2008-2012)

Source : MENAA Finance

1.13 ANALYSE DE LA STRUCTURE DES IMPORTATIONS DU « CIMENT GRIS »

1.13.1 DEFINITION DU PRODUIT ANALYSE

L'analyse des différentes bases de données (DGDA, OCC, BIVAC), a permis d'identifier différentes positions tarifaires pour le « **Ciment gris** » et qui sont synthétisées dans le tableau ci-après :

Tableau 108 : Positions tarifaires recensées au niveau des différentes bases analysées

Source de données	Position tarifaire	Différentes désignations afférentes à la position tarifaire
OCC KIN	25232100	Ciment gris
	25232900	
	25239000	
DGDA	25232900	Autres ciments portlands
	25239000	Autres ciments hydrauliques, même colorés
	25232100	Ciments portland blancs, même colorés
BIVAC	25232900	Cement / Portland Cement / White Cement / Portland Composite Cement...

Source: Bases de données DGDA, OCC, BIVAC

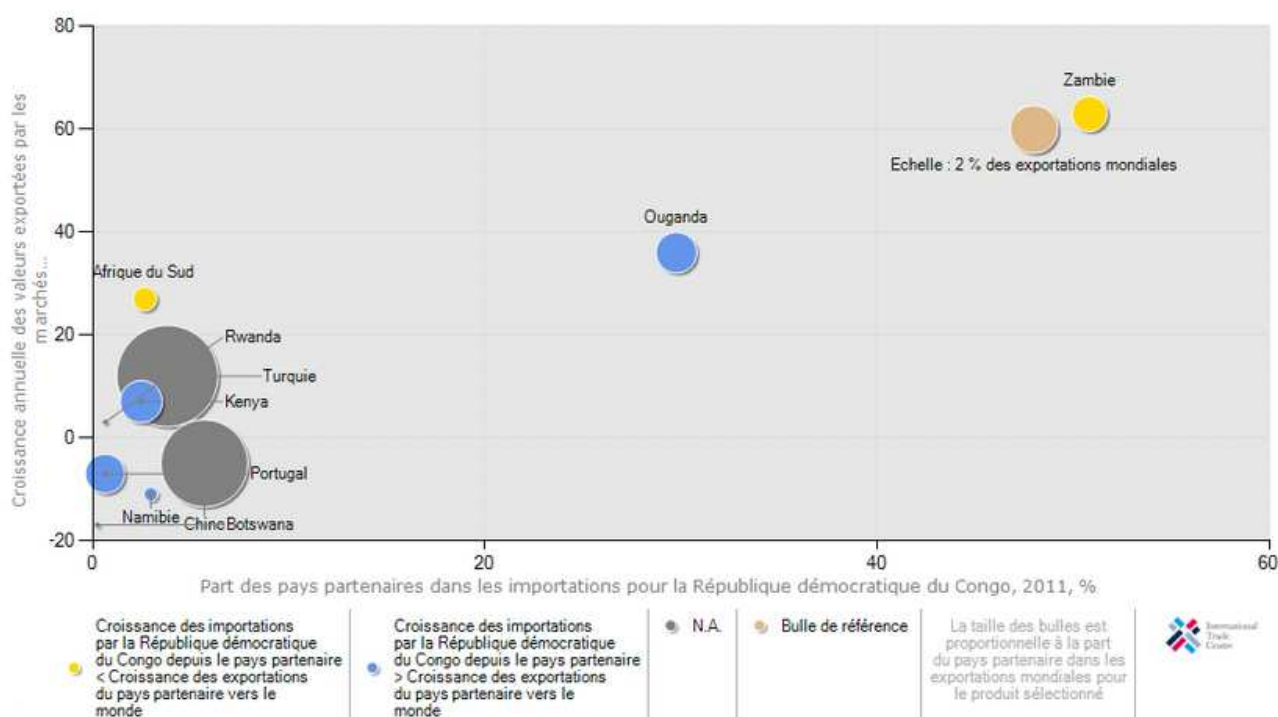
1.13.2 ANALYSE DE L'ÉVOLUTION DES IMPORTATIONS GLOBALES

Compte tenu de l'hétérogénéité des données disponibles au niveau des différentes bases analysées (DGDA, OCC, BIVAC), il est relativement difficile de déterminer avec

exactitude la valeur des importations globales du « **Ciment gris** » (en volume et en valeur). A cet effet, MENAA Finance a procédé à l'analyse des données miroirs déclarées par les pays fournisseurs au niveau d'autres bases de données notamment COMTRADE-TRADEMAP (Nations Unies).

Selon les statistiques de TRADEMAP (données miroirs), les «Autres ciments portlands (ex. blanc) » (SH252329) importés par la RDC en 2011 ont atteint 84 506 000 USD en hausse de 51% par rapport à l'année 2007 et de 20% par rapport à 2010. Les importations de la RDC représentent 1,2% des importations mondiales pour ce produit (21 e rang mondial). Environ 81% des importations totales sont réalisées avec deux pays (voir graphique ci-après) à savoir la Zambie (50,8%) et l'Ouganda (29,8%). En volume, les quantités importées ont atteint 553 997 en croissance de 18% par rapport à 2007.

Graphique 28 : Perspectives pour un élargissement du marché pour un produit importé par la RDC en 2011 (données miroirs) / Produit : 252329 Autres ciments portlands (blancs exclus)



Source : Trademap (ITC)

Selon le graphique ci-dessus, les taux de croissance des importations de la RDC en provenance de l'Ouganda, le Kenya, le Portugal et la Namibie sont plus élevés que les taux de croissance de leurs exportations respectives vers le monde. La croissance annuelle des valeurs exportées de la Zambie vers la RDC a affiché le plus grand taux de progression.

1.13.3 ANALYSE DE L'EVOLUTION DES COUTS UNITAIRES MOYENS AVANT PASSAGE TERMINAL D'ARRIVEE

1.13.3.1 ANALYSE DE L'EVOLUTION DU PRIX UNITAIRE MOYEN « FOB » (FREE ON BOARD)

De 2008-2010, le FOBu moyen du kilo de « **Ciment gris** » importé a été à 0,143\$ contre 0,098\$ pour les deux derniers exercices, soit une baisse des prix de 32% entre les deux périodes d'analyse.

Tableau 109 : Evolution du prix FOB unitaire moyen (2008-2012)

Désignation	2008	2009	2010	2011	2012*
Pu FOB moyen (USD) / Kg	0,10	0,18	0,14	0,08	0,11
Pu FOB / Pu CIF	48%	79%	61%	59%	69%

Source : Calculs à partir des bases OCC Kinshasa. (* Données limitées aux 5 premiers mois de l'année 2012)

En 2012, le prix FOBu a augmenté de 33% pour atteindre une moyenne de 0,11\$/Kg. Au cours de la période de référence, le prix FOBu a représenté en moyenne 63% du prix CIFu.

1.13.3.2 ANALYSE DE L'EVOLUTION DU COUT UNITAIRE MOYEN DU TRANSPORT PRINCIPAL

Durant la période de référence, le coût de transport du « **Ciment gris** », a représenté en moyenne 35% du prix CIF et 60% du prix FOB. De 2008 à 2010, la moyenne du fret unitaire s'est élevée à 80\$ par tonne importée contre 52\$ pour la période 2011-2012, soit une régression de 34%.

Tableau 110 : Evolution du prix fret maritime unitaire moyen par kilogramme importé (2008-2012)

Désignation	2008	2009	2010	2011	2012*
Pu FRET moyen (USD) / Kg	0,11	0,04	0,09	0,06	0,05
Pu FRET / Pu CIF	51%	18%	38%	39%	30%

Source : Calculs à partir des bases OCC Kinshasa. (* Données limitées aux 5 premiers mois de l'année 2012)

1.13.3.3 ANALYSE DE L'EVOLUTION DU PRIX UNITAIRE MOYEN « CFR » (COUT ET FRET)

Le prix CFRu a représenté en moyenne 98% du prix CIFu moyen. En 2012, le prix CRFu moyen a progressé de 15% par rapport à l'exercice 2011. La hausse constatée est due essentiellement à la hausse parallèle des prix FOBu (+30%).

Tableau 111 : Evolution du prix CFR unitaire moyen par kilogramme importé (2008-2012)

Désignation	2008	2009	2010	2011	2012*
Pu CFR (USD)	0,21	0,23	0,23	0,14	0,16
Pu CFR / Pu CIF	99%	98%	98%	98%	99%

Source : Calculs à partir des bases OCC Kinshasa. (* Données limitées aux 5 premiers mois de l'année 2012)

1.13.3.4 ANALYSE DE L'EVOLUTION DU COUT UNITAIRE MOYEN DE L'ASSURANCE DU TRANSPORT PRINCIPAL

A l'instar des autres produits importés et contrôlés par l'OCC, aucune assurance du transport principal n'a été déclarée pour le « **Ciment gris** ». Durant la période de référence, l'assurance (vérifiée et acceptée par BIVAC/OCC) a représenté en moyenne 1,66% du prix CIFu moyen et 2,62% du prix FOBu moyen. De 2008 à 2010, la moyenne de l'assurance unitaire a été de 4,09\$ la tonne importée contre 2,2\$ pour la période 2011-2012, soit une baisse de 46%.

Tableau 112 : Evolution du prix de l'assurance unitaire moyen par kilogramme importé (2008-2012)

Désignation	2008	2009	2010	2011	2012*
Assurance unitaire moy (USD)	0,00	0,01	0,00	0,00	0,00
Taux d'assurance moyen pratiqué	0,95%	2,12%	1,78%	1,76%	0,92%
Ass u / Pu CIF	1,05%	2,33%	1,96%	1,93%	1,01%

Source : Calculs à partir des bases OCC Kinshasa. (* Données limitées aux 5 premiers mois de l'année 2012)

Le taux d'assurance moyen pratiqué sur la valeur assurée (110% x CIF), a été de 1,51% sur les cinq années d'analyse.

1.13.3.5 ANALYSE DE L'EVOLUTION DU PRIX UNITAIRE MOYEN « CIF »

De 2008 à 2010, la moyenne du CIFu a représenté 0,227\$ par kilogramme importé contre 0,152\$ pour la période 2011-2012, soit une baisse de 33%. Cette hausse s'explique essentiellement par la hausse du prix FOBu (-32%), du fret (-34%) et de l'assurance (-46%).

Tableau 113 : Evolution du prix CIF unitaire moyen (2008-2012)

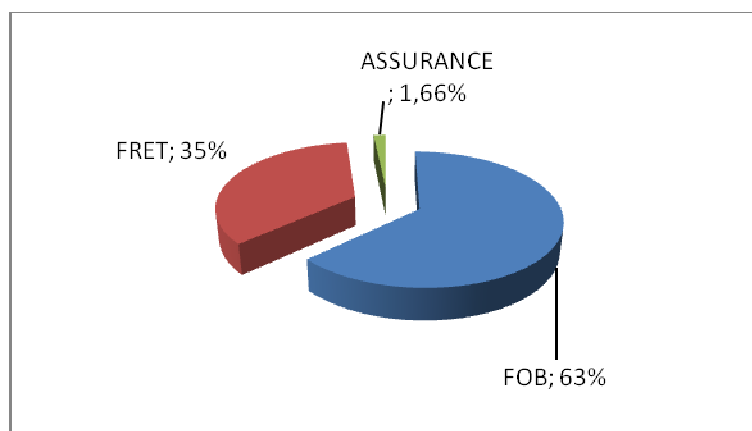
Désignation	2008	2009	2010	2011	2012*
Pu CIF moyen (USD) / Kg	0,21	0,23	0,24	0,14	0,16
Pu CIF moyen (CDF) / Kg	121,28	194,61	217,25	131,87	151,00

Source : Calculs à partir des bases OCC Kinshasa. (* Données limitées aux 5 premiers mois de l'année 2012)

En monnaie nationale congolaise (CDF), le prix CIFu est passé de 177,72\$ (2008-2010) à 141,44\$ le kilogramme importé (2011-2012), soit une baisse de 20%. D'une manière

générale, le prix FOBu représente en moyenne 63% du prix CIFu contre 35% pour le fret maritime et 1,66% pour l'assurance :

Graphique 29 : Décomposition du prix CIF (moyenne 2008-2012)



Source : MENAA Finance.

1.14 ANALYSE DE LA STRUCTURE DES IMPORTATIONS DU « POISSON SALÉ »

1.14.1 DEFINITION DU PRODUIT ANALYSE

Le « **poisson salé** » est un poisson qui a subi une salaison dans un but de conservation. Selon la norme CODEX STAN 167-1989, le poisson salé doit être préparé à partir de poissons sains d'une qualité qui leur permette d'être vendus à l'état frais pour la consommation humaine. L'analyse des différentes bases de données (DGDA, OCC, BIVAC), a permis d'identifier essentiellement deux positions tarifaires pour le produit « poisson salé » à savoir **03055900** et **03054900**.

Tableau 114 : Positions tarifaires recensées au niveau des différentes bases analysées

Source de données	Position tarifaire	Différentes désignations afférentes à la position tarifaire
OCC KIN	03055900	Poissons sales / poissons seches meme sales mais non fumes
DGDA	03054900	Poisson sales / autres dechets de poisson sales
	03055900	Autres poissons seches, meme sales mais non fumes
BIVAC	03055900	Saith fish colin blanc (salted dried fish)
		Posson sechje sale avec arete dorsale
		Dried salted saithe fish with backbone 25-40cm mix quality cartons of 9kg
		Pollock /saithe salted dry split superior 20/40 cm 9 kg
		Dried salted snoek
		Requin entier sales seches carton de 9kg
		Thon sales seches carton de 9kg
		Poisson sale seche : colin sale/seche avec arete dorsale taille 25/40cms
		Dried salted haddock cart de 9 kg
	03054900	Dried salted fish with backbone colin sale seche avec arete dorsale 25/40
		Frz haddock fillet oak smk i&j
		Poisson seche sale aiglefin/haddock
		Dried salted saithe (poisson sale).

Source: Bases de données DGDA, OCC, BIVAC

La correspondance de ces positions tarifaires au niveau de la base de données COMTRADE-TRADEMAP des Nations Unies est synthétisée dans le tableau ci-après :

Tableau 115 : Positions tarifaires selon le système harmonisé (Nations Unis)

Source de données	Position tarifaire	Désignation
TRADEMAP Nations Unis	0305	Poissons comestibles séchés salés ou en saumure
	030549	Autres poissons fumés, y compris les filets
	030559	Autres poissons, séchés, même sales, mais non fumes

Source: Trademap/COMTRADE (Nations Unis)

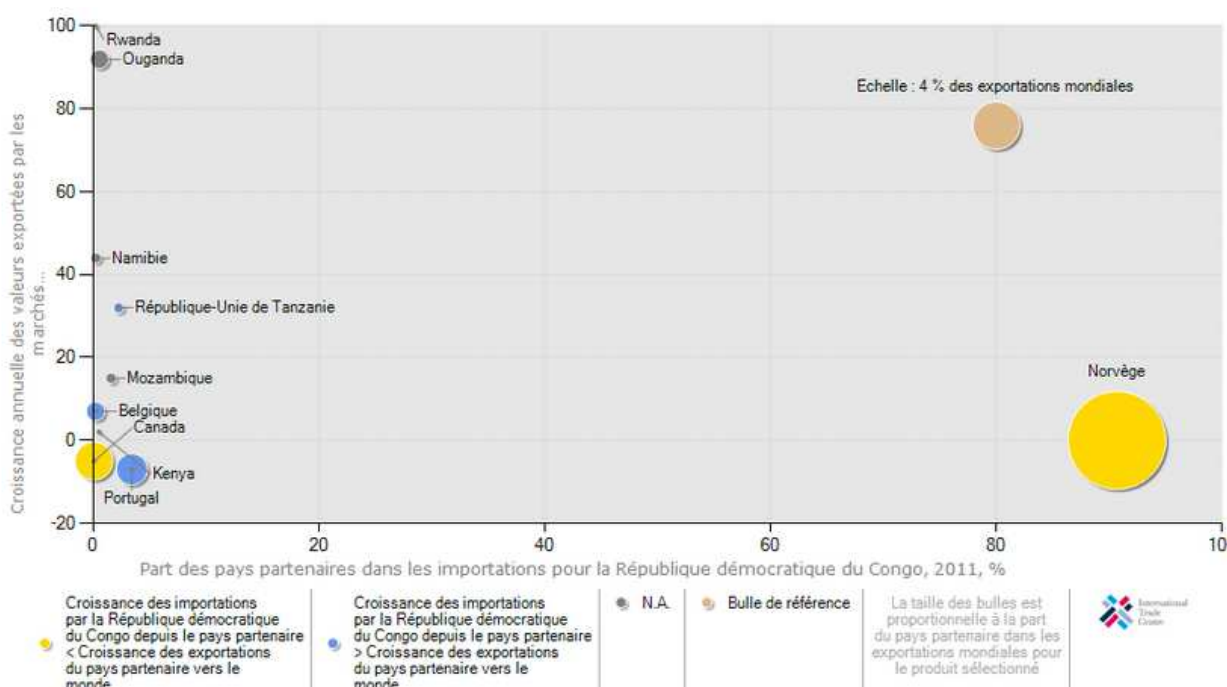
1.14.2 ANALYSE DE L'EVOLUTION DES IMPORTATIONS GLOBALES

Compte tenu de l'hétérogénéité des données disponibles au niveau des différentes bases analysées (DGDA, OCC, BIVAC), il est relativement difficile de déterminer avec

exactitude la valeur des importations globales de « Poisson salé » (en volume et en valeur). A cet effet, MENAA Finance a procédé à l'analyse des données miroirs déclarées par les pays fournisseurs au niveau d'autres bases de données notamment COMTRADE-TRADEMAP (Nations Unies).

Selon les statistiques de TRADEMAP (données miroirs), les «Poissons séchés, salés/en saumure; poissons fumés; farine de poisson» (SH0305) importés par la RDC en 2011 ont atteint 28 389 000 USD en hausse de 1% par rapport à l'année 2007 et de 29% par rapport à 2010. Les importations de la RDC représentent 0,48% des importations mondiales pour ce produit, son rang dans les importations mondiales est 30. Environ 90,7% des importations totales sont réalisées avec la Norvège (voir graphique ci-après). En volume, les quantités importées ont atteint 11 238 en croissance de 4% par rapport à 2007.

Graphique 30: Perspectives pour un élargissement du marché pour un produit importé par la RDC en 2011 (données miroirs) / Produit : 0305 Poissons séchés, salés/en saumure; poissons fumés; farine de poisson



Source : Trademap (ITC)

Selon le graphique ci-dessus, les taux de croissance des importations de la RDC en provenance du Portugal, le Kenya, la Belgique et la Tanzanie sont plus élevés que les taux de croissance de leurs exportations respectives vers le monde. La croissance annuelle des valeurs exportées du Rwanda vers la RDC a affiché le plus grand taux de progression.

1.14.3 ANALYSE DE L'EVOLUTION DES COUTS UNITAIRES MOYENS AVANT PASSAGE TERMINAL D'ARRIVEE

1.14.3.1 ANALYSE DE L'EVOLUTION DU PRIX UNITAIRE MOYEN « FOB » (FREE ON BOARD)

Le prix FOB unitaire moyen du **kilo** de « Poisson salé » importé est passé de 2,179\$ courant 2008-2010 à 4,216\$ en 2010-2011, soit une augmentation d'environ 93%. Durant la période de référence, le prix FOBu a représenté en moyenne 88% du prix CIFu.

Tableau 116 : Evolution du prix FOB unitaire moyen (2008-2012)

Désignation	2008	2009	2010	2011	2012*
Pu FOB moyen (USD) / Kg	1,94	1,85	2,75	4,57	3,86
Pu FOB / Pu CIF	85%	87%	89%	89%	92%

Source : Calculs à partir des bases OCC Kinshasa. (* Données limitées aux 5 premiers mois de l'année 2012)

1.14.3.2 ANALYSE DE L'EVOLUTION DU COUT UNITAIRE MOYEN DU TRANSPORT PRINCIPAL

Durant la période de référence, le fret du « poisson salé » a représenté en moyenne 10% du prix CIF et 11% du prix FOB. De 2008 à 2010, la moyenne du fret unitaire a été de 280\$ par tonne importée contre 366\$ pour la période 2011-2012, soit une hausse de l'ordre de 31%. En 2011, 84% des importations contrôlées par l'OCC étaient en provenance d'Oslo (Norvège), pour un coût de transport moyen de 400\$ la tonne.

**Tableau 117 : Evolution du prix fret maritime unitaire moyen par kilogramme importé
(2008-2012)**

Désignation	2008	2009	2010	2011	2012*
Pu FRET moyen (USD) / Kg	0,30	0,25	0,29	0,45	0,29
Pu FRET / Pu CIF	13%	12%	9%	9%	7%

Source : Calculs à partir des bases OCC Kinshasa. (* Données limitées aux 5 premiers mois de l'année 2012)

La hausse constatée au niveau du coût du fret maritime s'explique, entre autres, par le manque de compétitivité du port de Matadi et par la triangulation des transactions financières par l'Europe. En effet, compte tenu de la taille limitée du secteur bancaire congolais, nombre de transactions s'opèrent via les banques de l'espace Euro aussi bien pour le paiement de l'affrètement des navires, que pour le transbordement des produits via les grands ports européens (Anvers, Amsterdam...). Ce qui expose irrémédiablement le marché national congolais aux fluctuations de l'Euro vis-à-vis du Dollar.

1.14.3.3 ANALYSE DE L'EVOLUTION DU PRIX UNITAIRE MOYEN « CFR » (COUT ET FRET)

Le prix CFRu a représenté en moyenne 88% du prix CIFu moyen. La hausse constatée est causée essentiellement par la hausse des prix FOBu. Durant les deux dernières années, le prix CFRu moyen a été de 4,58\$, contre 2,46\$ en moyenne pour la période allant de 2008 à 2010.

Tableau 118 : Evolution du prix CFR unitaire moyen par kilogramme importé (2008-2012)

Désignation	2008	2009	2010	2011	2012*
Pu CFR (USD)	2,24	2,10	3,04	5,01	4,15
Pu CFR / Pu CIF	98%	99%	98%	98%	99%

Source : Calculs à partir des bases OCC Kinshasa. (* Données limitées aux 5 premiers mois de l'année 2012)

1.14.3.4 ANALYSE DE L'EVOLUTION DU COUT UNITAIRE MOYEN DE L'ASSURANCE DU TRANSPORT PRINCIPAL

A l'instar des autres produits importés et contrôlés par l'OCC, aucune assurance du transport principal n'a été déclarée pour le « poisson salé ». Durant la période de référence, l'assurance (vérifiée et acceptée par BIVAC/OCC) a coûté en moyenne 0,01\$ pour le kilogramme importé et a représenté en moyenne 1,55% du prix CIFu moyen et 1,76% du prix FOBu moyen. De 2008 à 2010, la moyenne de l'assurance unitaire a été de 43\$ la tonne importée contre 67\$ pour la période 2011-2012, soit une hausse de l'ordre de 56%.

Tableau 119 : Evolution du prix de l'assurance unitaire moyen par kilogramme importé (2008-2012)

Désignation	2008	2009	2010	2011	2012*
Assurance unitaire moy (USD)	0,01	0,01	0,01	0,02	0,01
Taux d'assurance moyen pratiqué	1,66%	1,66%	1,82%	1,82%	0,78%
Ass u / Pu CIF	1,80%	1,80%	1,96%	1,96%	0,85%

Source : Calculs à partir des bases OCC Kinshasa. (* Données limitées aux 5 premiers mois de l'année 2012)

Le taux d'assurance moyen pratiqué sur la valeur assurée (110% x CIF), a représenté 1,41% sur les cinq années d'analyse.

1.14.3.5 ANALYSE DE L'EVOLUTION DU PRIX UNITAIRE MOYEN « CIF »

Comme le montre le tableau ci-après, de 2008 à 2010, la moyenne du CIFu a été de 2,5\$ le kilogramme importée contre 4,65\$ pour la période 2010-2011, soit une hausse de l'ordre

de 86%. Cette hausse s'explique par la hausse parallèle des différents éléments composant la structure du prix à savoir le prix FOBu, le fret maritime et l'assurance.

Tableau 120 : Evolution du prix CIF unitaire moyen (2008-2012)

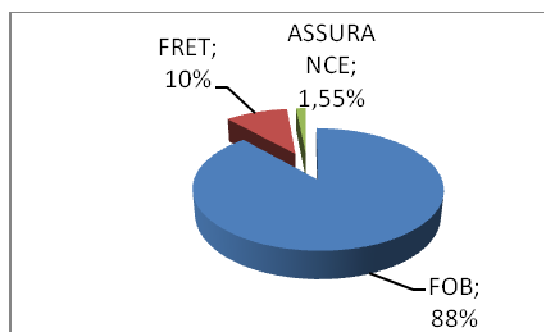
Désignation	2008	2009	2010	2011	2012*
Pu CIF moyen (USD) / Kg	2,28	2,13	3,10	5,11	4,18
Pu CIF moyen (CDF) / Kg	1 301,99	1 788,97	2 832,47	4 756,17	3 883,84

Source : Calculs à partir des bases OCC Kinshasa. (* Données limitées aux 5 premiers mois de l'année 2012)

En monnaie nationale congolaise (CDF), le prix CIFu est passé d'une moyenne de 1974,8 (2008-2010) à 4 320\$ le kilogramme importé, soit une progression de l'ordre de 119%. Le différentiel de croissance par rapport au prix CIFu en \$ (86%), s'explique en partie par la triangulation des transactions financières par l'Europe et la fluctuation du taux de change euro-dollar.

D'une manière générale, le prix FOBu représente en moyenne 88% du prix CIFu contre 10% pour le fret maritime et 1,55% pour l'assurance :

Graphique 31: Décomposition du prix CIF (moyenne 2008-2012)



Source : MENAA Finance

2 LES CHARGES À L'IMPORTATION

2.1 TAXES ET FRAIS DIVERS

La réglementation congolaise impose à tout importateur de s'adresser à un transitaire officiel et agréé en tant que commissionnaire en douane pour les formalités de dédouanement. Toute importation d'une valeur de plus de 2.500 US \$ doit être accompagnée d'une licence d'importation de biens (LIB) validée et délivrée par une banque agréée. Seuls sont exemptés de l'obligation de détention d'une licence d'importations : les importations de moins de 2.500 US \$, les organismes bénéficiant de l'exonération des droits de douanes tels les ambassades, les différents organismes de coopération, les agences des Nations Unies, les O.N.G. (Organismes Non Gouvernementaux) internationales et nationales, et les particuliers qui importent des effets personnels pour leur premier établissement.

Toute importation non exonérée de droits d'entrées dont la valeur F.O.B. (Free on Board) est supérieur à 2.500 US \$ doit faire l'objet d'un contrôle avant embarquement par BIVAC mandatée par l'O.C.C. Par ailleurs, un certain nombre de droits et taxes sont perçus exclusivement à l'importation pour des inspections ou contrôles effectués sur les marchandises.

Ces droits et taxes prélevées par les principales institutions se résument comme suit :

2.1.1 ONATRA (OFFICE NATIONAL DES TRANSPORTS)

Les frais ONATRA (Office National de Transport, aujourd'hui SCTP) comprennent les frais de transit, manutention dans les ports maritimes et les frais de déchargement des navires (Stevedoring). Pour le Port de Matadi, les opérateurs estiment que les prélèvements pour la manutention et le stevedoring sont élevés²⁴. Les frais de transit et manutention²⁵ s'élèvent:

- Pour le conventionnel : 32 US \$ (+ TVA 16%) par tonne
- Pour les containers²⁶
 - 796 \$/Tonne (+TVA16%) pour un container 20 pieds (21 tonnes en moyenne) soit près de 37 US \$/ tonne (hors TVA).
 - 1194 \$ / Tonne (+TVA 16%) pour un container 40 pieds (26 tonnes en moyenne) soit près de 46 US \$/ tonne (hors TVA).

NB : pour le ciment, les frais s'élèvent à 24 USD (+TVA 16%) par tonne

Par ailleurs, les frais de Stevedoring s'élèvent à :

- 16 euros / tonne (soit 20 US \$ / tonne) pour toutes les marchandises à part le ciment
- Pour le ciment, les frais s'élèvent à 12 euros / tonne (soit 15 US \$ / tonne)

2.1.2 O.F.I.D.A (OFFICE DES DROITS ET ACCISES):

L'OFIDA prélève les droits de douanes à l'import (DDI) suivant les positions tarifaires du Tarif Douanier de Droits d'Entrée calculés sur la valeur en douane, C.I.F (Cost Insurance and Freight) + TVA.

Par ailleurs, la DGDA prélève deux types de redevances :

- Une redevance rémunératoire (RRD) qui s'élève à 0,25% CIF en faveur de la DGDA

²⁴ En se référant à « l'Etude diagnostique sur l'intégration du Commerce en Rdc » (Banque Mondiale, Juillet 2010), les comparaisons internationales suggèrent que les écarts par rapport à Abidjan sont d'environ 100 % pour les containers et de 50 % pour le conventionnel. Les écarts pour d'autres ports africains (Dar-Es-Salaam, Douala, Accra, Dakar et Lagos) sont encore plus grands. Ces différences « attirent l'attention sur les défaillances en termes d'équipements vétustes, voire obsolètes et de très faible productivité. Il en découle une lenteur dans les déchargements par rapport aux normes attendues entraînant une prolongation de la durée de séjour des navires. Les tarifs portuaires onéreux sont aussi dus en partie à des charges de personnel trop importantes au sein de l'ONATRA tout entier. En effet, l'ONATRA est confronté à des gros problèmes de gestion de personnel y compris l'impossibilité de licenciement et de mise à la retraite. »

²⁵ En cas de retard, l'ONATRA prélève des frais de magasinage importants. A partir du 15^{ème} jour jusqu'à la sortie ces frais s'élèvent à 0.03 USD/j/kg + 16% TVA.

²⁶ Avant 2010, pour les containers les frais s'élèvent 34.16 USD par tonne avec un minimum de 9.3 T pour les 20' et 18.9 T pour les 40'.

- Une redevance rémunératoire (RRA) qui s'élève à 0,75% en faveur de la société AUFS (African Union Financial Services) qui fournit une assistance technique à la DGDA sous forme d'installation d'un réseau national de communication propre à cette institution et de scanners pour les principaux postes douaniers, qui ne sont pas encore opérationnels

2.1.3 D.G.I (DIRECTION GENERALE DES IMPOTS):

Paie ment du **précompte B.I.C.** (Bénéfice Industriels et Commerciaux) qui est un acompte sur les impôts des sociétés. Il s'élève à 1% de la valeur CIF. Les sociétés bénéficiant d'Attestation de Gestion de la **D.G.E** (Direction des Grandes Entreprises) et des Centres d'Impôt (**CDI**) sont exemptées du paiement du précompte BIC.

2.1.4 F.P.I (FONDS DE PROMOTION A L'INDUSTRIE):

Le Fonds de Promotion Industrielle reçoit une subvention de 2% de la valeur CIF des importations, majorée des droits d'entrée, à l'exception de certains produits. Sont généralement exonérés les produits répertoriés (principalement les matières premières) et les produits importés en exonération de douane.

2.1.5 O.G.E.F.R.E.M (OFFICE DE GESTION DU FRET MARITIME):

Paie ment d'une taxe de 0,59 % de la valeur C.I.F. sur la marchandise importée par voie maritime (sauf si l'envoi est totalement exonéré)

2.1.6 OCC (OFFICE CONGOLAIS DE CONTROLE - CONTROLE A L'ARRIVEE)²⁷

2.1.6.1 FRAIS DE CONTRÔLE :

L'OCC prélève une taxe de 2% de la valeur CIF (+ 16% TVA) des importations, soit 0,75% pour le compte de la société BIVAC et 1,25% pour son propre compte. Il est toutefois possible d'effectuer des importations sans contrôle préalable avant embarquement moyennant un contrôle à l'arrivée de 150 US \$ pour des marchandises²⁸ allant de 2.500 à 10.000 US \$ et de 3,5% sur la valeur CIF (+ 16% TVA) pour des marchandises de plus de 10.000 US \$.

²⁷ Pour rappel, les O.N.G. Internationales, les ambassades (exonération Ministère des Affaires Etrangères) et les ONG bénéficiant d'une exonération du Ministère des Affaires Sociales sont exemptés de la TVA.

²⁸ Les prélèvements sont respectivement de 25 \$, 50 \$ et 100 \$ pour les valeurs FOB de 0 à 500, de 501 à 1000 et de 1001 à 2499 \$.

2.1.6.2 FRAIS DE LABORATOIRE

Les frais de Laboratoire s'élève à 30 \$ USD maximum par test et dépendent de l'échantillonnage et de la nature du produit.

2.1.6.3 FRAIS « TALLY » SUPPRIMÉS DEPUIS JUIN 2011

Par ailleurs, les prélèvements « Tally » couvraient les frais de comptage des containers/colis à l'occasion du déchargement. Les frais de Tally ont été exigés avant juin 2011 et s'élevaient à 5 USD (+ 18% ICA) par Tonne pour toute importation dont le poids est supérieur à une Tonne²⁹. De l'avis des opérateurs, ces charges du « Tally », ne correspondaient pas aux services rendus, mais à des taxes pures non justifiées d'où leur suppression en application des dispositions de l'article 1 du Décret N° 011/32 du 29/06/2011).

2.1.6.4 AUTRES FRAIS :

- D.G.R.A.D (Direction Générale des Recettes Administratives Judiciaires et Domaniales)

Paielement d'une taxe domaniale correspondant à un forfait établi par lettre de transport :

En cas de présentation d'une licence d'importation :

- 20 US \$/Licence pour les personnes physiques
- 50 US \$/Licence pour les personnes morales

En cas d'absence d'une licence d'importation : pénalité de 1 % de la valeur CIF

- Taxe Import - Export : 250 US \$ pour les personnes morales
- 150 US \$ pour les personnes physiques
- Taxe Sanitaire : la taxe de quarantaine imposée par le ministère de la santé tel que le contrôle d'hygiène pour les produits pharmaceutiques, chimiques, alimentaires, friperie, véhicules d'occasion, etc.
- Frais Bancaires
10 US\$ par déclaration (de 1 à 500.000 CDF), 15 US\$ (500.001 à 1.000.000 CDF) et 25 US (à partir de 1.000.001 CDF)
- Redevance Informatique : 30 US \$ par déclaration et 15 US \$ pour l'emploi du Système Sydonia

²⁹ Pour les importations dont le poids est inférieur à une Tonne. Si la valeur FOB est de 0 à 500 USD = 10 USD + 18 % ICA / Si la valeur FOB est de 501 à 1000 USD = 25 USD + 18 % ICA. Si la valeur FOB est de 1001 à 2499 USD = 50 USD + 18 % ICA / à partir de 2500 USD = 100 USD + 18 % ICA.

- Imprimés OFIDA (varient selon le type d'importation) : Importation Définitive (I.D.) : 15 US \$, Importation en Exonération (I.E.) : 20 US \$ et Enlèvement Autorisé (E.A.) : 20 US \$
- TDA, Taxe sur les denrées alimentaire et TCE, Taxe Commerce extérieur.

Extrait du décret n°011/32 du 29/06/2011

portant suppression des perceptions illégales aux frontières.

133

DECRET N°011/32 DU 29/06/2011

PORTANT SUPPRESSION DES PERCEPTIONS ILLEGALES AUX FRONTIERES

Article 1 :

Les perceptions illégales aux frontières sont celles opérées sans base juridique et celles instituées par des textes pris en violation de la loi.

Article 2 :

Sont supprimées, en application des dispositions de l'article 1, les perceptions ci-après, exigées par les agents, services et organismes intervenant à l'occasion de l'importation ou l'exportation.

-
- Les frais Tally perçu par l'OCC
-
- Les frais d'enregistrement des dossiers / Les frais de suivi et d'obtention de divers paraphes des dossiers / Les frais pour bon de sortie / Les taxes containers / Les frais pour dépotage
- Les frais pour obtention de laissez-suivre perçus par les agents maritimes ou transitaires
- Les frais de manutention verticale perçus sur les biens et marchandises transportées par navires affrétés sous le régime liner term.

Article 3 :

Le prélèvement, la tentative de prélèvement des perceptions sus-évoqués ou l'ordre donné à cet effet exposent leurs auteurs à des poursuites judiciaires..

2.2 LES COUTS DE TRANSPORT

En ce qui concerne le circuit de distribution des produits importés, les approvisionnements en produits alimentaires importés se font essentiellement par la route 30 du Katanga et la route Kinshasa-Matadi (la route nationale 1) dont la réhabilitation contribue considérablement à l'expansion économique du Bas Congo. Toutefois, force est de constater que les principaux importateurs grossistes organisés en oligopole maîtrisent toute la chaîne par le biais de leurs propres sociétés de transit et de

³⁰ Le transport ferroviaire a connu sur les 3 dernières années une récession de plus en plus grave témoignant des difficultés que connaît la Société Congolaise du Transport Public (SCTP).

transport et contrôlent par ailleurs le réseau des entrepôts et des chambres froides³¹. En effet, les principales sociétés qui assurent le transport des denrées alimentaires par la route Matadi-Kinshasa appartiennent aux gros importateurs, ORGAMAN, CONGO FUTUR, SOCIMEX et ATCOM dont certains détiennent aussi des sociétés de transit et d'agent maritime.

Tableau 121 : Principaux importateurs et leurs filiales de sociétés de transport et de transit

IMPORTATEUR	Filiale	Transitaire	Société de Transport
ORGAMAN		SOTRAMAR	TRANSMAC
CONGO FUTUR	ATCOM et KIN TRADING	PACIFIC TRADING	COTREFOR (Ex Trans M)
SOCIMEX	CONSTELLATION BUSINESS	MEGATRANSIT	SOCITRANS
INALCA	MINOCONGO		TRANSGAZELLE
ATCOM			TRANSBENZ

Source : Traitement MENAA (statuts enregistrés au tribunal de commerce)

Pour estimer les coûts de transport, MENAA Finance a utilisé plusieurs sources d'informations. En particulier, les entretiens que nous avons menés avec le Président de l'Association d'Encadrement des Transporteurs Poids Lourds (AETPL) à Matadi et avec deux transitaires à Kinshasa, nous ont permis de calculer les coûts moyens de transport entre Matadi Kinshasa aussi bien pour les grands transporteurs que pour les petits transporteurs :

Tableaux 122 et 123 : Les coûts moyens du transport (en FC)

	Grands transporteurs					
Container	Minimum	Maximum	Moyenne	Péage (AR)	Transport urbain	Coût Moyen hors pesage ³²
20 pieds	1600	2000	1800	163	250	2213
40 pieds	2600	3000	2800	308	500	3608
2 * 20 Pieds	3000	3500	3250	308	500	4058

Source : Traitement MENAA à partir des données recueillies auprès des transporteurs

³¹ Etude des approvisionnements alimentaires des cités urbaines de la RDC (cas de la ville de Kinshasa) – Rapport FAO 2008.

³² Les coûts de pesage sont estimés à 25\$/tonne pour un tonnage entre 1 et 9 tonnes au delà des 60 tonnes autorisées et de 10 US\$/tonne si l'excès dépasse les 10 tonnes.

	Petits Transporteurs					
Container	Minimum	Maximum	Moyenne	Péage (AR)	Transport urbain	Coût Moyen hors pesage
20 pieds	1400	1600	1500	163	250	1913
40 pieds	2300	2500	2400	308	500	3208
2 * 20 Pieds	2600	3000	2800	308	500	3608

Source : Traitement MENAA à partir des données recueillies auprès des transporteurs

Précisons que les coûts de transport des grandes sociétés sont relativement plus importants que ceux des petits transporteurs. Les différences sont de l'ordre de 300 \$ pour un container 20", 400 \$ pour un 40" et 450 \$ pour un container 2 * 20". Pourtant, les petits transporteurs sont confrontés à de plus en plus grandes difficultés pour couvrir leur charges vu la baisse de leurs chiffre d'affaire. Ils estiment que les gros importateurs qui possèdent les sociétés de transport exercent des pratiques d'abus de position dominante pour les exclure du secteur. **En effet, l'intégration verticale ne s'est pas traduite par une réduction des coûts mais plutôt par une hausse des prix du transport.**

Par ailleurs, afin d'estimer le coût de transport par tonne de produit, nous nous sommes référé aux pratiques de transport des différents produits alimentaires (en container 20', 40' ou en conventionnel) et selon le tonnage moyen pour chaque produit par type de container. Ces informations ont été récoltées lors de nos entretiens avec les services de la SCTP et avec quelques transporteurs (cf. annexes).

Même si la rénovation des infrastructures routières et de transport a rendu le transport routier plus facile, les prix moyens du transport demeurent élevés. Le prix moyen du transport sur le corridor Matadi-Kinshasa s'élève à environ 0,37 US\$ /tonne-kilomètre pour un container 40 pieds de 28 tonnes et à 0,32 US\$ /tonne-kilomètre pour un container 20 pieds de 20 tonnes. Remarquons que les prix moyens sont relativement plus faibles pour les petits transporteurs. Précisons que les coûts de transport des grandes sociétés sont relativement plus importants que ceux des petits transporteurs. Les différences sont de l'ordre de 300 \$ pour un container 20", 400 \$ pour un 40" et 450 \$ pour un container 2 * 20". Pourtant, les petits transporteurs sont confrontés à de plus en plus grandes difficultés pour couvrir leur charges vu la baisse de leurs chiffre d'affaire. Ils estiment que les gros importateurs qui possèdent les sociétés de transport exercent des pratiques d'abus de position dominante pour les exclure du secteur.

Tableau 124 : Coût du transport en RDC

	Gros Transporteurs			Petits Transporteurs		
Conteneurs	20 pieds	40 pieds	Conventionnel	20 pieds	40 pieds	Conventionnel
Tonnage	20	28	35	20	28	35
Coût moyen	2213	3608	3045	1913	3208	2835
Coût/tonne	110	130-150	87	95	110-135	81
Coût / KM	6,32	10,31	8,7	5,47	9,17	8,1

	Gros Transporteurs			Petits Transporteurs		
Conteneurs	20 pieds	40 pieds	Conventionnel	20 pieds	40 pieds	Conventionnel
Coût/tonne KM	0,32	0,37-0,42	0,24	0,27	0,31-0,38	0,23

Sources : Calculs Menaa

Le coût de transport en proportion du Prix CIF d'une tonne de produit dépend de la valeur de la marchandise. Le tableau suivant présente une estimation pour les produits concernés par l'étude et montre que le prix par tonne au KM est relativement plus faible pour le riz et la farine de maïs vu que le transport de ces marchandises n'est pas conteneurisé. En effet, comme nous l'avons déjà mentionné dans le rapport de la Phase I (page 160), le coût de transport de la tonne en conventionnel est 40% moins cher que celui en conteneur.

Tableau 125 : Coût moyen du transport par produit

DESIGNATION	Prix CIF (\$) / tonne	TRANSPORT/ tonne	% Coût Transport (CIF)	Coût/tonne/KM
CHINCHARD	1170	140	12,0%	0,40
POISSONS SALES	4180	140	3,3%	0,40
POULET 14	1780	140	7,9%	0,40
CUISSES DE POULET	1270	140	11,0%	0,40
COTIS DE PORC	1750	140	8,0%	0,40
VIANDE BOVINE	2860	140	4,9%	0,40
ABATS BOVINS	1590	140	8,8%	0,40
TRIPES	1430	140	9,8%	0,40
HARICOT	1060	140	13,2%	0,40
RIZ	780	90	11,5%	0,26
FARINE DE MAIS	554	90	16,2%	0,26

Source : Calculs MENAA

Ces tarifs au KM sont presque trois fois plus élevés que les tarifs observés dans d'autres pays d'Afrique, notamment d'Afrique du Nord et près de six fois plus élevés que les tarifs observés en Chine (Tableau 3). Le tableau suivant présente à titre indicatif les coûts de transport au KM dans différentes régions du monde³³. Le coût relativement élevé,

³³ Bulletin : coûts du transport au Maroc 2011 - Maroc : <http://www.equipementtransport.gov.ma/>

Coûts des facteurs en Tunisie (mars 2013) : <http://www.investintunisia.tn/document/625.pdf>

Rapport sur le commerce mondial (CNUCED 2004) - 2012

Teravaninthorn, S. et G. Raballand (2009), Transport Prices and Costs in Africa: A Review of the International Trade Corridors.

s'explique d'une part, par les coûts intrinsèques du secteur et d'autre part par le retour généralement à vide des containers sur Matadi. Aujourd'hui, le rétablissement des chemins de fer devient une urgence au vu de l'impact direct que cela pourrait avoir sur la dynamisation de la concurrence dans le secteur qui devrait s'accompagner d'une réduction du coût des transports. Aujourd'hui la compétitivité du port de Matadi ne dépend pas seulement de son infrastructure et de ses services mais nécessite une meilleure qualité et une plus grande fluidité des réseaux de transport terrestre qui le desservent. La compétitivité de la RDC aussi bien en ce qui concerne les importations que l'exportation nécessiterait une plus grande efficacité de ses ports, un meilleur réseau routier, un réseau de chemin de fer opérationnel et des postes frontaliers avec le moins de formalités administratives possibles.

Tableau 126 : Comparaison des coûts de transport

Corridors / Axes routiers	Distance KM	Coût global (28 tonnes)	Coût/KM	Coût/tonne/KM
Dar es Salam - Kigali	1650	4950	3	0,107
Dar es Salam - Bujumbura	1750	5250	3	0,107
Douala - Ndjamena	1900	7980	4,2	0,150
Lomé-Ouagadougou	1000	2600	2,6	0,093
Lomé-Niamey	1234	3208	2,6	0,093
Mombasa-Kampala	1440	3312	2,3	0,082
Maputo-Johannesburg	561	785	1,4	0,050
Tunis - Gafsa	350	735	2,10	0,075
Casa - Tanger	370	932	2,52	0,090
Matadi - Kinshasa	350	3608	10,31	0,368
Europe de l'Ouest			1,40	0,050
Chine			1,40	0,050
USA			1,12	0,040
Brésil			0,98	0,035
Pakistan			0,56	0,020

Source : cf. note 33

2.3 LES COÛTS DE TRANSIT

En ce qui concerne le transit, les équipes de MENAA Finance ont procédé à une estimation à partir des données recueillies lors d'entretiens avec des transitaires à Kinshasa et à Matadi. Les informations ont été confrontées avec celles fournies par l'administration de la SCTP (Direction Commerciale et Marketing à Kinshasa et Matadi)

Tableau 127 : les coûts du transit

	Container 20"	Container 40"
Frais administratifs et opérationnels (suivi, facilitation...)	700	700
Honoraires Agréé en Douane (HAD)	500	800
Coût réel du transit Hors TVA (\$ US)	1200	1500
Coût du transit Hors TVA/ Tonne	55	58
Coût du transit TTC (\$ US) (TVA 16%)	1392	1740
Coût moyen TTC/ tonne (\$ US)	63	67

Source : Traitement MENAA Finance à partir des données SCTP et transitaires.

3 FORMATION DU PRIX ET MARGES BÉNÉFICIAIRES

3.1 EFFET DE L'INSTAURATION DE LA TVA

Avant de procéder à l'estimation du prix de revient, nous présentons une simulation de l'évolution des charges et frais perçus³⁴ par les différentes administrations entre 2010 et 2012. L'objectif étant d'identifier les causes de l'inflation du prix des denrées attribuées éventuellement aux changements de la réglementation particulièrement suite à l'instauration de la TVA depuis janvier 2012. Remarquons par ailleurs, que plusieurs frais ont été supprimés en application des dispositions de l'article 1 du décret n°011/32 du 29/06/2011, portant suppression des perceptions illégales aux frontières. Au nombre de ces frais figurent notamment les frais Tally perçus par l'OCC, les taxes containers, les frais pour dépotage, les frais pour obtention de laissez-suivre perçus par les agents maritimes ou transitaires.

Le tableau 126 souligne les différents frais et charges supportés par les importateurs ainsi que les changements de réglementation observés sur les deux dernières années, survenus dans un contexte de volonté de faciliter le climat des affaires qui a notamment fait suite aux recommandations de l'EDIC (Banque Mondiale) menée en 2010.

³⁴ Remarquons que pour certains frais, tels que les frais de labo, la taxe sur denrées alimentaires, la taxe commerce extérieur, les redevances informatiques et vente imprimés, nous avons retenu les taux moyens constaté sur les bulletins de liquidation.

En se référant à cette grille, nous avons simulé pour une importation d'une tonne de marchandise d'une valeur de 1000 US \$, l'effet du changement de la réglementation sur les charges et frais payés par l'importateur.

La simulation (Tableau 127) montre que l'effet du changement de la réglementation (TVA, suppression du Tally) s'est traduit par une hausse des frais et charges de l'ordre de 6,6%. En d'autres termes, pour un produit dont la valeur CIF unitaire est stabilisée à 1 US \$ sur les 3 dernières années, le prix de revient passe de 1,62 US\$ en 2011 à 1,66 \$ en 2012 soit une hausse de 0,04 \$ par unité (2,52%).

Ainsi, l'introduction de la TVA et la suppression d'autres frais et charges ne peuvent être considérées comme des sources majeures de la flambée des prix des denrées alimentaires sur les 3 dernières années.

Tableau 128 : Variation du prix de revient sous l'hypothèse d'une stabilité du prix CIF

	2010	2011	2012
Poids	1 tonne	1 tonne	1 tonne
Valeur CIF (US \$)	1000	1000	1000
Total charges	610,91	620,89	661,75
Variation	-	1,63%	6,58%
Prix de revient au kilo	1,61	1,62	1,66
Variation			2,52%

Traitement MENAA Finance

Tableau 129 : Frais et charges à l'importation

	DESIGNATION	BASE	TAUX
DGDA TRESOR	DDI : Droits de Douane à l'Import	CIF	Selon position tarifaire
	TVA 16% depuis janvier 2012	CIF (1+DDI)	16%
	ICA : Impôt Chiffre Affaires 15% avant janvier 2012	CIF (1+DDI)	15%
DGRAD TRESOR	Taxe Denrées Alimentaires	CIF	0,220%
	Taxe Commerce Extérieur	CIF	0,0033%
DGDA FONDS PROPRE	(RRD: Redevance Rémunératoire DGDA 0,25%) depuis 2011	CIF	0,25%
	(RRA: Redevance Rémunératoire AUFS 0,75%) depuis 2011	CIF	0,75%
	Redevance Informatique + Vente Imprimés (avant 2011)	CIF	0,002%
OCC+BIVAC	Frais (OCC + BIVAC) +ICA 18% avant 2012	CIF	2%

	DESIGNATION	BASE	TAUX
	ou TVA 16% depuis 2012 ou)		
	Frais LABO OCC (Valeur Moyenne)	CIF	0,02%
	Frais TALLY OCC avant juin 2012 Frais TALLY supprimés depuis juin 2012 (Décret N° 011/32 du 29/06/2011)	A la tonne	5 USD
	ICA (LABO + TALLY) avant janvier 2012	Frais (LAB+ TALLY)	18%
	TVA (LABO) depuis janvier 2012	Frais (LAB)	16%
FPI	TPI	CIF (1+DDI)	2%
OGEFREM	COG	CIF	0,59%
ONATRA	Transit et Manutention (conventionnel)	A la tonne + TVA 16%	32 USD / tonne (+TVA)
	Transit et Manutention (Container 40' = 26 tonnes)	1194 \$ par Container 40' + TVA 16%	46 USD / Tonne (+TVA)
	Transit et Manutention (Container 20' = 22 tonnes)	796 \$ par Container 20' + TVA 16%	37 USD /tonne (+TVA)
	Transit et Manutention (Ciments)	A la tonne + TVA 16%	24 USD /tonne (+TVA)
	Stevedoring (déchargement navire) hors ciment	A la tonne hors TVA	20 USD/tonne
	Stevedoring (déchargement navire) ciment	A la tonne hors TVA	15 USD/tonne
BANQUE	Frais Bancaires	CIF	4,00%
TRANSPORT	Transport routier vers Kinshasa	A la tonne + TVA 16%	110 - 140 US \$
TRANSITAIRE	Coût du transitaire	A la tonne + TVA 16%	70 - 80 US \$
	Amortissement	CIF	2%

Traitement MENAA Finance

Tableau 130 : Estimation de l'évolution des frais et charges pour une importation d'une tonne de marchandise (DDI 10%) d'une valeur CIF de 1000 \$

SIMULATION	CIF		2010	2011	2012
------------	-----	--	------	------	------

SIMULATION		CIF		2010	2011	2012
EVOLUTION FRAIS ET CHARGES			POIDS NET KG	1000	1000	1000
2010-2012			Prix CIF au Kilo en US \$	1	1	1
			Valeur CIF en US \$	1000	1000	1000
ETABLISSEMENT	BASE	TAUX	DESIGNATION			
DGDA TRESOR	CIF	10%	DDI	100	100	100
	CIF (1+DDI)	16%	TVA 16% depuis janvier 2012			176
	CIF (1+DDI)	15%	ICA 15% avant janvier 2012	165	165	
DGRAD TRESOR	CIF	0,220%	TDA MOYENNE	2,2	2,2	2,2
	CIF	0,003%	TCE MOYENNE	0,03	0,03	0,03
DGDA FONDS PROPRE	CIF	0,25%	(RRD: Redevance Rémunératoire DGDA 0,25%) depuis 2011		2,5	2,5
	CIF	0,75%	(RRA: Redevance Rémunératoire AUFS 0,75%) depuis 2011		7,5	7,5
	CIF	0,002%	Redevance Informatique + Vente Imprimés (avant 2011)	0,02		
OCC+BIVAC	CIF	2%	Frais (OCC + BIVAC) (+TVA 16% depuis 2012 ou +ICA 18% avant 2012)	23,6	23,6	23,2
	CIF	0,02%	Frais LABO OCC (Valeur Moyenne)	0,22	0,22	0,22
	A la tonne	5 US \$	Frais TALLY OCC avant janvier 2012	5	5	
	ICA (LAB TALLY)	18%	ICA (LABO + TALLY) avant janvier 2012	0,940	0,940	
	TVA (LAB)	16%	TVA (LABO) depuis janvier 2012			0,035
FPI	CIF (1+DDI)	2%	TPI	22	22	22
OGEFREM	CIF	0,59%	COG	5,9	5,9	5,9
ONATRA	Estimation à la tonne (Max)	46	TRANSIT ET MANUTENTION (Container 40' = 26 tonnes) + TVA 16%	46	46	53,36
	A la tonne hors TVA	20	Stevedoring (déchargement navire) hors ciment	20	20	20
BANQUE	CIF	4,00%	Frais Bancaires	40	40	40
TRANSPORTEUR	A la tonne	120	Transport	120	120	139,2

SIMULATION		CIF		2010	2011	2012
TRANSITAIRE	A la tonne	60	Transit	60	60	69,6
		CIF + charges	Total Taxes Frais et Charges	6101	620	661
			Valeur après Taxes Frais et charges	1610	1620	1661
			Coût au Kilo	1,61	1,62	1,66
			Hausse du coût au Kilo due aux frais, taxes et charges		0,62%	2,52%
			Taxation au kilo/CIF	0,611	0,621	0,662
			Evolution des frais, taxes et charge		1,63%	6,58%

Traitement MENAA Finance

Globalement, l'évaluation des différentes composantes des frais et charges en 2012 montrent qu'en dehors des droits d'entrée et de la TVA, les autres charges représentent près de 35% de la valeur CIF. Celles-ci s'expliquent essentiellement par les coûts du transport, de manutention et du transit.

Tableau 130 : Estimation des charges et frais en % de la valeur CIF

Frais et charges	% CIF
Droits de Douane	10,0%
TVA	17,6%
RRD (DGDA) + RRA (AUFS)	1,0%
Frais (OCC + BIVAC) + TVA	2,3%
TPI + TVA	2,2%
COG + TVA	0,6%
OFIDA/ MANUTENTION	5,7%
ODIDA/ Stevedoring déchargement (Hors TVA)	2,1%
Frais Bancaires	4,0%
Transport (+TVA 16%)	16,1%
Transit (+TVA 16%)	7,4%
Amortissement	2,0%
Autres	0,2%
Total Taxes Frais et Charges / CIF	71,3%

Source : Traitement MENAA à partir des documents d'importations

3.2 ESTIMATION DU PRIX DE REVIENT ET DES MARGES BENEFICIAIRES

Pour estimer les prix de revient et les marges, nous nous sommes référés aux textes réglementaires portant mesures d'exécution du métier de commerçant en RDC. Rappelons que, conformément à l'Arrêté ministériel portant mesures d'exécution du décret n°011/37 du 11 octobre 2011 (ANNEXE 4.6) portant mesures conservatoires en matière d'exercice du commerce et du petit commerce et du commerce de détail, le petit commerce et le commerce de détail sont réservés aux Congolais alors que les étrangers exerçant une profession commerciale en République Démocratique du Congo sont autorisés à exercer le commerce de gros et de demi-gros. Le commerce de demi-gros ne fait l'objet d'aucune marge bénéficiaire en dehors de celle prévue pour le commerce de gros et les grossistes et détaillants sont tenus de rester dans la limite de la marge bénéficiaire fixée par la loi entre 10% et 20% selon le produit (Tableau 129). Il convient de rappeler par ailleurs qu'au regard de la législation le commerce de grossiste à grossiste et le commerce de détaillant à détaillant sont interdits³⁵.

Tableau 131 : Marges bénéficiaires autorisées dans l'exercice du commerce en RDC

	GROSSISTE	DETAILLANT
Farine de froment	10	10
Féculent	10	12
Haricot sec	10	12
Poisson frais, mollusque, crustacés	12	20
Poissons séchés, fumés, salés	10	18
Riz	10	12
Viande de bœuf	10	20
Viande de porc	10	20
Viande autre	10	20
Abats	10	18
Volaille abattue	10	12

Source : repris de l'arrêté Ministériel portant mesures d'exécution du Décret N°011/37 du 11 octobre 2011

Le calcul de la marge supposant la délimitation du prix de revient, MENAA Finance s'est ainsi référé à l'arrêté ministériel du 1 juillet 1996, précisant les prix de revient de l'importateur grossiste et du détaillant :

³⁵ Arrêté ministériel portant mesures d'exécution du décret n°011/37 du 11 octobre 2011 portant mesures conservatoires en matière d'exercice du commerce et du petit commerce et du commerce de détail

Prix de revient de l'importateur

Prix CIF
 Frais d'emballage
 Frais de transport
 Frais de manutention
 Frais d'assurance
 Frais de dépôt
 Droits et taxes à l'importation
 Frais afférents au dédouanement
 Redevances versées à l'OCC
 Frais d'assurance locale
 Frais bancaires
 Frais d'amortissement (2% CIF)

Prix de revient du détaillant

Prix d'achat grossiste
 Frais de transport et manutention
 Frais de coulage
 Frais d'assurance
 Frais d'amortissement (2% du prix d'achat)

Par ailleurs, l'exercice du commerce en République Démocratique du Congo obéit à certaines règles concernant les quantités autorisées. Le tableau suivant résume les quantités autorisées pour les principales denrées alimentaires au niveau du commerce de gros de demi-gros et de détail (Tableau 130).

Tableau 132 : Quantités autorisées dans l'exercice du commerce en RDC

	GROSSISTE	DEMI-GROSSISTE	DETAILLANT
Farine de froment	T	½ T	UU
Féculent	T	½ T	UU
Haricot sec	T	½ T	UU
Poisson frais, mollusque, crustacés	C	S/C	UU
Poissons séchés, fumés, salés	C	S/C	UU
Riz	T	½ T	UU
Viande de bœuf en carton	6	3	UU
Viande de porc en carton	6	3	UU
Viande autre	6	3	UU
Abats	6	3	UU
Volaille abattue	6	3	UU

Source : arrêté Ministériel portant mesures d'exécution du Décret N°011/37 du 11 octobre 2011

Hypothèses retenues :

1. Pour les prix CIF de chaque produit, nous avons retenu les valeurs moyennes estimées précédemment en se référant aux différentes bases de données (BIVAC, DGDA, OCC).
2. Pour les simulations des prix de revient et des marges des grossistes, nous avons retenu les valeurs maximales des charges et frais afin de calculer la marge bénéficiaire minimale de l'importateur. Par exemple, pour le transport Matadi Kinshasa³⁶, nous avons retenu une valeur moyenne de 120 \$/Tonne HT et pour le Transit Manutention nous avons considéré la valeur maximale³⁷ de 46 \$ HT/tonne qui correspond au coût de manutention / tonne pour un container 40 pieds. Par ailleurs, pour le coût de transit nous avons retenu une valeur moyenne de près de 60 US \$ (hors taxe)/tonne.
3. Par ailleurs pour les prix de gros, demi gros et détail, nous avons retenu les estimations de la DMPCC (Direction des Marchés, Prix et Crédits de campagne) et celles de la FAO (voir annexe) que nous avons actualisées pour l'année 2012 par les données de la Banque centrale et par nos propres relevés des prix sur le marché de Kinshasa (Gros et Détail).

La simulation des prix de revient et des marges a été réalisée sur la base d'une grille de formation de prix pour chaque produit sur les trois dernières années (Voir tableau ci-dessous pour le cas du chinchard). **Les résultats mettent en évidence les marges excessives dépassent de loin les marges réglementaires.** A titre d'exemple (Fiche 1 : Formation de prix pour le chinchard), la simulation pour le chinchard montre que, la marge bénéficiaire du grossiste importateur s'élève à 34% en 2011 et 38% en 2012 soit plus que le triple de la marge autorisée pour ce type de produit (12%). Le constat est le même pour les autres produits où les marges sont compris entre 22% pour le poisson salé et 44% pour la viande bovine (Tableau 131).

³⁶ Remarquons aussi que sur les 3 dernières années, les coûts de transport sont considérés stables voir même en baisse par rapport à la période antérieure à 2010, avec la réhabilitation de la route Matadi Kinshasa (6 à 7 heures de route contre plus de 4 jours avant la réhabilitation).

³⁷ Le coût transit manutention s'élève à 32\$ hors taxe/tonne pour le conventionnel et 37\$ hors taxe/tonne pour un container 20 pieds.

Tableau 133 : Estimation du prix de revient et de la marge bénéficiaires pour certaines denrées alimentaires

DESIGNATION	CHINCHARD	POISSONS SALES	POULET 14	CUISSES DE POULET	COTIS DE PORC	VIANDE BOVINE	ABATS BOVINS	TRIPES	HARICOT
Prix FOB (\$) / tonne	970	3860	1460	1010	1340	2570	1290	1160	870
Fret (\$) / tonne	180	290	300	240	390	270	280	250	180
Assurance (\$) / tonne	20	30	20	20	20	20	20	20	10
Prix CIF (\$) / tonne	1170	4180	1780	1270	1750	2860	1590	1430	1060
Charges / tonne	761	1964	1005	801	993	1437	929	865	717
Charges/CIF	65,1%	47,0%	56,5%	63,1%	56,7%	50,2%	58,4%	60,5%	67,7%
Prix de revient à la Tonne (\$)	1931	6144	2785	2071	2743	4297	2519	2295	1777
Prix de revient au Kilo (\$)	1,93	6,14	2,79	2,07	2,74	4,30	2,52	2,30	1,78
Prix de revient au kilo (FC)	1777	5653	2562	1906	2524	3953	2318	2112	1635
Prix de vente gros au Kilo (FC)	2447	6900	3600	2700	3200	5700	3000	2700	2100
Coefficient de vente (Prix de revient/ FOB)	2,74	1,94	2,68	2,91	2,60	2,41	2,53	2,53	2,62
Marge Grossiste au kilo (FC)	670	1247	1038	794	676	1747	682	588	465
Taux de marge grossiste	37,7%	22,1%	40,5%	41,7%	26,8%	44,2%	29,4%	27,9%	28,4%
Prix de vente au détail (FC)	3400	9000	4600	3200	3700	8000	3500	3200	3000
Différentiel détail-gros (FC)	953	2100	1000	500	500	2300	500	500	900
% différentiel détail/gros	38,9%	30,4%	27,8%	18,5%	15,6%	40,4%	16,7%	18,5%	42,9%

Source : Traitement MENAA Finances

FICHE CHINCHARD				2010	2011	2012
FORMATION DE PRIX		Formation du prix CIF	Pu FOB moyen (USD)	0,65	0,84	0,97
			Fret maritime unitaire moy (USD)	0,09	0,17	0,18
			Assurance unitaire moy (USD)	0,01	0,02	0,02
			Poids Net KG	1000	1000	1000
			Prix CIF au Kilo US \$	0,76	1,03	1,17
			Prix d'une Tonne CIF US \$	759,0	1030,4	1170,0
ETABLISSEMENT	BASE	TAUX	DESIGNATION			
DGDA TRESOR	CIF	10%	DDI	75,90	103,04	117,00
	CIF (1+DDI)	16%	TVA 16% depuis janvier 2012			205,92
	CIF (1+DDI)	15%	ICA 15% avant janvier 2012	125,24	170,02	
DGRAD TRESOR	CIF	0,220%	TDA MOYENNE	1,67	2,27	2,57
	CIF	0,0033%	TCE MOYENNE	0,03	0,03	0,04
DGDA FONDS PROPRE	CIF	0,25%	RRD		2,58	2,93
	CIF	0,75%	RRA		7,50	8,78
	CIF	0,002%	RI+VI	0,02		
OCC+BIVAC	CIF	2%	Frais (OCC + BIVAC)	17,91	24,32	27,14
	CIF	0,02%	Frais LABO OCC	0,17	0,23	0,26
	A la tonne	5	Frais TALLY OCC	5,00	5,00	
	LAB+TALLY	18%	ICA (LABO + TALLY) (ICA 18%)	0,93	0,94	
	LAB	16%	TVA (LABO)			0,04
FPI	CIF (1+DDI)	2%	TPI	16,70	22,67	25,74
OGEFREM	CIF	0,59%	COG	4,48	6,08	6,90
ONATRA	A la tonne	46	TRANSIT ET MANUTENTION (+TVA 16%)	46,00	46,00	53,36
	A la tonne	20	Stevedoring déchargement (Hors TVA)	20,00	20,00	20,00
BANQUE	CIF	4,00%	Frais Bancaires	30,36	41,22	46,80
TRANSPORTEUR	A la tonne	130	Transport (+TVA 16%)	130,00	130,00	150,80
TRANSITAIRE	A la tonne	60	Transit (+TVA 16%)	60,00	60,00	69,60
Amortissement	CIF	2%	Amortissement	15,18	20,61	23,40

FICHE CHINCHARD			2010	2011	2012
PRIX DE REVIENT	PRIX DE REVIENT	Total Taxes Frais et Charges US\$	549,59	662,50	761,28
		Prix de revient de la tonne US\$	1308,63	1692,93	1931,28
		Prix de revient au kilo US\$	1,31	1,69	1,93
		Hausse du prix de revient (% 2010)		29,4%	14,1%
		Charges+Frais au kilo/CIF	55%	66%	76%
		Evolution Charges Frais/ 2010		20,55%	14,91%
		Prix de revient de la tonne en FC	1191	1557	1777
MARGES	GROSSISTE	Prix de vente d'1 kilo Gros demi gros en US \$	1,69	2,28	2,66
		Prix de vente d'1 kilo Gros - demi Gros en FC	1542	2094	2447
		Coefficient de vente	2,61	2,71	2,74
		Marge au kilo (FC)	351	537	670
		Taux de la marge bénéficiaire du grossiste	29%	34%	38%
	DETAIL	Prix de vente d'1 kilo par le détaillant en FC	1900	2700	3400
		Différentiel détail-gros (FC)	358	606	953
		% différentiel détail/gros	23%	29%	39%

FICHE BŒUF		Formation du prix CIF		2010	2011	2012
FORMATION DE PRIX			Pu FOB moyen (USD)	1,97	2,28	2,57
			Fret maritime unitaire moy (USD)	0,29	0,30	0,27
			Assurance unitaire moy (USD)	0,05	0,05	0,02
			POIDS NET KG	1000	1000	1000
			Prix CIF au Kilo US \$	2,31	2,63	2,86
			Prix d'une Tonne CIF US \$	2306,3	2633,9	2864,0
			ETABLISSEMENT	BASE	TAUX	DESIGNATION
DGDA TRESOR	CIF	10%	DDI	230,63	263,39	286,40
	CIF (1+DDI)	16%	TVA 16% depuis janvier 2012			504,06
	CIF (1+DDI)	15%	ICA 15% avant janvier 2012	380,54	434,60	
DGRAD TRESOR	CIF	0,220%	TDA MOYENNE	5,07	5,79	6,30
	CIF	0,0033 %	TCE MOYENNE	0,08	0,09	0,09
DGDA FONDS PROPRE	CIF	0,25%	RRD		6,58	7,16
	CIF	0,75%	RRA		7,50	21,48
	CIF	0,002%	RI+VI	0,05		
OCC+BIVAC	CIF	2%	Frais (OCC + BIVAC)	54,43	62,16	66,44
	CIF	0,02%	Frais LABO OCC	0,51	0,58	0,63
	A la tonne	5	Frais TALLY OCC	5,00	5,00	
	LAB+TALLY	18%	ICA (LABO + TALLY) (ICA 18%)	0,99	1,00	
	LAB	16%	TVA (LABO)			0,10
FPI	CIF (1+DDI)	2%	TPI	50,74	57,95	63,01
OGEFREM	CIF	0,59%	COG	13,61	15,54	16,90
ONATRA	A la tonne	46	TRANSIT ET MANUTENTION (+TVA 16%)	46,00	46,00	53,36
	A la tonne	20	Stevedoring déchargement (Hors TVA)	20,00	20,00	20,00
BANQUE	CIF	4,00%	Frais Bancaires	92,25	105,36	114,56
TRANSPORTEUR	A la tonne	130	Transport (+TVA 16%)	130,00	130,00	150,80
TRANSITAIRE	A la tonne	60	Transit (+TVA 16%)	60,00	60,00	69,60
Amortissement	CIF	2%	Amortissement	46,13	52,68	57,28
PRIX DE REVIENT		PRIX DE REVIENT	Total Taxes Frais et Charges US\$	1136,01	1274,23	1438,18
			Prix de revient de la tonne US\$	3442,31	3908,17	4302,18
			Prix de revient au kilo US\$	3,44	3,91	4,30
			Hausse du prix de revient (% 2010)		13,5%	10,1%
			Charges+Frais au kilo/CIF	114%	127%	144%
			Evolution Charges Frais/ 2010		12,17%	12,87%
			Prix de revient de la tonne en FC	3133	3596	3958
MARGES		GROSSISTE	Prix de vente d'1 kilo Gros demi gros en US \$	4,68	5,00	6,20
			Prix de vente d'1 kilo Gros - demi Gros en FC	4259	4598	5700
			Coefficient de vente	2,38	2,19	2,41

FICHE BŒUF	n° du		2010	2011	2012
		Marge au kilo (FC)	1126	1002	1742
		Taux de la marge bénéficiaire du grossiste	36%	28%	44%
	DETAIL	Prix de vente d'1 kilo par le détaillant en FC	5029	5533	8000
		Différentiel détail-gros (FC)	770	935	2300
		% différentiel détail/gros	18%	20%	40%

FICHE POULET FORMATION DE PRIX		Formation du prix CIF		2010	2011	2012
			Pu FOB moyen (USD)	1,11	1,29	1,46
			Fret maritime unitaire moy (USD)	0,28	0,31	0,30
			Assurance unitaire moy (USD)	0,03	0,03	0,02
			POIDS NET KG	1000	1000	1000
			Prix CIF au Kilo US \$	1,41	1,63	1,78
			Prix d'une Tonne CIF US \$	1412,9	1634,4	1778,9
ETABLISSEMENT	BASE	TAUX	DESIGNATION			
DGDA TRESOR	CIF	10%	DDI	141,29	163,44	177,89
	CIF (1+DDI)	16%	TVA 16% depuis janvier 2012			313,08
	CIF (1+DDI)	15%	ICA 15% avant janvier 2012	233,12	269,67	
DGRAD TRESOR	CIF	0,220%	TDA MOYENNE	3,11	3,60	3,91
	CIF	0,0033%	TCE MOYENNE	0,05	0,05	0,06
DGDA FONDS PROPRE	CIF	0,25%	RRD		4,09	4,45
	CIF	0,75%	RRA		7,50	13,34
	CIF	0,002%	RI+VI	0,03		
OCC+BIVAC	CIF	2%	Frais (OCC + BIVAC)	33,34	38,57	41,27
	CIF	0,02%	Frais LABO OCC	0,31	0,36	0,39
	A la tonne	5	Frais TALLY OCC	5,00	5,00	
	LAB+TALL Y	18%	ICA (LABO + TALLY) (ICA 18%)	0,96	0,96	
	LAB	16%	TVA (LABO)			0,06
FPI	CIF (1+DDI)	2%	TPI	31,08	35,96	39,14
OGEFREM	CIF	0,59%	COG	8,34	9,64	10,50
ONATRA	A la tonne	46	TRANSIT ET MANUTENTION (+TVA 16%)	46,00	46,00	53,36
	A la tonne	20	Stevedoring déchargement (Hors TVA)	20,00	20,00	20,00
BANQUE	CIF	4,00%	Frais Bancaires	56,51	65,38	71,15
TRANSPORTEUR	A la tonne	130	Transport (+TVA 16%)	130,00	130,00	150,80
TRANSITAIRE	A la tonne	60	Transit (+TVA 16%)	60,00	60,00	69,60
Amortissement	CIF	2%	Amortissement	28,26	32,69	35,58
		PRIX DE REVIENT	Total Taxes Frais et Charges US\$	797,39	892,90	1004,58
			Prix de revient de la tonne US\$	2210,25	2527,29	2783,45
			Prix de revient au kilo US\$	2,21	2,53	2,78

FICHE POULET	Formation du prix CIF		2010	2011	2012
		Hausse du prix de revient (% 2010)		14,3%	10,1%
		Charges+Frais au kilo/CIF	80%	89%	100%
		Evolution Charges Frais/ 2010		11,98%	12,51%
	GROSSISTE	Prix de revient de la tonne en FC	2011	2325	2561
		Prix de vente d'1 kilo Gros demi gros en US \$	3,35	3,76	3,91
		Prix de vente d'1 kilo Gros - demi Gros en FC	3050	3461	3600
		Coefficient de vente	3,03	2,92	2,68
		Marge au kilo (FC)	1039	1136	1039
		Taux de la marge bénéficiaire du grossiste	52%	49%	41%
	DETAIL	Prix de vente d'1 kilo par le détaillant en FC	3389	3817	4600
		Différentiel détail-gros (FC)	339	356	1000
		% différentiel détail/gros	11%	10%	28%
	MARGES				

Par ailleurs, l'estimation du différentiel entre le prix de détail et le prix de gros varie en fonction du produit et représente pour certains produits le double de la marge autorisée pour le détaillant (chinchard, viande bovine et haricot) témoignant ainsi de l'inefficience observée au niveau de la chaîne de distribution.

La marge du détaillant s'avère plus compliquée à estimer ; d'une part en raison de la multiplicité des intervenants tout au long de la chaîne de distribution depuis le grossiste importateur jusqu'au consommateur final et de la difficulté à estimer leurs charges d'autre part.

Le problème majeur de l'approvisionnement est celui du dimensionnement des quantités vendues dans le commerce de gros et de demi-gros. En effet, les quantités qui réglementent le commerce de gros ne sont pas adaptées à la réalité du commerce en RDC dans le sens qu'elles dépassent excessivement la capacité d'approvisionnement de la majorité des micro-détaillants. Généralement les grossistes déchargent leurs camions au niveau des dépôts qui sont situés dans les environs des parkings. Les quantités vendues (Tableau 132) se présentent dans des sacs de 50 KG pour les produits secs (maïs, haricot, riz) et en cartons pour les vivres frais (chinchard, poulet et abats, etc.). Souvent, les petits détaillants se regroupent pour acheter un sac ou un carton pour le revendre non pas au kilo mais en pièce ou en petites quantités (Ekolo ou Sakombi, Tas, Botte) (Tableau 133). Par exemple, l'unité de transaction de demi gros ou de gros est le sac de 50 Kg alors que l'unité couramment utilisée dans le commerce de détail est le Sakombi (près de 420 grammes de Riz). De même pour le chinchard, l'unité de gros est le carton de 30 kg alors que l'unité de vente au consommateur est la pièce.

Cette inadéquation, entre la capacité d'approvisionnement des détaillants contraints par la vente de petites quantités aux consommateurs et l'incapacité des grossistes et demi grossistes de morceler les quantités de gros est source de la flambée des prix due à l'intervention de plusieurs acteurs entre grossistes et détaillants dont le rôle est de mutualiser les moyens pour assurer l'approvisionnement auprès des grossistes. Dans ce domaine, les femmes dénommées « mamans bipupula » ou « mamans manœuvres » jouent un rôle important d'intermédiation entre les demi-grossistes, les petits détaillants

et les consommateurs en assurant le partage et le fractionnement moyennant un paiement³⁸.

Toutes ces difficultés ne permettent pas de profiter des économies d'échelle et se traduisent ainsi par un coût plus élevé de la distribution et par conséquent par la hausse des prix au consommateur final sans compter les problèmes d'hygiène liés à la précarité des conditions de vente.

Tableau 134 : Dimensionnement des ventes du grossiste et demi-grossiste au détaillant

	Produit	Unité de mesure	Poids	Taux de conversion au kilo
1	Riz local	Sac	50 kg	0,020
2	Riz importé	Sac	50 kg	0,020
3	Maïs farine	Sac	12,5 kg	0,080
4	Maïs farine	Sac	25 kg	0,040
5	Haricot blanc	Sac	50 kg	0,020
6	Haricot blanc	Sac	100 kg	0,010
7	Farine de blé (froment)	Sac	45 kg	0,022
8	Semoule maïs (pour fufu)	Sac	12,5 kg	0,080
9	Semoule maïs (pour fufu)	Sac	25 Kg	0,040
10	Semoule maïs (pour fufu)	Sac	50 Kg	0,020
11	Poisson chinchard	Carton	20 kg	0,050
12	Poisson salé	Carton / Panier	9 kg	0,111
13	Poisson salé	Carton / Panier	13 kg	0,077
14	Poulet	Carton (10 pièces)	14,4 kg	0,069
15	Cuisses de poulet à rôtir (découpe)	Carton	10 kg	0,100
16	Cuisses de poulet à rôtir (découpe)	Carton	15 kg	0,067
17	Cotis de porc	Carton	10 kg	0,100
18	Tripes (viande bovine)	Carton	10 kg	0,100
19	Viandes et abats	Carton	20 kg	0,050
20	Ciment gris	Sac	50 kg	0,020
21	Ciment gris importé	Sac	50 kg	0,020

Traitement MENAA Finance à partir des données DMPCC

³⁸ Voir « Etude des approvisionnements alimentaires des cités urbaines de la RDC (cas de la ville de Kinshasa) », Ministère de l'Agriculture et FAO 2008.

Tableau 135: Dimensionnement des ventes du détaillant au consommateur final

N°	Produit	Unité de mesure	Poids	Taux conversion au kilo
1	Riz local	Sakombi	420 g	2,38
2	Riz importé	Sakombi	420 g	2,38
3	Maïs farine	Sakombi	300 g	3,33
4	Haricot blanc	Sakombi	440 g	2,27
5	Farine de blé (froment)	Sakombi	300 g	3,33
6	Semoule maïs (pour fufu)	Sakombi	300 g	3,33
7	Poisson chinchard	1 Tas/pièce	1000 g	1,00
8	Poisson salé	1 Tas/pièce	1000 g	1,00
9	Poulet	Pièce	1,4 kg	0,71
10	Poulet	Pièce	1,2 Kg	0,83
11	Cuisses de poulet à rôtir (découpe)	1 kg	1 kg	1,00
12	Cotis de porc	1 kg	1 kg	1,00
13	Tripes (viande bovine)	1 kg	1 kg	1,00
14	Viandes et abats Frais	1 kg	1 kg	1,00

Traitement MENAA Finance

4 RECOMMANDATIONS PRÉLIMINAIRES

4.1 UN MEILLEUR SUIVI DES DETERMINANTS DE LA FORMATION DES PRIX

154

L'économie congolaise semble être condamnée à une dynamique irréversible de la flambée des prix qui pèse de plus en plus lourd sur le pouvoir d'achat. Nos analyses, montrent que ces tendances haussières des prix s'expliquent non seulement par l'inefficience du circuit de distribution du commerce de détail, mais surtout et principalement par les marges excessives de l'oligopole des gros importateurs qui se comporte comme un cartel usant de sa position dominante sur le marché puisqu'il contrôle toute la chaîne de distribution des denrées alimentaires importées (approvisionnement, transit, transport, distribution de gros et demi gros et contrôle du marché de détail). Par ailleurs, il semble que ces tendances se trouvent nourries d'une part par des pratiques de corruption tout au long de la chaîne de l'importation et par l'inefficience des outils de contrôle voir même l'inexistence d'un cadre de recoupement de l'information particulièrement pour les agents du Ministère de l'Economie et du commerce.

Précisons, que pour une économie dont l'essentiel des produits consommés provient de l'extérieur, un contrôle efficace des prix³⁹ sur le marché, suppose préalablement :

- une bonne saisie des quantités importées ;
- une identification exhaustive des importateurs ;
- une bonne maîtrise de la traçabilité de l'origine des produits, des chargeurs et des transporteurs maritimes, des ports de chargement et de déchargement;
- une bonne maîtrise des circuits de distribution sur le marché national

Aujourd'hui, cerner les déterminants des prix sur le marché national, suppose la maîtrise des données quantitatives et qualitatives sur les flux des importations des produits de grande consommation auprès des services et administrations publics ci après, identifiés, au regard de leurs attributions :

- Ministère de l'économie nationale ;
- Ministère du commerce ;
- Banque Centrale ;

³⁹ Selon la législation en vigueur en RDC, la réglementation des prix connaît deux aspects: le contrôle des prix à priori et le contrôle des prix à posteriori. Un certain nombre de produits et services, considérés comme stratégiques, sont soumis au contrôle a priori (fixation de prix) par le Ministère en charge de l'économie nationale, en concertation avec les opérateurs. Il s'agit de l'eau, de l'électricité, des transports et des hydrocarbures. Leur liste a été modifiée en 2008 pour intégrer six autres produits (les céréales, les produits pétroliers, les surgelés, le ciment, le sucre, et la farine de froment) pour lesquels la régulation des prix devrait être administrée par le Fonds de régulation économique (FOREC), sous la tutelle du Ministère en charge de l'économie nationale. Cependant, le FOREC n'est pas encore opérationnel.

- Direction Générale des Douanes et Accises (DGDA) ;
- Office de Gestion du Fret Maritime (OGEFREM) ;
- Office Congolais de contrôle (OCC)/BIVAC

Or, il ressort de nos travaux et analyses, que les données et informations fournies par ces services sont éparpillées et souvent contradictoires aussi bien entre les différentes administrations (OCC, DGDA) qu'au sein de la même administration entre les services centraux et services régionaux. Ces constats témoignent d'une faiblesse du système de suivi des échanges qui se caractérise par l'absence d'outils informatiques requis, de réseaux de gestion des flux réels avec les différents services concernés et de procédures efficaces et contrôlées⁴⁰. Ce système souffre aussi d'un problème de discontinuité des informations statistiques et l'absence d'un répertoire fiable et harmonisé des opérateurs économiques, ce qui rend aléatoire toute compilation des données statistiques.

Devant ces carences, il convient d'œuvrer pour mettre en cohérence la production des données par tous les services et administrations concernées par le commerce extérieur. Il s'agit de créer une synergie autour de différents services pour constituer une plateforme de collecte et de recoupement des données disponibles à la Banque Centrale, la DGDA, l'OGEFREM et l'OCC. Cette plate forme, supervisée par un service central de contrôle de l'Etat (recommandation : Inspection Générale des Finances) sera dotée des moyens humains et techniques pour fournir toutes les informations qualitatives et quantitatives nécessaires à un contrôle des prix à posteriori, particulièrement pour les denrées alimentaires importées. Ces données devraient concerner l'identification de l'importateur réel, l'origine du produit, le fournisseur réel, la quantité et le prix d'acquisition des produits, le coût du fret et les primes d'assurance, les coûts des services au port, les tarifs des agents maritimes et des commissionnaires en douane, les frais d'entreposage et de transit, les droits d'entrée -droit de douane et TVA - et parafiscalité connexe -FPI, OGEFREM, DGRAD, OCC/BIVAC, les coûts du transport, les prix des grossistes, semi grossistes et détaillants et estimation des prix au consommateur.

Cette plateforme permettra au Gouvernement de maîtriser la traçabilité des flux des produits, l'identification des opérateurs et de leurs fournisseurs, la schématisation des circuits de distribution, l'élaboration des structures de formation des prix type par produit, la comptabilisation de toutes les importations et la contraction progressive de l'économie informelle et du réseau de corruption.

4.2 LUTTE CONTRE LA CORRUPTION

La réduction des tracasseries administratives et de la corruption, représente une des priorités principales en termes de soutien à une meilleure rationalisation des circuits d'approvisionnement. En effet la hausse des prix de l'ensemble des denrées alimentaires s'explique en partie par l'ampleur et l'étendue des taxations illégales et des tracasseries. Il y a trop de taxes non officielles et une multitude de postes de contrôle dans la chaîne d'approvisionnement qui représentent un terrain favorable à l'intermédiation illégale. Ces pratiques font monter les coûts de transaction, et constituent une source de risques et

⁴⁰ Les équipes MENAA Finance ont pu constater à de nombreuses reprises les dysfonctionnements d'un système de saisie des statistiques des importations, envoyées depuis les provinces sur des copies dures et (mal) ressaisies à Kinshasa.

augmentent les frais de commercialisation le long de la chaîne, avec pour résultat un coût relativement élevé de la nourriture de base.

La réflexion sur une meilleure rationalisation de la taxation et une simplification des procédures administratives tout au long de la chaîne d'approvisionnement, depuis le dédouanement des marchandises importées jusqu'à leur commercialisation au consommateur final, permettrait entre autres de dissuader ces pratiques de corruption.

4.3 FLUIDIFIER LES FLUX COMMERCIAUX

156

La mise en place des premiers guichets uniques en RDC permet, en facilitant les procédures et formalités douanières et en coupant une partie des coûts associés à la corruption de réduire les frais associés aux procédures d'import/export. Dans un pays comme la RDC où ces procédures sont un obstacle à la concurrence des acteurs, lever ces barrières et généraliser les guichets uniques là où ils ne sont pas encore fonctionnels (façade est du pays) paraît nécessaire. L'autre objectif principal du guichet unique étant l'accélération des procédures d'importation des denrées de première nécessité.

La fluidification des flux commerciaux dépend aussi de la capacité de l'Etat congolais à contrôler les taxes mise en place par les provinces sur les tronçons routiers et les contrôles routiers qui constituent des obstacles et des bouchons d'engorgement du trafic. Comme nous l'avons montré dans le cas du corridor Kasai-Katanga-Namibie, ces taxes restent importantes et doivent être harmonisées avec celles des pays voisins (Zambie et Namibie dans le cas). Lever des taxes doit donner lieu à un suivi important, afin de contrôler la capacité des opérateurs à répercuter cette levée des taxes sur les prix à la consommation, au besoin au moyen d'amendes et amener une concertation avec les autorités les plus concernées par cette levée des taxes (ex. : gouvernorats du Bas-Congo ou du Katanga).

ANNEXES

157

ANNEXE 1 : ENQUÊTE DE BENCHMARKING SUR LES PRIX PRATIQUÉS À ABIDJAN, ACCRA ET BRAZZAVILLE EN SEPTEMBRE-OCTOBRE 2012

ABIDJAN

PRIX DE GROS							
Prix des denrées alimentaires (conditionnées) à Abidjan			Prix en FCFA				
Surgelés	Conditionnement / Unité	Origine	Prix Adjamé	Prix Yopougon	Prix Unité Marcory	Prix SOCOCE	Prix Port Bouët
Chinchard	Carton 20 kg	Mauritanie / Namibie	24000	25000	21000		23500
Poulet	Carton de pièces de 1,4kg*10	Amérique latine	22000	23000	23000		22000
Cuisses de poulet	Carton de 10 kg	Europe / Brésil	18000		21000		18000
Cuisses de poulet	Carton de 15 kg	Europe / Brésil		12000			
Cotis de porc	Carton de 10 kg	Europe / Brésil / Argentine	12000	13000	14000		12000
Tripes (bœuf)	Carton de 10 kg	Europe / Brésil / Argentine	14000	15000			14000
Viandes et abats	Carton de 20 kg	Turquie	38000	40000	40000		38000
Produits de consommation de masse							
Farine de froment	Sac 50 kg	Argentine	20000	22000	24000		22000
Riz	Sac 50 kg	Thaïlande / Inde / Vietnam	22000	21000			20000
Haricot (blanc sec)	Sac 50 kg	Chine	40000	40000			42000
Maïs moulu	Sac 12,5 kg	Argentine					
Maïs moulu	Sac 25 kg	Argentine	16500	30000	32000		16500
Semoule (maïs pour fufu)	Sac 25 kg	Afrique du Sud / Argentine					17500
Semoule (maïs pour fufu)	Sac 50 kg	Afrique du Sud / Argentine	30000	32500	33000		30000
Poisson salé	Carton de 9kg	Europe	7500	7500	8500		7500

Ciment gris	Sac de 50 kg	Turquie / Egypte / Chine	5000	5000	5000		5000
PRIX AU DETAIL							
Prix des denrées alimentaires (au KG) à Abidjan			Prix en FCFA				
Surgelés	Conditionnement / Unité	Origine	Prix Adjamé	Prix Yopougon	Prix grossiste Marcory	Prix SOCOCE	Prix Port Bouët
Chinchard	Kg	Mauritanie / Namibie	1250	1300	1500		700
Poulet	Kg	Amérique latine	1250	1350	1250	3280	
Cuisses de poulet	Kg	Europe / Brésil	1200	1200	1400	4780	1100
Cotis de porc	Kg	Europe / Brésil / Argentine	1300	1300	1400	4780	1250
Tripes (bœuf)	Kg	Europe / Brésil / Argentine				6690	
Viandes et abats	Kg	Turquie	2000	2000	2000		1800
Produits de consommation de masse							
Farine de froment	Kg	Argentine	400	425	450	1500	400
Riz	Kg	Thaïlande / Inde / Vietnam	500	500	500	710	500
Haricot (blanc sec)	Kg	Chine	600	600	650		600
Maïs moulu	Kg	Argentine	650	650	700		700
Semoule (maïs pour fufu)	Kg	Afrique du Sud / Argentine	1200	1200	1200		1200
Poisson salé	Kg	Europe	1000	1250	2000	4380	2000
Ciment gris	Kg	Turquie / Egypte / Chine					

ACCRA

PRIX DE GROS							
Prix des denrées alimentaires (conditionnées) à Accra			Prix en dollars (1\$=1,89 Cedis)				
Surgelés	Conditionnement / Unité	Orgine	Accra Mall	Prix Makola	Prix Nima Market	Prix Tema Port (Grossiste)	Prix Tema Port
Horse mackerel Fish	Carton 20 kg	Mauritanie / Namibie	Par saison : absent des marchés au moment de l'enquête				

Chicken	Carton de pièces de 1,4kg*10	Amérique latine		24,86	25,39	22,75	0
Chicken legs	Carton de 10 kg	Europe / Brésil		26,98	27,51	26,45	0
Chicken legs	Carton de 15 kg	Europe / Brésil		39,68	41,79	37,03	0
Pork ribs	Carton de 10 kg	Europe / Brésil / Argentine		39,15	39,68	37,56	0
Tripe (beef)	Carton de 10 kg	Europe / Brésil / Argentine		26,45	28,57	24,86	0
Meat offal	Carton de 12 kg	Turquie		24,86	25,92	26,45	0
Meat offal	Carton de 20 kg	Turquie		46,56	47,61	44,97	0
Produits de consommation de masse							0
Wheat flour	Sac 50 kg	Turquie / Chine / Vietnam		43,91	43,91	42,32	0
Rice	Sac 50 kg	Vietnam / Chine / Pakistan		47,08	47,08	44,92	0
Beans (white dry)	Sac 50 kg++	Ghana / Niger / Togo/ Nigeria		105,82	105,82	105,82	0
Ground corn	Sac 80 kg	Argentine / Ghana		52,91	52,32	50,26	0
Maize semolina (or corn meal)	Sac 80 kg	Ghana		52,91	52,91	52,91	0
Salted fish	Carton de 9kg	Ghana		65,31	58,67	36,36	0
Grey cement	Sac de 50 kg	Ghana		8,99	8,99	9,52	0
PRIX AU DETAIL							
Prix des denrées alimentaires (au KG) à Accra			Prix en Dollars (1\$=1,89 Cedis)				
Surgelés	Conditionnement / Unité	Origine	Prix Unité Accra Mall	Prix Unité Makola	Prix Unité Nima Market	Prix Unité Tema Port (Grossiste)	Prix Unité Tema Port
Horse mackerel Fish	Kg	Mauritanie / Namibie	#REF!	0	0	0	0
Chicken	Kg	Amérique latine	3,45	2,32	2,40	0	0
Chicken legs	Kg	Europe / Brésil	3,80	2,47	3,10	0	0
Pork ribs	Kg	Europe / Brésil / Argentine	#REF!	0	0	0	0
Tripe (beef)	Kg	Europe / Brésil /	#REF!	2,69	3,27	0	3,12

		Argentine					
Meat offal	Kg	Turquie	4,53	4,07	4,10	0	0
Produits de consommation de masse						0	
Wheat flour	Kg	Argentine	0,90	0,86	0,86	0	0
Rice	Kg	Thaïlande / Inde / Vietnam	#REF!	0,92	1,2	0	1
Beans (white dry)	Kg	Chine	1,45	1,10	1,20	0	1,40
Ground corn	Kg	Argentine	#REF!	0,85	0,85	0	1,30
Maize semolina (or corn meal)	Kg	Afrique du Sud / Argentine	2,25	1,73	1,62	0	0
Salted fish	Kg	Europe	9,58	3,94	4,22	0	0
Grey cement	Kg	Turquie / Egypte / Chine	#REF!	0	0	0	0

BRAZZAVILLE

PRIX DE GROS								
Prix des denrées alimentaires (conditionnées) à Brazzaville			Prix en FCFA					
Surgelés	Conditionnement / Unité	Orgine	Prix Unité Marché Total	Prix Unité Moungali	Prix Unité Mbaka (PotoPoto)	Prix Unité ParkNShop	Prix Unité Marché Massa	Marché Unité Ouenzé
Chinchard	Carton 20 kg	Mauritanie / Namibie			38000		30000	33000
Poulet P13	Carton de pièces de 1,4kg*10	Amérique latine	20500	22000	19000		25000	22500
Cuisses de poulet	Carton de 10 kg	Europe / Brésil	12500	12500	12500			13000
Cuisses de poulet	Carton de 15 kg	Europe / Brésil	17500		17500		19000	
Cotis de porc	Carton de 10 kg	Europe / Brésil / Argentine						
Tripes (bœuf)	Carton de 10 kg	Europe / Brésil / Argentine	14500	15000	15000		17000	15000

Viandes et abats avant		Cartons de 10kg et 20kg	Turquie	20500	24000	21000		48000	42000
Viandes et abats arrière		Carton de 20 kg	Turquie	51000	54000	41000		56000	52000
Produits de consommation de masse									
Farine de froment		Sac 50 kg	Argentine	23500	24000	26000			
Riz		Sac 50 kg	Thaïlande / Inde / Vietnam	25500	27500	26500	28000	27000	26500
Haricot (blanc sec)		Sac 130 kg	Chine	110000	75000				70000
Maïs moulu		Sac 80 kg	Argentine	35000	22000				
Semoule (maïs pour fufu)		Sac 80kg	Afrique du Sud / Argentine	35000	22000				
Poisson salé		Carton de 9kg	Europe	37500	38000	42000		46000	38500
Ciment gris		Sac de 50 kg	Turquie / Egypte / Chine	8500	8500	8500		8500	8500
PRIX AU DETAIL									
Prix des denrées alimentaires (au KG) à Brazzaville				Prix en FCFA					
Surgelés		Conditionnement / Unité	Orgine	Prix Unité Marché Total	Prix Unité Moungali	Prix Unité Gambali (PotoPoto)	Prix Unité ParkNShop	Prix Unité Marché Massa	Prix Unité Marché Ouenzé
Chinchard		Kg	Mauritanie / Namibie	1700	1900	1800		1900	1750
Poulet		Kg	Amérique latine	1450	3000	2500	2950	2600	3000
Cuisses de poulet		Kg	Europe / Brésil	1250	1200	1300		1400	1400
Cotis de porc		Kg	Europe / Brésil / Argentine	Interdits à la vente sur les marchés			9950	Interdits à la vente sur les marchés	
Tripes (bœuf)		Kg	Europe / Brésil / Argentine	1400	1700	1600		1700	1700
Viandes et abats	Avant	Kg	Turquie	2400	2400	2200		2400	2300
Viandes et abats	Arrière	Kg	Turquie	2550	2800	2700		2900	2800
Produits de consommation de masse									
Farine de froment		Kg	France	500	300	500	4950	500	450

Riz		Kg	Thaïlande / Inde / Vietnam	600	400	500	800	400	450
Haricot (blanc sec)		Kg	Chine	650	700	700		700	650
Maïs moulu		Kg	Argentine	600	1700	700		1700	
Semoule (maïs pour fufu)		Kg	Afrique du Sud / Argentine	600	1700	700			
Poisson salé	Par lot	Kg	Europe	2500	5000	5000		5000	2500

163

ANNEXE 2 : EXPORTATION DE LA NAMIBIE VERS LA RDC DE 2007 À 2012

Cf. document excel joint.

ANNEXE 3 ESTIMATION DES COÛTS DE TRANSPORT

ESTIMATION DES COÛTS DE TRANSPORT (Grands Transporteurs)

GRANDS TRANSPORTEURS	20 pieds					40 pieds					Conventionnel					
	Ton nage	Coût transpo rt	Coût/ tonne	Coût au Kilo	Coût TTC	Tonna ge	Coût trans port	Coût/ tonne	Coût au Kilo	Coût TTC	Tonnag e moyen	Payage /tonne	Coût/ tonne	Coût/ tonne	Coût au Kilo	Coût TTC
Chinchard						28	3608	129	0,129	0,149	30	27	60	87	0,087	0,101
Poulets + cuisses						28	3608	129	0,129	0,149	30	27	60	87	0,087	0,101
Cotis de Porc						28	3608	129	0,129	0,149	30	27	60	87	0,087	0,101
Viandes et abats						28	3608	129	0,129	0,149						
Farine de maïs											30-40	27	60	87	0,087	0,101
Riz											30-40	27	60	87	0,087	0,101
Haricot	20	2213	111	0,111	0,128	24	3608	150	0,150	0,174						
Semoule	20	2213	111	0,111	0,128	24	3608	150	0,150	0,174						
Mais	20	2213	111	0,111	0,128	24	3608	150	0,150	0,174						
Poissons salés	20	2213	111	0,111	0,128	24	3608	150	0,150	0,174						

ESTIMATION DES COUTS DE TRANSPORT (Petits Transporteurs)

PETITS TRANSPORTEUR S	20 pieds					40 pieds					Conventionnel					
	Tonnage	Coût transport	Coût/tonne	Coût au Kilo	Coût TTC	Tonnage	Coût transport	Coût/tonne	Coût au Kilo	Coût TTC	Tonnage moyen	Payage/tonne	Coût/tonne	Coût/tonne	Coût au Kilo	Coût TTC
Chinchard						30	3208	107	0,107	0,124	30	27	54	81	0,081	0,094
Poulets + cuisses						30	3208	107	0,107	0,124	30	27	54	81	0,081	0,094
Cotis de Porc						30	3208	107	0,107	0,124	30	27	54	81	0,081	0,094
Viandes et abats						30	3208	107	0,107	0,124						
Farine de maïs											30-40	27	54	81	0,081	0,094
Riz											30-40	27	54	81	0,081	0,094
Haricot	20	1913	96	0,096	0,111	24	3208	134	0,134	0,155						
Semoule	20	1913	96	0,096	0,111	24	3208	134	0,134	0,155						
Mais	20	1913	96	0,096	0,111	24	3208	134	0,134	0,155						
Poissons salés	20	1913	96	0,096	0,111	24	3208	134	0,134	0,155						
Ciment											30-40	27	54	81	0,081	0,094

ANNEXE 4– ARRÊTE N° 011/37 DU 11 OCTOBRE 2011

MARGES BENEFICIAIRES ET QUANTITES

Arrêté ministériel portant mesures d'exécution du décret n°011/37 du 11 octobre 2011 portant mesures conservatoires en matière d'exercice du commerce et du petit commerce et du commerce de détail

Article 3 : Le petit commerce et le commerce de détail sont réservés aux congolais

Article 4 : Les étrangers exerçant une profession commerçante en République Démocratique du Congo sont autorisés à exercer le commerce de gros et de demi-gros. Le commerce de demi-gros ne fait l'objet d'aucune marge bénéficiaire en dehors de celle prévue pour le commerce de gros.

.....

Article 6 : Le grossiste et le détaillant sont tenus de rester dans la limite de la marge bénéficiaire fixée par la loi

Article 7 : sont interdits le commerce de grossiste à grossiste et le commerce de détaillant à détaillant ;

.....

Article 9 : Les marges bénéficiaires des grossistes importateurs et des détaillants vendant des produits locaux ou importés sont déterminées conformément à l'Annexe 1 du présent Arrêté

ANNEXE 5 RELEVÉ DU PRIX DE DÉTAIL A KINSHASA

Relevé du prix de détail sur le marché à Kinshasa (Novembre 2012)

Produit	Unité de mesure	Poids	Prix en FC	Taux conversion	Prix au kilo
Riz importé	Sakombi	420 g	600	2,38	1429
Haricot	Sakombi	440 g	1300	2,38	3095
Farine de blé (froment)	Sakombi	300 g	1000	2,38	2381
Poisson chinchard	1 Tas/pièce	1000 g	3600	1,00	3600
Poisson salé	1 Tas/pièce	1000 g	9000	1,00	9000
Poulet	Pièce	1,2 Kg	4000	0,83	3333
Cuisses de poulet (découpe)	1 kg	1 kg	3000	1,00	3000
Cotis de porc	1 kg	1 kg	3700	1,00	3700
Abats	1 kg	1 kg	3500	1,00	3500
Tripes	1 kg	1 kg	3300	1,00	3300
Viande bovine	1 kg	1 kg	8500	1,00	8500

Relevé des prix de gros et demi gros sur le marché à Kinshasa (Novembre 2012)

Produit	Unité de mesure	Poids	Prix en FC	Taux de conversion	Prix au Kilo
Riz importé	Sac	50 kg	54000	0,02	1080
Haricot blanc	Sac	100 kg	230000	0,01	2300
Farine de blé (froment)	Sac	45 kg	42500	0,02	944
Semoule maïs (pour fufu)	Sac	12,5 kg	16500	0,08	1320
Semoule maïs (pour fufu)	Sac	25 Kg	33000	0,04	1320
Semoule maïs (pour fufu)	Sac	50 Kg	66000	0,02	1320
Poisson chinchard	Carton	20 kg	50000	0,05	2500
Poisson salé	Carton / Panier	13 kg	90000	0,08	6923
Poulet	Carton (10 pièces)	14,4 kg	52000	0,07	3611
Cuisses de poulet	Carton	10 kg	26500	0,10	2650

Produit	Unité de mesure	Poids	Prix en FC	Taux de conversion	Prix au Kilo
Cuisses de poulet	Carton	15 kg	40000	0,07	2667
Cotis de porc	Carton	10 kg	32000	0,10	3200
Abats	Carton	10 kg	30000	0,10	3000
Tripes	Carton	10 kg	27000	0,10	2700
Viande bovine	Carton	20 kg	114000	0,05	5700
Ciment gris importé	Sac	50 kg	13500	0,02	270

ANNEXE 6

DDI ET TVA des principales denrées alimentaires importées

	DDI	TVA
Chinchard	10%	16%
Coq et Poule	10%	16%
Cuisse de poule	10%	16%
Cotis de porc	10%	16%
Abats bovins	10%	16%
Viande bovine	10%	16%
Poisson séché	10%	16%
Poisson salé	10%	16%
Riz	10%	16%
Farine de froment	10%	16%
Haricot	10%	16%
Semoule de Maïs	10%	16%
Farine de maïs	10%	16%