

REPUBLIQUE DU CONGO

Unité - Travail - Progrès

COMITE NATIONAL ECONOMIQUE ET FINANCIER
Secrétariat Général



RAPPORT D'ETUDE

IMPACT SOCIO-ECONOMIQUE DES PENURIES DE CARBURANT ET D'ELECTRICITE EN REPUBLIQUE DU CONGO

MARS 2026

www.cnefcongo.com



IMPACT SOCIO-ECONOMIQUE DES PENURIES DE CARBURANT ET D'ELECTRICITE EN REPUBLIQUE DU CONGO

**COMITE NATIONAL ECONOMIQUE ET FINANCIER
Banque des Etats de l'Afrique Centrale (BEAC)
B.P:126 - contact@cnefcg.com
Brazzaville - République du Congo**



S O M M A I R E

LISTE DES ABRÉVIATIONS	II
LISTE DES TABLEAUX	V
LISTE DES GRAPHIQUES	VII
LISTE DES FIGURES	VIII
RÉSUMÉ EXÉCUTIF	IX
CONTEXTE ÉNERGÉTIQUE ET JUSTIFICATION DE L'ÉTUDE	14
OBJECTIFS	18
METHODOLOGIE ET STRUCTURE DU RAPPORT	18
CHAPITRE I : ÉTAT DES LIEUX DU SECTEUR ÉNERGÉTIQUE ET CONSIDÉRATIONS	23
CHAPITRE II : IMPACT DES PÉNURIES D'ÉLECTRICITÉ ET DE CARBURANT SUR LES MÉNAGES	58
CHAPITRE III : IMPACT DES PÉNURIES D'ÉLECTRICITÉ ET DE CARBURANT SUR LES ENTREPRISES	66
CHAPITRE IV : LES REPERCUSSIONS DES PENURIES DE CARBURANT SUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS	76
CHAPITRE V : CONTRAINTES DU SECTEUR ÉNERGÉTIQUE : POINT DE VUE DES PRODUCTEURS, DISTRIBUTEURS ET OPÉRATEURS	92
CHAPITRE VI : IMPACT MACROÉCONOMIQUE DES PÉNURIES D'ÉLECTRICITÉ ET DE CARBURANT SUR L'ÉCONOMIE CONGOLAISE	109
CHAPITRE VII : RECOMMANDATIONS STRATÉGIQUES ET MESURES PRIORITAIRES POUR LE RENFORCEMENT DE LA SÉCURITÉ ÉNERGÉTIQUE	121
CONCLUSION GÉNÉRALE	137
BIBLIOGRAPHIE	XII
ANNEXES	XVII

LISTE DES ABRÉVIATIONS

Sigle	Signification
AIE	Agence Internationale de l'Énergie
AOGC	Afrique Oil & Gas Corporation
ARAP	Autorité de Régulation du secteur Aval Pétrolier
BAD	Banque Africaine de Développement
BM	Banque Mondiale
CEC	Centrale Électrique du Congo
CED	Centrale Électrique de Djeno
CEEAC	Communauté Économique des États de l'Afrique Centrale
CEMAC	Communauté Économique et Monétaire de l'Afrique Centrale
CFCO	Chemin de Fer Congo-Océan
CNEF	Comité National Économique et Financier
CORAF	Congolaise de Raffinage
CTSAPA	Comité Technique de Suivi et d'Analyse des Prix des produits pétroliers en Aval
DGH	Direction Générale des Hydrocarbures
DGI	Direction Générale des Impôts
DGTCP	Direction Générale du Trésor et de la Comptabilité Publique
DPPD	Document de Programmation Pluriannuelle des Dépenses
E2C / E ² C	Énergie Électrique du Congo
EIA	Energy Information Administration (Agence américaine d'information sur l'énergie)
ENI	Ente Nazionale Idrocarburi (compagnie pétrolière italienne)
EPIC	Établissement Public à caractère Industriel et Commercial
FMI	Fonds Monétaire International
FVC	Fonds Vert pour le Climat
GPL	Gaz de Pétrole Liquéfié (ou Gaz Propane-Butane Liquéfié)
IDE	Investissements Directs Étrangers
INS	Institut National de la Statistique
IPC	Indice des Prix à la Consommation
ISC	Indice de Stress Carburant
ISEPCE	Enquête sur l'Impact Socio-Économique des Pénuries de Carburant et d'Électricité
LPG	Liquefied Petroleum Gas (Gaz de Pétrole Liquéfié)

MAEC	Ministère des Affaires Étrangères et de la Coopération
MHC	Ministère des Hydrocarbures du Congo
MHE	Ministère de l'Hydraulique et de l'Énergie
ODD	Objectifs de Développement Durable (Nations Unies)
OPEP	Organisation des Pays Exportateurs de Pétrole
PAPN	Port Autonome de Pointe-Noire
PASEL	Projet d'Amélioration des Services d'Électricité
PIB	Produit Intérieur Brut
PME	Petites et Moyennes Entreprises
PMI	Petites et Moyennes Industries
PND	Plan National de Développement
PNE	Pacte National de l'Énergie
PNUD	Programme des Nations Unies pour le Développement
PPP	Partenariat Public-Privé
RDC	République Démocratique du Congo
REGECE	Recensement Général des Entreprises du Congo
RGPH	Recensement Général de la Population et de l'Habitation
RIDMP	Regional Infrastructure Development Master Plan (Plan directeur pour le développement des infrastructures régionales)
SA	Société Anonyme
SADC	Southern African Development Community (Communauté de développement de l'Afrique australe)
SCLOG	Société Commune de Logistique
SEN	Stratégie Énergétique Nationale
SNAT	Société Nationale d'Approvisionnement en Transports (filiale SNPC-AOGC)
SNPC	Société Nationale des Pétroles du Congo
SNPC-D	SNPC Distribution (filiale de la SNPC)
TVA	Taxe sur la Valeur Ajoutée
ZES	Zone Économique Spéciale

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Production pétrolière, consommation nationale et importations de produits pétroliers.....	26
Tableau 2 : Les acteurs institutionnels clés.....	28
Tableau 3 : Répartition et caractéristiques des dépôts pétroliers au Congo.....	31
Tableau 4 : Synthèse des volumes.....	33
Tableau 5 : Synthèse de la chaîne.....	36
Tableau 6 : Capacités de raffinage, stocks stratégiques et distribution de produits pétroliers en République du Congo (2020-2025).....	37
Tableau 7 : Part de la production CORAF et des importations dans l'approvisionnement intérieur (2020-2025).....	39
Tableau 8 : Contraintes logistiques identifiées dans la chaîne de distribution pétrolière en République du Congo.....	41
Tableau 9 : Synthèse des causes des pénuries par catégorie d'acteurs.....	42
Tableau 10 : Évolution de la consommation de carburant par type de produit en République du Congo (2020-2025).....	43
Tableau 11 : Répartition estimée de la consommation d'électricité par usage (République du Congo).....	47
Tableau 12 : Capacités installées et production effective du réseau électrique national (2024).....	49
Tableau 13 : Évolution des pertes techniques sur le réseau et de la production (2020-2025).....	51
Tableau 14 : Évolution de la production, de la capacité installée et de la consommation (2020-2025)	54
Tableau 15 : Effets des pénuries de carburant sur les dépenses et conditions de vie des ménages.....	63
Tableau 16 : Solutions alternatives utilisées par les ménages lors des coupures d'électricité.....	65
Tableau 17 : Impact des pénuries d'électricité sur la production des entreprises.....	71
Tableau 18 : Hausse des coûts d'exploitation des entreprises liée aux pénuries d'électricité.....	72
Tableau 19 : Recours aux groupes électrogènes pour faire face aux pénuries d'électricité.....	72
Tableau 20 : Effets des pénuries sur les activités et l'emploi des entreprises.....	73
Tableau 21 : Perte d'heures de travail des ménages.....	74
Tableau 22 : Évolution des investissements contraints liés aux pénuries.....	74
Tableau 23 : Perception des entreprises sur les effets des pénuries.....	75
Tableau 24 : Mesures souhaitées par les entreprises pour améliorer l'approvisionnement énergétique.....	76
Tableau 25 : Caractéristiques des transporteurs et répondants par ville.....	80
Tableau 26 : Indicateurs d'accès et d'approvisionnement des transporteurs urbains par ville et type de transport.....	81
Tableau 27 : Tests statistiques des indicateurs d'accès et d'approvisionnement.....	82
Tableau 28 : Indicateurs de productivité et d'activité des transporteurs urbains par ville et type de transport.....	83
Tableau 29 : Tests statistiques des indicateurs de productivité et d'activité.....	85

Tableau 30 : Indicateurs de tarification et de revenus des transporteurs urbains par ville et type de transport.....	86
Tableau 31 : présentation des variables du modèle.....	87
Tableau 32 : Modèle explicatif de l'Indice de Stress Carburant (ISC).....	88
Tableau 33 : Indicateurs d'adaptation et de stratégies des transporteurs urbains par ville et type de transport.....	91
Tableau 34 : Dysfonctionnements logistiques et d'approvisionnement identifiés.....	96
Tableau 35 : Tensions sociales et comportements observés en période de pénurie.....	97
Tableau 36 : Impacts économiques des pénuries sur les entreprises distributrices.....	98
Tableau 37 : Stratégies d'adaptation des entreprises distributrices.....	98
Tableau 38 : Appréciation de la situation récente de la fourniture électrique.....	99
Tableau 39 : Appréciation de la coordination institutionnelle dans le secteur électrique.....	100
Tableau 40 : Existence d'un mécanisme formel de gestion des réclamations.....	100
Tableau 41 : Volume moyen mensuel des réclamations reçues et traitées (2024-2025).....	101
Tableau 42 : Types de réclamations les plus fréquents.....	101
Tableau 43 : Causes principales des coupures et pénuries d'électricité.....	102
Tableau 44 : Fréquence moyenne des épisodes de pénurie sur les 12 derniers mois.....	103
Tableau 45 : Effets des coupures d'électricité sur les ménages et les entreprises.....	103
Tableau 46 : Incidence des actes d'incivisme sur la continuité du service.....	104
Tableau 47 : Incidents liés à l'incivisme et durée des interruptions correspondantes.....	104
Tableau 48 : Contraintes techniques et infrastructurelles identifiées par les acteurs.....	106
Tableau 49 : Gouvernance et coordination institutionnelle dans le secteur énergétique.....	107
Tableau 50 : Recommandations stratégiques convergentes des acteurs du secteur énergétique.....	108
Tableau 51 : Secteurs économiques les plus affectés par les pénuries énergétiques.....	114
Tableau 52 : Canaux de transmission des pénuries énergétiques vers l'inflation.....	116
Tableau 53 : Postes de dépenses des ménages les plus affectés.....	116
Tableau 54 : Canaux d'impact des pénuries sur les finances publiques.....	118
Tableau 55 : Effets des pénuries sur le commerce, la logistique et la distribution.....	119
Tableau 56 : Synthèse des impacts macroéconomiques par variable et canal de transmission.....	120
Tableau 57 : Matrice des risques macroéconomiques liés aux pénuries (intensité, horizon, probabilité...)	121
Tableau 58 : Mesures proposées pour sécuriser l'approvisionnement en carburant.....	126
Tableau 59 : Mesures proposées pour le renforcement du secteur de l'électricité.....	128
Tableau 60 : Mesures institutionnelles et de gouvernance proposées.....	130
Tableau 61 : Mesures d'atténuation proposées pour les ménages, les entreprises et les transporteurs...	132
Tableau 62 : Actions de planification énergétique à moyen et long terme	134
Tableau 63 : Besoins de financement estimés par domaine d'investissement prioritaire.....	136
Tableau 64 : Sources possibles de financement et domaines d'application prioritaires.....	137

LISTE DES GRAPHIQUES

Graphique 1 : Structure de l’approvisionnement en produits pétroliers, République du Congo, 2022-2025.....	33
Graphique 2 : Évolution de la production CORAF et de la consommation nationale de produits pétroliers (2020-2025).....	40
Graphique 3 : Demande en carburants vs capacité d’approvisionnement en République du Congo (2020-2025).....	44
Graphique 4 : Évolution de la consommation de carburant par type de produit (2020-2025).....	44
Graphique 5 : Production, capacité installée et consommation d’électricité (2020-2025).....	49
Graphique 6 : Pertes techniques et état du réseau électrique (E2C).....	52
Graphique 7 : Interdépendance électricité-carburant -Mix énergétique et boucle de rétroaction (2020-2025).....	56
Graphique 8 : Répartition des ménages par niveau de revenu mensuel.....	62
Graphique 9 : Mesures prioritaires souhaitées par les ménages selon le type de pénurie.....	66
Graphique 10 : Structure des entreprises enquêtées.....	70
Graphique 11 : Coûts supplémentaires supportés par les entreprises selon le secteur (2024 vs 2025).....	72
Graphique 12 : Répartition des mesures mises en œuvre par les entreprises face aux pénuries.....	75
Graphique 13 : Solutions prioritaires proposées par les entreprises selon le type d’intervention.....	76
Graphique 14 : Évolution du chiffre d’affaires moyen des entreprises par ville (2024-2025).....	115
Graphique 15 : Évolution de l’IPC et des postes sensibles aux perturbations énergétiques (2020-2025).....	117
Graphique 16 : Évolution des recettes pétrolières et non pétrolières (2022-2025, Milliards FCFA).....	118
Graphique 17 : Perturbations des échanges économiques : proportion d’agents affectés par les pénuries.....	119
Graphique 18 : Effets globaux des pénuries sur l’économie congolaise (intensité de l’impact par dimension macroéconomique).....	122
Graphique 19 : Priorités d’action dans le secteur pétrolier aval.....	127
Graphique 20 : Priorités d’investissement dans le secteur électrique.....	129
Graphique 21 : Mesures prioritaires selon les acteurs économiques.....	133
Graphique 22 : Horizon de mise en œuvre des mesures prioritaires.....	135

LISTE DES FIGURES

Figure 1 : Structure de l'échantillon.....	19
Figure 2 : Organisation de la chaîne pétrolière aval en République du Congo.....	37

RÉSUMÉ EXÉCUTIF

La République du Congo présente un paradoxe énergétique saisissant : quatrième producteur pétrolier d'Afrique subsaharienne et détenteur d'un important potentiel hydroélectrique, le pays est néanmoins confronté à des pénuries récurrentes de carburant et à des interruptions fréquentes de la fourniture d'électricité. Ces dysfonctionnements se manifestent concrètement par de longues files d'attente dans les stations-service, des délestages prolongés, une instabilité de la tension électrique et de profondes disparités d'accès à l'énergie entre zones urbaines et rurales. Ce paradoxe s'explique par plusieurs fragilités structurelles cumulées : une capacité de raffinage nationale insuffisante ne couvrant qu'entre 56 % et 80 % de la demande intérieure selon les années, une chaîne logistique vulnérable disposant d'une autonomie de stockage d'à peine 14 jours, très en deçà de la norme internationale de 90 jours recommandée par l'AIE, des infrastructures électriques vieillissantes affectées par des pertes techniques et commerciales représentant 43 à 45 % de la production totale injectée dans le réseau, soit parmi les taux les plus élevés d'Afrique subsaharienne, ainsi qu'une gouvernance sectorielle fragmentée et peu coordonnée. Dans un contexte où les recettes non pétrolières dépassent pour la première fois les recettes pétrolières en 2025, la persistance des pénuries énergétiques constitue un facteur de risque croissant pour la réalisation des objectifs économiques nationaux. C'est dans ce cadre que le Comité National Économique et Financier a conduit la présente étude, dont l'objectif général est d'évaluer l'impact socio-économique des pénuries d'électricité et de carburant afin d'éclairer les décisions des autorités et de proposer des orientations d'amélioration structurelle du secteur énergétique.

L'étude repose sur une approche mixte combinant une enquête de terrain quantitative et qualitative, une analyse sectorielle des données de production et de distribution, et un examen des principaux agrégats macroéconomiques issus du cadrage économique national 2024-2028. La collecte des données s'est déroulée du 17 au 30 novembre 2025, principalement dans les villes de Brazzaville et de Pointe-Noire, qui concentrent 87,7 % des unités économiques nationales. Au total, 5 153 unités ont été enquêtées, réparties en quatre volets complémentaires : 2 226 ménages sélectionnés par échantillonnage en grappes à deux degrés et répartis proportionnellement aux masses démographiques du RGPH-5 (2023) ; 1 969 entreprises stratifiées préalablement par secteur d'activité avant tirage aléatoire, assurant la représentation des secteurs minoritaires mais économiquement déterminants ; 944 transporteurs urbains couvrant quatre types de véhicules (bus, cent-cent, taxi et taxi-moto) et répartis de façon quasi équilibrée entre les deux villes ; et 13 agences de distribution d'électricité de l'E²C, toutes situées à Brazzaville, enquêtées par entretiens semi-directifs dans une logique de recensement exhaustif. Les données d'enquête ont été croisées avec les statistiques sectorielles et les projections macroéconomiques nationales. Des indicateurs synthétiques ont été construits pour objectiver les impacts, notamment l'Indice de Stress Carburant, modélisé par régression linéaire avec un pouvoir explicatif de 87 % de la variance, ainsi que l'Indice de Perturbation Opérationnelle, le Score de Stratégies d'Adaptation et l'Indice de Transmission Tarifaire. Des tests statistiques appropriés (ANOVA, Chi-deux) ont permis de valider ou d'infirmer les différences observées entre villes et types de transport.

Les résultats mettent en évidence des impacts directs massifs sur l'ensemble des agents économiques. Du côté des ménages, 71,2 % déclarent une hausse des dépenses de transport, 37,1 % des surcoûts d'éclairage et 23,4 % une augmentation des dépenses de carburant pour groupes électrogènes, avec des effets particulièrement marqués sur les ménages à faibles revenus, dont la totalité du premier quintile à Brazzaville est en situation de pauvreté énergétique. Au-delà des effets économiques, 52,1 % des ménages déclarent un sentiment d'insécurité lors des coupures nocturnes et 78,3 % signalent une hausse des agressions, dont des cambriolages dans 81,2 % des cas. Du côté des entreprises, dont 87,7 % comptent moins de neuf employés, 37,8 % déclarent une baisse de production directement imputable aux pénuries d'électricité, 25,4 % une hausse de leurs coûts opérationnels et 38,7 % une perte de contrats ou de clientèle. La réponse adaptative dominante est l'acquisition d'un groupe électrogène, adoptée par 79,5 % des entreprises affectées, dont le coût moyen a progressé de 27,3 % entre 2024 et 2025, représentant des dépenses défensives sans valeur ajoutée estimées à près de 5 milliards de FCFA de destruction de capital pour le seul échantillon sur deux ans. Le secteur des transports apparaît particulièrement fragilisé, avec une exposition aux pénuries oscillant entre 77 % et 93 % selon les modes et les villes, des interruptions atteignant 10 à 13 jours en moyenne à Brazzaville et des temps d'attente aux stations-service dépassant 7 à 8 heures par jour, équivalant à une journée entière de travail productif quotidiennement perdue. Le modèle de l'Indice de Stress Carburant confirme que la durée des pénuries et le recours aux circuits d'approvisionnement informels constituent les principaux déterminants du stress des transporteurs, les taxis étant les plus vulnérables. Entre 60 % et 90 % des transporteurs répercutent les surcoûts sur les usagers par des hausses tarifaires importantes, avec une conflictualité quasi permanente dépassant 94 % des cas, tandis que 97,9 % d'entre eux n'ont bénéficié d'aucun soutien institutionnel durant les épisodes de pénurie. À l'échelle macroéconomique, les effets cumulés se traduisent par une contraction du chiffre d'affaires des entreprises estimée à 17,3 % en moyenne nationale, un risque de perte de 0,5 à 1 point de PIB hors pétrole par an, des pressions inflationnistes documentées, avec un IPC des transports atteignant 123,4 en 2025 contre 116,2 pour l'indice général, et une fragilisation de la base taxable non pétrolière désormais centrale pour l'équilibre budgétaire de l'État. La matrice des risques identifie deux risques quasi certains, l'érosion du pouvoir d'achat urbain et l'aggravation de la pauvreté énergétique, et deux risques très probables : le freinage de la croissance non pétrolière et la spirale des investissements contraints.

Plusieurs limites méthodologiques et analytiques doivent être signalées. Sur le plan géographique, l'enquête est concentrée sur les deux principales agglomérations du pays, excluant les zones rurales, les villes secondaires et les zones enclavées, pourtant parmi les plus vulnérables aux pénuries, ce qui restreint la portée des estimations à l'échelle nationale. Concernant les données sectorielles, les chiffres officiels pour les années 2023 à 2025 n'étant pas entièrement disponibles, les estimations de consommation électrique résultent d'une combinaison pondérée de quatre méthodes statistiques présentant des fourchettes d'incertitude non négligeables, qui devront être actualisées dès que les données définitives des opérateurs sectoriels seront disponibles. Sur le plan macroéconomique, l'analyse adoptée est délibérément semi-quantitative et analytique plutôt qu'économétrique, ce qui ne permet pas de quantifier avec précision la contri

bution respective de chaque facteur à la dynamique de croissance. L'échantillon des transporteurs, reposant sur la méthode non probabiliste des quotas, limite la généralisation statistique stricte à l'ensemble du secteur. Enfin, les 13 agences E²C enquêtées étant exclusivement situées à Brazzaville, aucune comparaison directe avec Pointe-Noire n'est possible pour ce segment de la chaîne électrique.

Face à ce diagnostic, l'étude propose un agenda cohérent de réformes articulé autour de six axes prioritaires. En matière d'approvisionnement pétrolier, la priorité absolue et immédiate est la constitution d'un stock stratégique national de 30 jours de consommation, complétée à moyen terme par la mise en service du pipeline Pointe-Noire-Brazzaville-Maloukou et l'octroi à la CORAF d'une autonomie commerciale lui permettant d'acheter son pétrole brut et de commercialiser ses produits finis, afin de porter sa couverture du marché de 70 % à 100 %. Pour le secteur électrique, l'accélération du PASEL et du Pacte National de l'Énergie constitue le levier central, combinant la modernisation des infrastructures, la réhabilitation du réseau de distribution, dont la seule réduction des pertes au niveau africain moyen libérerait 130 à 150 MW supplémentaires sans investissement additionnel dans la production, et la lutte contre les actes d'incivisme responsables de 23,5 heures d'interruption par incident en moyenne. Sur le plan institutionnel, la création d'un organe de régulation crédible du secteur pétrolier et la mise en place d'un système d'alerte précoce à horizon de 30 jours constituent les deux mesures les plus urgentes et les moins coûteuses, sans lesquelles les investissements dans les infrastructures risquent d'être absorbés par des inefficacités systémiques. Des mesures d'atténuation ciblées en faveur des ménages, des entreprises et des transporteurs permettront de réduire les effets immédiats des pénuries en attendant que les réformes structurelles produisent leurs effets. L'élaboration d'une Stratégie Énergétique Nationale 2026-2035 et la mise en place d'un tableau de bord sectoriel de suivi garantiront la cohérence et le pilotage à long terme de ces réformes. Enfin, le financement du secteur doit mobiliser une combinaison diversifiée associant le budget national, les institutions financières internationales déjà engagées (Banque mondiale via le PASEL, BAD via le PNE), les capitaux privés dans le cadre de PPP et les fonds climatiques pour les composantes renouvelables. L'enseignement central est que cet investissement génère un double dividende, réduction des dépenses défensives des entreprises et accroissement de la base taxable non pétrolière, créant un cercle vertueux entre sécurité énergétique et consolidation budgétaire, et que la disponibilité régulière de l'énergie constitue une condition nécessaire à la réalisation des objectifs macroéconomiques du pays dans leur ensemble.

CONTEXTE ÉNERGÉTIQUE ET JUSTIFICATION DE L'ÉTUDE

L'accès à une énergie fiable, disponible et à un coût maîtrisé constitue l'un des déterminants essentiels du développement économique et social. L'électricité et les produits pétroliers jouent un rôle central dans le fonctionnement des économies modernes, en conditionnant la production industrielle, la mobilité des personnes et des marchandises, le fonctionnement des services publics, ainsi que le bien-être des ménages [1,2]. À ce titre, la disponibilité continue de l'énergie est aujourd'hui reconnue comme un facteur clé de croissance, de compétitivité et de stabilité sociale, conformément aux Objectifs de Développement Durable des Nations Unies, notamment l'ODD 7 relatif à l'accès à une énergie propre et abordable, l'ODD 8 sur la croissance économique et l'emploi, et l'ODD 9 portant sur l'industrialisation et les infrastructures [3, 4, 5].

Toutefois, dans de nombreux pays en développement, l'insuffisance des capacités de production, la faiblesse des infrastructures, les contraintes logistiques et les difficultés de gouvernance du secteur énergétique entraînent des interruptions fréquentes de la fourniture d'électricité et des ruptures d'approvisionnement en carburant. Ces pénuries, loin d'être de simples dysfonctionnements techniques, constituent des chocs d'offre susceptibles d'affecter l'ensemble du système économique et social. Elles se traduisent par des pertes de production, une hausse des coûts pour les entreprises, une hausse du coût de la vie pour les ménages, ainsi que par des perturbations importantes des transports, des services publics et des activités informelles.

À l'échelle internationale, les tensions récentes sur les marchés de l'énergie ont mis en évidence la sensibilité des économies aux perturbations de l'approvisionnement. Les crises géopolitiques, les contraintes sur les chaînes logistiques, les fluctuations des prix des hydrocarbures et les difficultés d'investissement dans les infrastructures énergétiques ont contribué à accroître la vulnérabilité de nombreux pays, en particulier ceux dont les capacités de production et de stockage sont limitées. Plusieurs études de la Banque mondiale, de l'Agence Internationale de l'Énergie et du Fonds Monétaire International soulignent que les interruptions d'électricité et les pénuries de carburant peuvent entraîner des pertes économiques significatives, estimées dans certains pays en développement entre 2 % et 5 % du produit intérieur brut par an, en raison de la baisse de productivité, de la désorganisation des chaînes d'approvisionnement et de l'augmentation des coûts de production.

En Afrique subsaharienne, la problématique de la sécurité énergétique demeure un enjeu structurel. Malgré l'abondance des ressources naturelles sur le continent, les capacités de production, de transformation, de transport et de distribution restent insuffisantes pour répondre à une demande en forte croissance. Selon la Banque africaine de développement, plus de 600 millions de personnes en Afrique n'ont pas accès à l'électricité, tandis que de nombreux pays connaissent régulièrement des pénuries de carburant liées à la faiblesse des capacités de raffinage, à des contraintes logistiques ou à des déséquilibres dans les mécanismes de fixation des prix. Ces insuffisances se traduisent par des pertes de productivité, une hausse des coûts de transport, une hausse des prix des biens de consommation et un ralentissement de l'activité économique.

Dans les pays de la Communauté Économique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC), la dépendance vis-à-vis des produits pétroliers importés, la vétusté des réseaux électriques, les pertes techniques importantes et les contraintes de financement des infrastructures énergétiques contribuent à fragiliser la continuité de l'approvisionnement. Les délestages, les variations de tension et les ruptures de carburant affectent régulièrement les ménages, les entreprises et les administrations, limitant la compétitivité des économies de la sous-région et aggravant les inégalités sociales.

La République du Congo illustre particulièrement ce paradoxe énergétique. Pays producteur et exportateur de pétrole brut, disposant d'un important potentiel hydroélectrique, le pays connaît néanmoins des pénuries récurrentes de carburant et des interruptions fréquentes de la fourniture d'électricité. Ces dysfonctionnements se manifestent par de longues files d'attente dans les stations-service, des délestages prolongés, une instabilité de la tension électrique et des disparités importantes d'accès à l'énergie entre les zones urbaines et rurales.

Ces difficultés s'expliquent par plusieurs facteurs structurels, parmi lesquels :

- la capacité limitée de raffinage national, ne couvrant qu'une partie des besoins du marché intérieur ;
- la dépendance aux importations de produits pétroliers finis ;
- la faiblesse des capacités de stockage et de transport des carburants ;
- l'insuffisance des investissements dans les infrastructures électriques ;
- les pertes importantes dans les réseaux de transport et de distribution ;
- l'augmentation rapide de la demande en énergie, liée à la croissance démographique et au développement urbain ;
- les contraintes financières pesant sur les entreprises publiques du secteur énergétique.

Les conséquences de ces pénuries dépassent largement le secteur de l'énergie. Elles affectent directement la conjoncture économique, en perturbant l'activité des entreprises, en réduisant la productivité du travail, en augmentant les coûts de transport et en contribuant à la hausse des prix des biens et services. Elles ont également des effets sociaux importants, notamment sur le pouvoir d'achat des ménages, l'accès aux services de santé et d'éducation, la sécurité des populations et le développement des activités informelles.

Dans un contexte marqué par la mise en œuvre de plusieurs projets structurants dans les secteurs de l'électricité et des hydrocarbures, notamment le Projet d'Amélioration des Services d'Électricité, les programmes de réhabilitation des réseaux, les projets de modernisation du raffinage et les initiatives visant à sécuriser l'approvisionnement en carburant ; il apparaît nécessaire de disposer d'une évaluation rigoureuse de l'impact socio-économique des pénuries, afin d'éclairer la décision publique et d'orienter les réformes en cours.

L'analyse de ces impacts soulève plusieurs préoccupations majeures.

- Premièrement, l'économie congolaise se caractérise par l'importance du secteur informel, dont de nombreuses activités dépendent directement de l'électricité et du carburant. Les interruptions d'approvisionnement peuvent ainsi entraîner une baisse immédiate des revenus des ménages, une réduction de l'activité commerciale et une hausse du coût de la vie.
- Deuxièmement, les pénuries conduisent souvent les agents économiques à adopter des stratégies d'adaptation coûteuses, telles que le recours aux groupes électrogènes, l'achat de carburant sur des circuits parallèles ou la réduction de la production. Ces ajustements peuvent entraîner des surcoûts importants pour les entreprises et se répercuter sur les prix payés par les consommateurs.
- Troisièmement, les pouvoirs publics ont engagé plusieurs réformes et projets visant à améliorer la sécurité énergétique, à renforcer les capacités de production et à moderniser les infrastructures. Il est donc essentiel d'évaluer dans quelle mesure les pénuries actuelles affectent l'économie et les conditions de vie des populations, afin de mieux orienter les politiques publiques et d'en déterminer les priorités.

Dans ce contexte, l'étude de l'impact socio-économique des pénuries d'électricité et de carburant en République du Congo revêt un intérêt à la fois scientifique, économique et stratégique

La question centrale à laquelle cette étude cherche à répondre est la suivante :

Quel est l'impact socio-économique des pénuries de carburant et d'électricité en République du Congo ?

À partir de cette question principale, l'étude s'attache à répondre aux interrogations suivantes :

- quels sont les facteurs structurels et conjoncturels (institutionnels, techniques, logistiques et financiers) qui expliquent la récurrence des ruptures d'approvisionnement en carburant et en électricité dans un pays pourtant producteur de pétrole brut et doté d'un important potentiel hydroélectrique ?
- dans quelle mesure ces pénuries affectent-elles les conditions de vie des ménages, l'activité productive des entreprises et la capacité opérationnelle du secteur des transports urbains, et avec quelle intensité selon les catégories socio-économiques ?
- comment les ménages, les entreprises et les transporteurs réorganisent-ils leurs comportements, leurs dépenses et leurs modes de fonctionnement pour maintenir un niveau minimal d'activité, et ces stratégies sont-elles soutenables à long terme ?

- quelle est l'ampleur financière des charges supplémentaires (investissements contraints, dépenses défensives, pertes de production, destruction de capital) supportées par les différentes catégories d'agents économiques du fait des interruptions d'approvisionnement énergétique ?
- comment les ménages, les entreprises, les transporteurs et les opérateurs du secteur énergétique perçoivent-ils les causes des pénuries, quelle confiance accordent-ils aux autorités pour les résoudre, et quelles mesures prioritaires appellent-ils de leurs vœux ?
- par quels canaux de transmission les pénuries d'électricité et de carburant affectent-elles la croissance hors pétrole, l'inflation, les finances publiques et le pouvoir d'achat des ménages, et quelles orientations stratégiques permettraient de réduire durablement la vulnérabilité énergétique du pays tout en soutenant les objectifs de diversification et de consolidation budgétaire ?



OBJECTIFS

L'objectif général de la présente étude est d'évaluer l'impact socio-économique des pénuries de carburant et d'électricité en République du Congo, afin de fournir aux pouvoirs publics des éléments d'analyse permettant d'améliorer la sécurité énergétique et de limiter les effets négatifs de ces pénuries sur l'économie et le bien-être des populations.

De manière spécifique, il s'agit de :

- Dresser un état des lieux des pénuries de carburant et d'électricité;
- Évaluer les effets des pénuries sur les ménages ;
- Analyser les effets des pénuries sur les entreprises;
- Examiner les répercussions des pénuries de carburant sur le secteur des transports économiques ;
- Comprendre le point de vue des acteurs du secteur énergétique et identifier les contraintes techniques, financières, logistiques et organisationnelles à l'origine des perturbations;
- Étudier les conséquences macroéconomiques des pénuries ;
- Proposer des orientations susceptibles d'améliorer la continuité de l'approvisionnement en énergie.

Les résultats attendus de cette étude visent à fournir une base empirique solide pour l'élaboration des politiques publiques dans les secteurs de l'électricité et des hydrocarbures, ainsi qu'à améliorer la coordination institutionnelle et la planification des investissements.

METHODOLOGIE ET STRUCTURE DU RAPPORT

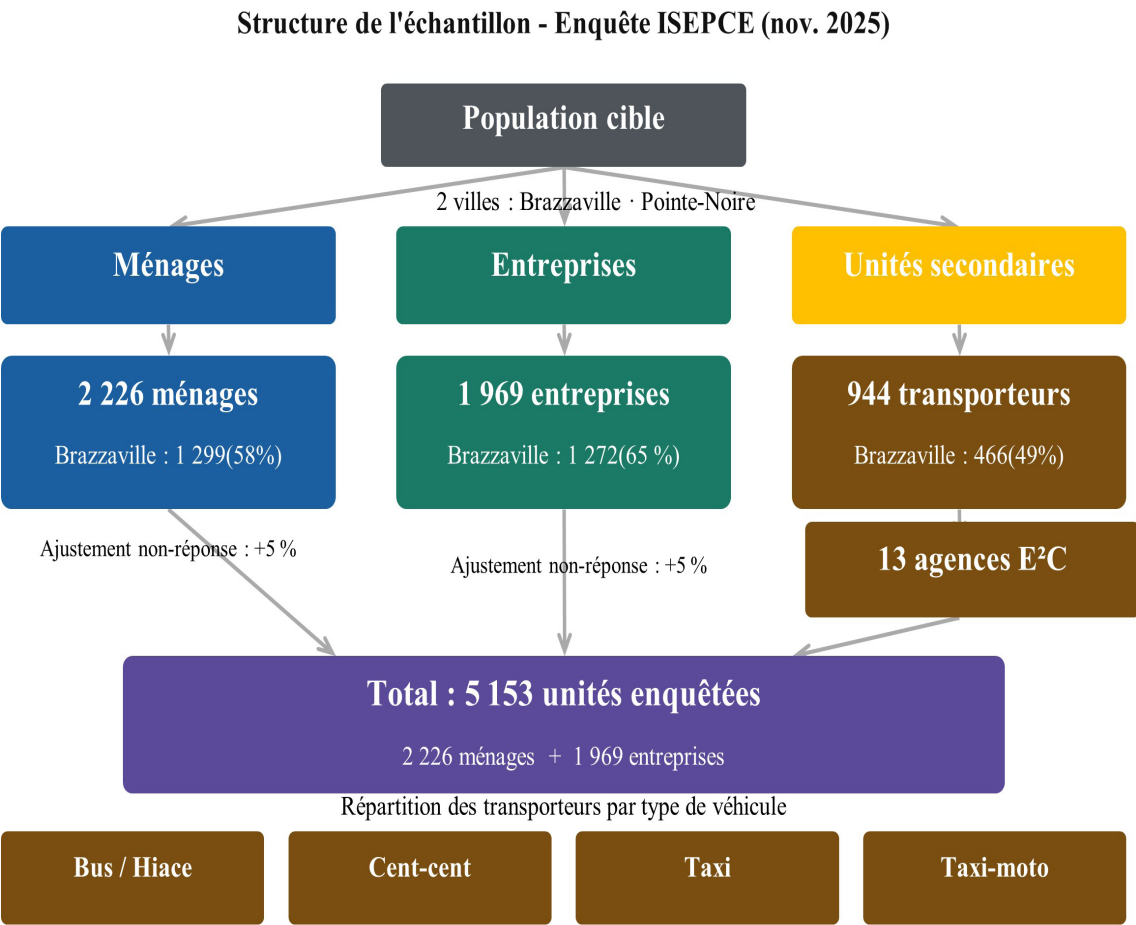
La présente étude repose sur une enquête de terrain menée auprès de plusieurs catégories d'acteurs économiques et sociaux, notamment les ménages, les entreprises, les transporteurs, ainsi que les producteurs, distributeurs et autres opérateurs du secteur énergétique.

La collecte des données s'est déroulée au cours de la période comprise entre le 17 et 30 novembre 2025, principalement dans les villes de Brazzaville et Pointe-Noire, qui concentrent l'essentiel de l'activité économique, soit un pourcentage de 87,7% (REGECE, 2022), et de la consommation d'énergie, ainsi que dans certaines localités secondaires afin de tenir compte des spécificités régionales.

Les informations ont été recueillies au moyen de questionnaires structurés, complétés par des entretiens menés auprès des responsables d'entreprise, des chefs de ménage, des représentants des transporteurs, des gestionnaires d'infrastructures énergétiques et des administrations concernées.

Les données issues de l'enquête ont été croisées avec les statistiques disponibles auprès des administrations publiques, des entreprises du secteur de l'énergie et des institutions économiques, ainsi qu'avec l'analyse du cadre institutionnel, réglementaire et organisationnel régissant les secteurs de l'électricité et des produits pétroliers en République du Congo. Cette démarche a permis d'apprécier non seulement la fréquence et l'ampleur des pénuries, mais également leurs effets économiques et sociaux, ainsi que les contraintes structurelles susceptibles d'en expliquer la récurrence.

Figure 1 : Structure de l'échantillon



Source : Enquête ISEPCE, novembre 2025

L'enquête ISEPCE repose sur un dispositif d'échantillonnage à deux degrés pour les ménages et les entreprises, et sur la méthode des quotas pour les transporteurs. Dans l'ensemble près de 5 152 unités ont été enquêtées dans les deux principales agglomérations de la République du Congo, Brazzaville et Pointe-Noire. Ce choix géographique n'est pas anodin : ces deux pôles concentrent l'essentiel de l'activité économique nationale, de la consommation énergétique avec près de 87,7% des unités économiques (REGEC, 2022) et de la population urbaine du pays qui représente près de 55,85% (ECOM, 2011) (INS, 2021), ce qui confère à l'enquête une portée représentative des réalités métropolitaines, tout en reconnaissant explicitement que les zones rurales et les villes secondaires restent hors du champ de l'étude.

Le premier volet de l'enquête consacré aux ménages, constitue le noyau quantitatif de l'enquête avec un objectif initial de 1 878 ménages à enquêter et 2 226 ménages ont finalement été enquêtés, soit un taux de réalisation (complétude) de 118,5 % par rapport à la cible prévue. La répartition entre Brazzaville (1 299 ménages, soit 58 %) et Pointe-Noire (927 ménages, soit 42 %) reflète une répartition proportionnelle aux masses démographiques issues du Recensement Général de la Population et de l'Habitation (RGPH-5, 2023), qui dénombre respectivement 540 819 et 388 321 ménages dans ces deux villes. Ce choix d'allocation proportionnelle garantit que le poids relatif de chaque ville dans l'échantillon correspond à son poids réel dans la population de référence, ce qui constitue une condition essentielle à la validité externe des estimations. La méthode d'échantillonnage en grappes à deux degrés, avec tirage aléatoire des quartiers au premier degré puis des ménages au sein de ces quartiers au second degré, offre un double avantage : elle assure une couverture territoriale diversifiée tout en restant opérationnellement réalisable dans un contexte où la dispersion spatiale des ménages rend un sondage aléatoire simple logistiquement coûteux. Un ajustement de 5 % a été appliqué à l'échantillon initial pour anticiper les non-réponses, ce qui témoigne d'un souci de robustesse du dispositif.

Le deuxième volet de l'enquête consacré aux entreprises affiche un taux de réalisation de 100 %, avec près de 1 969 entreprises enquêtées, dépassant ainsi l'objectif initial fixé à 1 974 entreprises. Sa répartition géographique 1 272 entreprises à Brazzaville (64,6 %) et 697 à Pointe-Noire (35,4 %) témoigne d'une concentration du tissu productif formel et semi-formel dans la capitale, cohérente avec les données du Recensement Général des Entreprises du Congo (REGEC, 2022). La stratification préalable par secteur d'activité, avant le tirage aléatoire, constitue une précaution méthodologique importante : elle évite la sous-représentation des secteurs minoritaires en nombre mais économiquement déterminants pour la problématique énergétique, tels que l'industrie légère ou les stations-service. Le fait que l'échantillon enquêté (1 969) soit légèrement inférieur à l'échantillon ajusté prévu (1 974) indique que le taux de non-réponse a été quasi nul, ce qui suggère un bon niveau d'adhésion des entreprises à l'enquête et renforce la fiabilité des données collectées dans cette strate.

Le troisième volet porte sur les transporteurs urbains. Avec 944 enquêtes réalisées pour un objectif initial de 700, le taux de réalisation atteint 134,8 % (soit un plein succès de la collecte). Contrairement aux deux premières unités statistiques, sa répartition géographique est sensible

ment équilibrée entre les deux villes : 467 à Brazzaville (49,4%) et 478 à Pointe-Noire (50,6%). Cet équilibre, qui rompt avec la logique démographique prévalente pour les ménages et les entreprises, peut s'expliquer par la volonté d'assurer une comparabilité statistique maximale entre les deux contextes urbains au sein de cette population spécifique. Par type de véhicule, l'échantillon est dominé par les cent-cents (348 unités, 36,8%) et les bus (309 unités, 32,7%), qui cumulent à eux seuls près de 70 % des transporteurs enquêtés, reflétant ainsi la structure réelle du parc de transport collectif urbain au Congo. Les taxis (106 unités, 11,2%) et les taxis-motos (136 unités, 14,4%) complètent cet ensemble, auxquels s'ajoutent 46 unités classées dans la catégorie « Autre » (4,9%), dont la nature mériterait d'être précisée dans le rapport afin d'éviter toute ambiguïté interprétative. Du point de vue du genre, l'échantillon des transporteurs est quasi-exclusivement masculin (99,9%), ce qui reflète fidèlement la réalité sociologique du secteur, mais appelle à la prudence dans toute généralisation des résultats aux rares conductrices ou propriétaires féminines.

Le quatrième volet, plus restreint en effectifs mais stratégiquement décisif, est constitué de 13 agences de distribution d'électricité relevant de l'Énergie Électrique du Congo (E²C), toutes situées à Brazzaville. Ces 13 agences représentent les acteurs institutionnels du maillon aval de la chaîne électrique et ont été enquêtées par entretiens semi-directifs dans le cadre des unités secondaires. Bien que leur faible nombre ne permette pas de prétendre à une représentativité statistique au sens strict, leur inclusion est méthodologiquement justifiée par leur rôle de sources d'information privilégiées sur le fonctionnement opérationnel du réseau de distribution, les contraintes techniques récurrentes et les dysfonctionnements institutionnels. Leur couverture exhaustive à Brazzaville confère à cette unité statistique un caractère de recensement plutôt que de sondage, ce qui renforce la valeur qualitative des données recueillies auprès de ces acteurs clés du secteur énergétique.

Prises ensemble, les quatre unités statistiques de l'enquête témoignent d'une approche méthodologique mixte et complémentaire, combinant la méthode probabiliste rigoureuse pour les ménages et les entreprises, la méthode non probabiliste pour les transporteurs, ainsi que les entretiens semi-directs pour les unités secondaires. Cette combinaison est cohérente avec la nature de la problématique étudiée, qui requiert à la fois la mesure statistiquement représentative des impacts sur les agents économiques de base et la compréhension approfondie des mécanismes institutionnels et opérationnels en jeu. La concentration de l'enquête sur les deux plus grandes villes du pays, si elle constitue une limite géographique réelle, correspond néanmoins aux espaces où les effets des pénuries d'électricité et de carburant sont les mieux documentés et les plus intensément ressentis par la population et les acteurs économiques.

Le rapport est structuré en sept chapitres.

- * Le premier chapitre présente l'état des lieux des pénuries d'électricité et de carburant, ainsi que les éléments méthodologiques relatifs à l'enquête et à la collecte des données ;

- Le deuxième chapitre analyse l'impact des pénuries sur les ménages, en mettant en évidence leurs effets sur le coût de la vie, les revenus et les conditions de vie ;
- Le troisième chapitre examine les conséquences des pénuries sur les entreprises, notamment en termes de production, de coûts, d'emploi et d'investissement ;
- Le quatrième chapitre étudie les effets des pénuries de carburant sur le secteur des transports, en analysant leurs répercussions sur les tarifs, les revenus des transporteurs et le fonctionnement de l'économie urbaine ;
- Le cinquième chapitre présente le point de vue des producteurs, distributeurs et opérateurs du secteur énergétique, et met en évidence les contraintes techniques, financières, logistiques et organisationnelles susceptibles d'expliquer les perturbations observées ;
- Le sixième chapitre analyse les conséquences macroéconomiques des pénuries, notamment leurs effets sur la croissance, l'inflation, les finances publiques, l'emploi et le pouvoir d'achat ; et
- Le septième chapitre présente une synthèse des principaux résultats et formule des recommandations stratégiques et des mesures prioritaires visant à renforcer la sécurité énergétique et à réduire les effets socio-économiques des pénuries.

Le rapport se termine par une conclusion générale, suivie d'annexes comprenant les questionnaires d'enquête, les tableaux statistiques détaillés et les informations complémentaires utiles à l'analyse.



CHAPITRE I :

ÉTAT DES LIEUX DU SECTEUR ÉNERGÉTIQUE ET CONSIDÉRATIONS MÉTHODOLOGIQUES

L'électricité constitue la forme d'énergie la plus visible dans le quotidien des ménages et des entreprises, et le carburant en est la condition d'existence dans une économie où la production d'électricité dépend elle-même partiellement des centrales thermiques alimentées en hydrocarbures. Le carburant est à la fois un intrant direct pour le transport, la logistique, l'activité productive et les services publics, et un intrant indirect pour la production d'électricité de secours ou de complément. Cette imbrication crée une boucle de rétroaction : une pénurie de carburant réduit la production électrique disponible, ce qui incite les entreprises et les ménages à recourir aux groupes électrogènes, ce qui, à son tour, accroît la pression sur la demande de carburant. Comprendre les dysfonctionnements du secteur pétrolier, de l'aval du raffinage à la distribution, est donc la clé de voûte de toute analyse énergétique globale, avant que l'étude ne se tourne vers le secteur électrique dont les contraintes, bien que distinctes dans leur nature technique, s'inscrivent dans le même contexte de vulnérabilité structurelle.

Afin d'évaluer correctement l'impact socio-économique des pénuries d'électricité et de carburant, il est nécessaire de disposer d'un état des lieux précis du fonctionnement du système énergétique national, en examinant à la fois l'organisation institutionnelle, les capacités techniques, les contraintes opérationnelles et l'évolution de la demande.

Le présent chapitre poursuit un double objectif :

- présenter l'état des lieux du secteur de l'électricité et du secteur pétrolier aval en République du Congo ;
- exposer les considérations méthodologiques ayant guidé l'analyse des impacts socio-économiques des pénuries.

La première section est consacrée à l'analyse du secteur pétrolier aval et la seconde présente l'état des lieux du secteur de l'électricité.

La troisième section présente les considérations méthodologiques de l'étude.

I.1 État des lieux du secteur pétrolier aval

I.1.1 Importance du secteur pétrolier dans l'économie nationale

Le secteur pétrolier occupe une place centrale dans l'économie congolaise. Le pays est un producteur et exportateur de pétrole brut, et les recettes pétrolières représentent une part importante des ressources publiques. Toutefois, la disponibilité du pétrole brut ne garantit pas l'approvisionnement du marché intérieur en produits pétroliers raffinés, tels que l'essence, le gasoil ou le pétrole lampant.

L'approvisionnement du marché domestique dépend :

- de la capacité de raffinage nationale ;
- des importations de produits raffinés ;
- des capacités de stockage ;
- des infrastructures de transport ;
- de l'organisation du réseau de distribution.

Les dysfonctionnements observés dans l'une ou plusieurs de ces composantes peuvent entraîner des ruptures d'approvisionnement, même dans un pays producteur de pétrole.

Tableau 1 : Production pétrolière, consommation nationale et importations de produits pétroliers

Année	Production de pétrole brut (barils)	Consommation nationale (barils)	Importations de produits pétroliers (barils)
2020	109 476 640	2 527 990	65 700
2021	97 325 790	2 672 530	65 335
2022	95 485 460	2 805 025	67 160
2023	99 024 865	2 895 545	65 700
2024	95 008 405	2 955 405	64 970
2025	97 840 000	3 073 621	65 500

Source : OPEP

Sur la période 2020-2025, le secteur pétrolier se caractérise par une production de pétrole brut globalement élevée mais irrégulière, marquée par une tendance légèrement baissière malgré un rebond en 2025, tandis que la consommation nationale affiche une progression continue, passant de 2,53 à 3,07 millions de barils, bien que son rythme de croissance tende à ralentir. Parallèlement, les importations de produits pétroliers demeurent relativement stables autour de 65 000 barils, ce qui traduit leur rôle marginal dans la satisfaction de la demande intérieure. L'écart considérable entre la production et la consommation met en évidence un excédent structurel important, confirmant le statut d'exportateur net de pétrole brut du pays, alors que la dynamique du marché intérieur reste modeste mais en expansion progressive, avec un approvisionnement majoritairement assuré par le raffinage local.

I.1.2 Structure de l'approvisionnement en produits pétroliers

La République du Congo occupe une place paradoxale sur la scène pétrolière africaine : quatrième producteur de pétrole d'Afrique subsaharienne, le pays exporte chaque année plusieurs centaines de millions de barils de brut sur les marchés internationaux, tout en étant régulièrement confronté à des pénuries de produits pétroliers raffinés sur son marché intérieur. Ce paradoxe, souvent qualifié de *paradoxe du pays exportateur de brut importateur de carburant*, s'explique par la coexistence d'une capacité de raffinage nationale structurellement insuffisante, d'une logistique de transport massif sous-dimensionnée, d'un système de prix administrés générateur de subventions coûteuses et d'une gouvernance sectorielle encore fragmentée.

La présente section analyse la filière d'approvisionnement en produits pétroliers au Congo, de l'amont (production) à l'aval (vente en station-service), et en propose une lecture quantifiée sur la période 2022-2025. Il s'appuie sur les données de l'enquête ISEPCE (l'Impact Socio-Économique des Pénuries de Carburant et d'Électricité) réalisée en novembre 2025, sur le rapport d'assistance technique du FMI (2024), ainsi que sur les publications de la SNPC, CORAF, SCLOG, ARAP, de la Banque mondiale et du Trésor français

La lecture suit une logique en quatre temps : l'organisation institutionnelle de la filière, le fonctionnement de chaque maillon de la chaîne (raffinage, importation, logistique, distribution), l'analyse quantitative de l'équilibre offre-demande 2022-2025, et enfin les vulnérabilités structurelles qui génèrent les pénuries récurrentes.

I.1.2.1 Organisation institutionnelle de la filière

L'aval pétrolier congolais s'articule autour de quatre niveaux d'intervention : la production et le raffinage, le stockage et le transport massif, la distribution et la commercialisation, et la régulation et la supervision étatiques. Cette architecture découle de la privatisation d'Hydro-Congo (2002), qui a ouvert le secteur à la concurrence privée tout en maintenant une forte tutelle étatique.

I.1.2.1.1 Le cadre juridique

Le fondement juridique du secteur repose sur la loi n° 6-2001 du 19 octobre 2001 (modifiée par ordonnance du 1er mars 2002), qui organise le raffinage, l'importation, le stockage, le transport massif, la distribution et la commercialisation des hydrocarbures. Les prix à la pompe sont fixés par l'État via une structure de prix officielle, révisée périodiquement par décret, ce qui entraîne une subvention implicite lorsque les prix internationaux excèdent les prix administrés. Deux institutions assurent la supervision : l'ARAP (régulation et contrôle de la conformité, créée en 2006) et le CTSAPA (évaluation mensuelle de la structure des prix, créé en 2002).

I.1.2.1.2 Les acteurs institutionnels clés

Tableau 2: Les acteurs institutionnels clés

Acteur	Statut	Rôle principal	Positionnement	Maillon
SNPC	EPIC 100 % État	Holding pétrolier ; vente du brut à l'international ; gestion des importations de produits finis	Amont + Aval	Amont + Aval
CORAF	SA filiale SNPC	Unique raffinerie nationale ; production 60-80 % du marché intérieur	Production	Production
SCLOG	SA (5actionnaires)	Stockage et transport massif 9 dépôts, 97 000 m ³	Logistique	Logistique
Marketeurs (7)	Privés agréés	Distribution et commercialisation en station-service	Distribution	Distribution
GPL SA	SA (AOGC 55 %)	Distribution exclusive du gaz butane (GPL)	Distribution	Distribution
ARAP	Autorité régulation	Supervision du secteur aval, conformité, protection consommateurs	Régulation	Régulation
CTSAPA	Comité technique	Évaluation mensuelle structure des prix ; propositions tarifaires	Régulation	Régulation
MHC	Ministère	Politique sectorielle, agrément, tutelle SNPC et ARAP	Tutelle	Tutelle

Sources : MHC, SNPC, SCLOG, FMI (2024)

I.1.3 Les maillons de la chaîne d'approvisionnement

I.1.3.1 La production nationale : la CORAF

La Congolaise de Raffinage (CORAF), filiale à 100 % de la SNPC depuis 2000, est l'unique raffinerie du Congo. Implantée à Pointe-Noire depuis décembre 1982, elle occupe une position centrale dans le dispositif énergétique national et constitue le principal pilier de la sécurité de l'approvisionnement en produits pétroliers raffinés.

Sur le plan technique, la CORAF dispose d'une capacité de traitement d'environ 1 million de tonnes de pétrole brut par an, pour une production estimée à 1,2 million de tonnes de produits finis. Les bruts traités sont majoritairement composés de brut Djéno (75 %), de qualité ordinaire, et de brut Nkossa (25 %), de meilleure qualité. Toutefois, le rendement effectif de la raffinerie demeure relativement faible, autour de 45 %, ce qui limite sa capacité à répondre pleinement à la demande nationale. Le taux d'utilisation des installations s'est amélioré récemment, atteignant 83 % au début de l'année 2024, contre une moyenne de 66 % sur la période 2021-2023.

En termes de contribution au marché intérieur, la CORAF assure une part significative, mais variable, de l'approvisionnement national, avec une couverture qui oscille entre 56 % en 2022 et 78 % à la fin de l'année 2023. La structure de la consommation des produits pétroliers en 2023 est dominée par le gazole (58 %), suivie du supercarburant (33 %), du carburéacteur Jet A-1 (8 %), du fioul (0,7 %) et du pétrole lampant (0,1 %), selon les données du FMI (2024).

S'agissant des perspectives, une seconde phase de modernisation de la raffinerie est prévue sur la période 2025-2026, avec pour objectif d'atteindre un taux de couverture du marché national de l'ordre de 85 %. Par ailleurs, un projet de nouvelle raffinerie privée à capitaux chinois, d'une capacité de 1,5 million de tonnes par an, est en cours de construction à Pointe-Noire, avec une mise en service attendue entre 2025 et 2026. Ces évolutions devraient contribuer, à moyen terme, à renforcer les capacités nationales de raffinage et à réduire la dépendance aux importations de produits pétroliers.

I.1.3.2 Les importations complémentaires

Le déficit entre la production nationale assurée par la CORAF et la demande intérieure en produits pétroliers est comblé par des importations de produits raffinés, réalisées principalement sous la coordination de la SNPC. Cette dépendance aux importations s'explique par une progression tendancielle de la consommation domestique, passée d'environ 52 millions de litres par mois en 2018 à 60 millions de litres par mois en 2023, sous l'effet notamment de la forte demande de gazole, qui constitue le principal produit consommé.

L'approvisionnement du territoire en produits importés repose sur trois voies logistiques principales. La première, et la plus importante, est l'acheminement par tanker au port de Pointe-Noire,

qui constitue le point d'entrée stratégique des produits pétroliers raffinés. La deuxième voie est fluviale, via des barges en provenance de Kinshasa (République démocratique du Congo), ce qui permet d'approvisionner directement Brazzaville. Enfin, la troisième voie repose sur le transport par camion-citerne depuis le Cameroun, principalement destiné à desservir les dépôts du nord du pays, notamment à Ouessou. Cette organisation logistique, bien que diversifiée, reste vulnérable aux perturbations des infrastructures et aux contraintes opérationnelles.

Les importations sont encadrées par un mécanisme de quotas, administré par la SNPC et en lien avec les autorités sectorielles. Ce dispositif vise à réguler les volumes importés afin de protéger la production de la CORAF, de prévenir les situations de pénurie et de maîtriser le coût budgétaire des produits subventionnés. Toutefois, ce mécanisme est souvent perçu comme insuffisamment transparent, et les écarts entre l'évaluation des besoins réels du marché et les décisions d'importation effectives accentuent les déséquilibres d'approvisionnement.

Encadré : Les mécanismes de formation des pénuries de carburant

La République du Congo, bien qu'exportatrice de pétrole brut, est confrontée à des pénuries récurrentes de produits pétroliers raffinés. Cette situation paradoxale résulte de l'articulation de plusieurs mécanismes structurels interdépendants, au cœur desquels se trouve le système des autorisations d'importation.

En premier lieu, le déficit structurel de capacité de raffinage constitue le point de départ du déséquilibre. La CORAF ne couvre qu'environ 60 à 70 % des besoins nationaux, tandis que la demande progresse sous l'effet de la croissance démographique, de l'urbanisation et du développement économique. Le complément, estimé entre 30 et 40 % de la consommation, dépend donc nécessairement des importations.

En second lieu, ces importations sont soumises à un régime d'autorisation préalable délivrée par le Ministère des Hydrocarbures, généralement fondée sur des quotas définis en coordination avec la SNPC. Ce système vise à encadrer les volumes importés, mais introduit une rigidité administrative qui limite la réactivité des opérateurs face aux fluctuations de la demande. Les délais d'obtention des autorisations et l'ajustement imparfait des quotas aux besoins réels du marché peuvent ainsi entraîner des ruptures d'approvisionnement.

Le troisième mécanisme réside dans le régime de prix administrés, qui constitue un déterminant central du comportement des opérateurs. Les prix à la pompe étant fixés par l'État indépendamment des cours internationaux, les importateurs ou marketeurs sont exposés à un risque financier lorsque les cours mondiaux augmentent. Dans ce contexte, ils achètent les produits à un prix élevé sur le marché international et sont contraints de les revendre à un prix local inférieur, la différence devant, théoriquement, être compensée par l'État via un mécanisme de subvention.

Cependant, les incertitudes quant à l'effectivité et aux délais de paiement de ces compensations modifient fortement les incitations économiques des opérateurs. En pratique, les marketeurs sont davantage enclins à importer lorsque les prix internationaux sont bas, car le risque de perte est limité, et moins disposés à solliciter des autorisations d'importation lorsque les prix sont élevés, en raison des tensions de trésorerie potentielles. Lors de ces périodes, la responsabilité de l'approvisionnement du marché national incombe largement à la SNPC, dont la capacité d'importation dépend elle-même de sa situation financière.

3.3 Le stockage et le transport massif : la SCLOG

La Société Commune de Logistique (SCLOG) assure le stockage et le transport massif de l'ensemble des produits raffinés sur le territoire national. Elle est détenue par TotalEnergies (25 %), SNPC (25 %), AOGC (25 %), PUMA (12,5 %) et X-Oil (12,5 %). Sa capacité totale de stockage est de 97 000 m³, répartie sur 9 dépôts, soit environ 14 jours d'autonomie nationale. Un programme d'extension vise à atteindre 124 180 m³ d'ici 2027.

Tableau 3 : Répartition et caractéristiques des dépôts pétroliers au Congo

Dépôt	Rôle / Situation	Particularité
Pointe-Noire	Dépôt principal réception CORAF et importations tanker	70 % de la capacité nationale
Brazzaville	Dépôt principal redistribution vers le nord et le Pool	Alimenté par CFCO, barge, importation RDC
Dolisie	Dépôt secondaire Niari	Rail CFCO
Mossendjo	Dépôt secondaire Niari	Camion
Loutété	Dépôt secondaire Bouenza	Rail CFCO
Oyo	Dépôt secondaire Cuvette	Barge fluviale
Gamboma	Dépôt secondaire Plateaux	Camion
Ouessou	Dépôt secondaire Sangha	Zone enclavée ; coût : 117 FCFA/l
Impfondo	Dépôt secondaire Likouala	Zone la plus enclavée ; coût maximal

Source : SCLOG, Ministère des Hydrocarbures, FMI (2024)

Le coût du transport massif varie de 35 FCFA/l vers Brazzaville à 117 FCFA/l vers Ouesso et Impfondo (coût moyen pondéré national : 47 FCFA/l). Ces écarts se répercutent directement sur les prix finaux dans les régions éloignées.

1.1.3.4 La distribution et la commercialisation : les marketeurs

La distribution au consommateur final est assurée par des sociétés de distribution agréées par les marketeurs qui achètent les produits aux dépôts SCLOG et les revendent au prix administré. L'agrément (décret n° 2018-317) requiert 300 millions de FCFA et l'obligation d'implanter au moins une station dans chaque région (agrément valable pendant 15 ans). Sept sociétés opèrent actuellement :

Le marché de la distribution des produits pétroliers au Congo est dominé par quelques opérateurs majeurs, notamment PUMA International SA et TotalEnergies Congo, qui disposent des réseaux de stations-service les plus étendus. Les entreprises nationales, telles qu'AOGC et SNPC Distribution, occupent également une place importante, tandis qu'Olympia contribue à l'animation de la concurrence. X-Oil Congo SA connaît un recul de sa position sur le marché, alors que la SNAT se concentre principalement sur l'approvisionnement des zones enclavées. Globalement, le secteur se caractérise par une forte concentration autour de quelques acteurs de premier plan. À la différence de plusieurs pays de la zone CEMAC, les marketeurs congolais exercent un rôle exclusivement distributeur : ils ne sont pas importateurs, ce qui réduit leur risque financier mais les prive de tout levier d'action face aux ruptures d'amont.

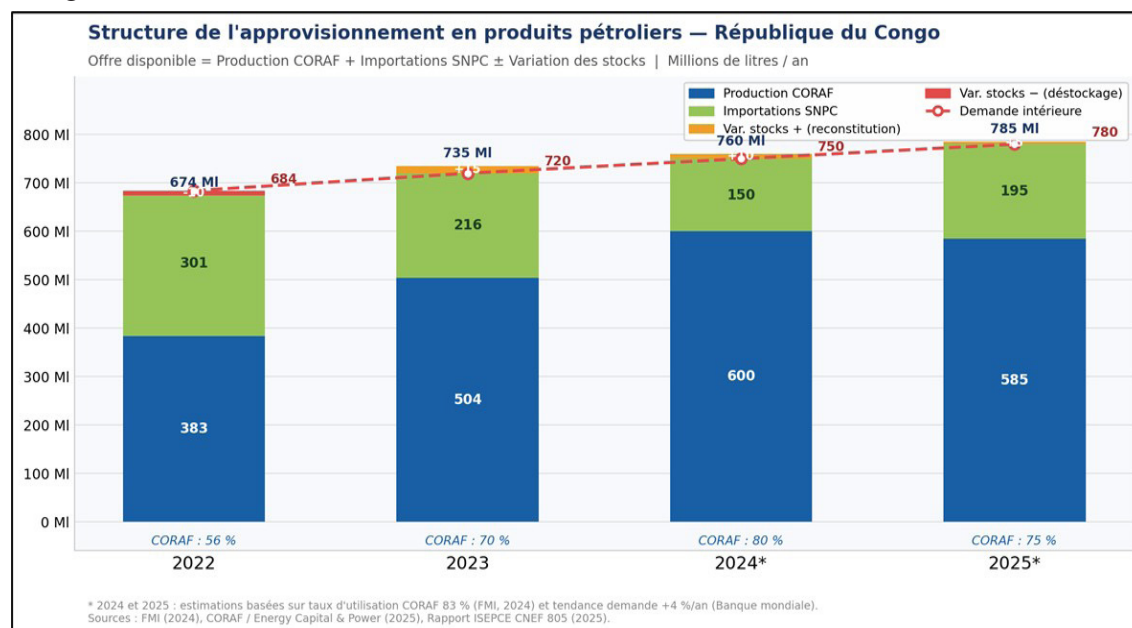
*« Nous, on ne fait que la distribution.
Nous dépendons entièrement de ce qui arrive en amont. »
(Responsable de station, Brazzaville, enquête ISEPCE, novembre 2025)*

I.1.4 Analyse quantitative de l'approvisionnement

La structure de l'approvisionnement se lit à travers l'identité comptable suivante

Offre disponible = Production CORAF + Importations SNPC ± Variation des stocks

Un écart négatif (offre < demande) se traduit par une pénurie ; un écart positif par un excédent mis en stock.

I.1.4.1 Évolution 2022–2025 (millions de litres / an)¹**Graphique 1 : Structure de l'approvisionnement en produits pétroliers, République du Congo, 2022–2025**

Source : FMI (2024)

Tableau 4 : Synthèse des volumes

Année	CORAF (MI)	% dem.	Import. (MI)	% dem.	Var. stocks	Offre totale	Demande	Bilan
2022	383	56 %	301	44 %	-10 (Déstockage)	674	684	-10MI Déficit
2023	504	70 %	216	30 %	+15 (Reconstitution)	735	720	+15MI Excédent
2024*	600	80 %	150	20 %	+10 (Reconstitution)	760	750	+10MI Équilibre
2025*	585	75 %	195	25 %	+5 (Reconstitution)	785	780	+5MI Équilibre fragile

Source : FMI (2024)

¹Les volumes présentés sont en millions de litres par an. La demande intérieure est calculée sur la base de 60 MI/mois en 2023 (FMI, 2024), avec une progression annuelle de +4 % (Banque mondiale). La part CORAF en 2022 (56 %) et en S2 2023 (78 %) est issue du rapport FMI (2024) ; le taux d'utilisation de 83 % début 2024 est tiré de la même source. Les données 2024 et 2025 sont des estimations construites à partir de ces ancrages. La variation des stocks est estimée à partir des déclarations d'acteurs et des épisodes de pénurie documentés dans l'enquête ISEPCE (novembre 2025). En l'absence de statistiques officielles publiées pour ces exercices, ces données devront être actualisées dès que les chiffres définitifs du Ministère des Hydrocarbures ou de la SNPC seront disponibles.

En 2022, l'offre totale n'atteignait que 674 MI, soit un déficit de 10 MI par rapport à une demande de 684 MI. La part de CORAF n'était que de 56 %, forçant le recours à 301 MI d'importations. Ce déséquilibre a été aggravé par un déstockage de -10 MI, traduisant une consommation des réserves existantes. C'est dans ce contexte que les tensions files d'attente, prix kadafi 2 à 3 fois supérieurs au tarif officiel ont été les plus aiguës, conformément aux observations de l'enquête ISEPCE.

En 2023, la production CORAF progresse à 504 MI (70 % de la demande) grâce au grand arrêt de maintenance du T1 suivi d'une remontée en charge. Les importations reculent à 216 MI. L'offre totale (735 MI) dépasse pour la première fois la demande (720 MI), permettant une reconstitution partielle des stocks (+15 MI). L'équilibre reste cependant fragile.

En 2024, avec un taux d'utilisation de 83 % (FMI, 2024), la CORAF couvre 80 % de la demande (600 MI). En 2025, une légère correction est anticipée : la part CORAF revient à 75 % (585 MI) et les importations remontent à 195 MI. La marge n'est plus que de 5 MI moins de 3 jours de consommation nationale, signalant un équilibre fragile.

I.1.5 Le système de prix et la politique de subvention

La filière congolaise repose sur une structure de prix administrée fixée par arrêté gouvernemental, intégrant les coûts de raffinage ou d'importation, les frais de transport massif et les marges réglementées des distributeurs. Cette structure garantit à chaque maillon une marge définie, mais génère une subvention implicite de l'État lorsque les prix internationaux excèdent ceux à la pompe. La Banque mondiale (2023) a estimé ces subventions à 3,4 % du PIB en 2022 (contre 1,3 % en 2021). Elles bénéficient davantage aux ménages aisés, gros consommateurs de carburant, qu'aux populations les plus vulnérables. Paradoxalement, ce mécanisme peut lui-même générer des pénuries : en maintenant un prix inférieur au coût réel, il stimule une demande artificielle et, lorsque le gouvernement accumule des arriérés envers la CORAF ou les importateurs, ces derniers peuvent réduire leurs livraisons, précipitant les ruptures de stock.

La Banque mondiale (2023) et le FMI (2024) recommandent une réforme graduelle, assortie de mesures d'accompagnement ciblées pour les ménages vulnérables. L'expérience sous-régionale montre que la suppression des subventions sans mesures compensatoires entraîne des tensions sociales significatives.

I.1.6 Les vulnérabilités structurelles de la filière

L'analyse croisée de la structure institutionnelle et des données 2022-2025 révèle quatre vulnérabilités structurelles qui se conjuguent pour produire des pénuries récurrentes, documentées par l'enquête ISEPCE.

I.1.6.1 Un raffinage insuffisant et institutionnellement dépendant

La CORAF ne couvre que 60 à 80 % de la demande nationale selon les années. Son rendement de 45 % est limité par la qualité du brut Djéno et l'absence d'unité de conversion. Son approvisionnement

en brut dépend des arbitrages politiques de l'État via la SNPC une chaîne de décision publique au cœur d'un processus industriel qui devrait fonctionner selon une logique commerciale et technique.

I.1.6.2 Une logistique fragile à double risque

La dépendance au CFCO (Chemin de fer Congo-Océan) pour l'acheminement entre Pointe-Noire et Brazzaville constitue la principale vulnérabilité logistique : une panne ferroviaire suffit à interrompre l'approvisionnement de la capitale. Plus de 80 % des transporteurs enquêtés par l'ISEPCE ont déclaré des difficultés d'approvisionnement au cours des 12 mois précédant l'enquête.

La capacité de stockage de la SCLOG (97 000 m³) représente environ 14 jours d'autonomie nationale, insuffisante pour absorber un retard de livraison de plus de deux semaines, un délai courant en cas de défaillance du CFCO ou de retard de tanker. La demande croît par ailleurs d'environ 4 % par an : sans augmentation des capacités de raffinage, la pression sur les importations ne fera que s'accroître.

I.1.6.3 Un marché aval peu résilient

Les marketeurs, confinés à un rôle purement distributif, ne disposent d'aucun levier propre face aux ruptures d'amont. La réglementation des prix les prive de toute incitation à constituer des stocks de sécurité ou à diversifier leurs sources d'approvisionnement.

I.1.6.4 Un système de prix générateur de pénuries

En maintenant un prix à la pompe inférieur au coût réel, la subvention stimule une demande artificielle et peut provoquer des ruptures de stock dès que les arriérés gouvernementaux s'accumulent. L'enquête ISEPCE documente des pertes économiques significatives chez les entreprises (chapitre III) et les transporteurs (chapitre IV) directement imputables à ce mécanisme.

I.1.7 Synthèse de la chaîne

Tableau 5 : Synthèse de la chaîne

	Maillons	Acteurs	Flux	Point de fragilité
1	Production	CORAF (filiale SNPC)	Brut à produits raffinés (60-80 % demande)	Rendement 45 %, dépendance en brut, absence d'unité de conversion
2	Importation	SNPC ; marketeurs agréés	Tankers, barges, camions (20-40 % demande)	Quota opaque, retards devises, exclusivité SNPC
3	Logistique	SCLOG (5 actionnaires)	9 dépôts, 97 000 m ³ , rail CFCO : barge - camion	CFCO défaillant, 14 jours d'autonomie seulement
4	Distribution	7 marketeurs agréés	155 stations-service ; vente au prix administré	Pas d'autonomie d'importation, aucune incitation aux stocks
5	Prix & régulation	ARAP, CTSAPA, MHC	Structure de prix administrée ; subvention implicite	Subventions génératrices d'arriérés et de surconsommation

Source : enquête ISEPCE (2025)

La structure de l'approvisionnement en produits pétroliers en République du Congo révèle un système à la fois techniquement intégré et institutionnellement fragile. Chaque maillon (raffinage, importation, logistique, distribution, régulation) présente des vulnérabilités propres qui se renforcent mutuellement et se traduisent en aval par des pénuries récurrentes aux impacts socioéconomiques sévères.

L'analyse quantitative 2022-2025 illustre le caractère cyclique de ces déséquilibres : le déficit de 2022 (-10 MI, CORAF à 56 %) a laissé place à un équilibre progressif en 2023-2024, avant de se fragiliser à nouveau en 2025 avec une marge de sécurité inférieure à 3 jours de consommation nationale.

Le paradoxe central demeure : disposant de ressources naturelles pour couvrir ses besoins en produits raffinés, le Congo peine à les transformer en une sécurité énergétique effective. La solution durable requiert simultanément le renforcement et l'autonomisation de la CORAF, la modernisation et la redondance de la chaîne logistique (notamment une alternative crédible au CFCO) et une réforme progressive du système de prix, articulée à des mécanismes de protection des ménages vulnérables. Ces constats trouvent un écho direct dans les résultats de l'enquête ISEPCE : plus de 80 % des transporteurs, plus de 40 % des entreprises et une large part des 2 226 ménages enquêtés déclarent des impacts significatifs des pénuries sur leurs activités et leur bien-être quotidien.

I.1.8 Organisation du secteur pétrolier aval

Le secteur pétrolier aval de la République du Congo comprend les activités de raffinage, d'importation, de stockage, de transport, de distribution et de commercialisation des produits pétroliers. Il s'organise autour de la Congolaise de Raffinage (CORAF), unique raffinerie nationale en activité, et de la Société Commune de Logistique (SCLOG), pivot de la chaîne logistique nationale.

La CORAF, implantée à Pointe-Noire et filiale à 100 % de la SNPC, dispose d'une capacité nominale de 21 000 barils par jour (bpd), soit 1 million de tonnes par an, inchangée depuis sa mise en service en 1982. Elle couvre environ 65 à 70 % des besoins

intérieurs en produits raffinés (CEIF 2025, MHC Congo), le solde étant couvert par des importations estimées à 4 000 bpd (EIA). Son programme performance 2025 vise à porter ce taux à 85 % via des investissements de modernisation, dont un contrat signé avec l'Azerbaïdjan en novembre 2024, non encore opérationnel. La SCLOG gère 9 dépôts nationaux et une capacité totale de 100 000 m³, dont 75 352 m³ dédiés aux carburants principaux, pour une autonomie nationale d'environ 14 jours.

Tableau 6 : Capacités de raffinage, stocks stratégiques et distribution de produits pétroliers en République du Congo (2020-2025)

Année	Capacité CORAF (bpd)	Stocks SCLOG (barils - autonomie)	Consommation nationale (bpd)	Observations
2020	21 000	474 000 barils (14 j)	6 926	Subventions en vigueur ; CORAF 65-70 % marché ; importations 4 000 bpd
2021	21 000	474 000 barils (15 j)	7 322	Reprise post-COVID ; pénuries intermittentes ; grèves CFCO signalées
2022	21 000	474 000 barils (14 j)	7 685	Subventions peak : 250 Milliards FCFA (+121 %) ; hausse prix annoncée jan. 2023
2023	21 000	474 000 barils (14 j)	7 933	Déréglementation FMI : super 595 à 775 FCFA/l (jan. + juil. 2023)
2024	21 000	474 000 barils (14 j)	8 097	CORAF : taux utilisation 83 % (déb. 2024) ; modernisation AZER. Signée nov. 2024
2025 * ¹	21 000	474 000 barils (14 j)	8 380 *	SNPC objectif 85 % couverture ; Fouta en construction ; PASEL en cours ; pénuries nov. 2024

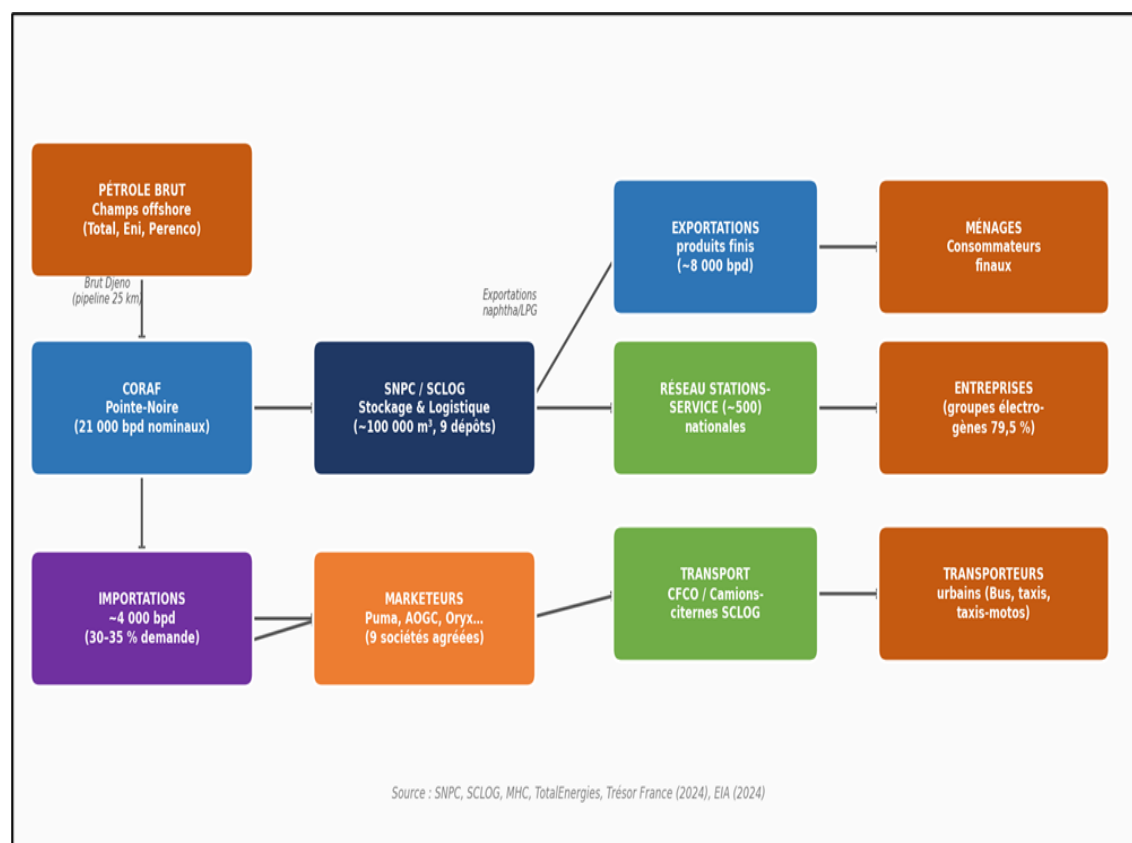
Source : CORAF

* Estimation 2025 (CNEF) : Basée sur : (i) tendance linéaire 2020-2024 ; (ii) programme performance SNPC 2025 (objectif 85 % couverture marché, Jeune Afrique déc. 2022) ; (iii) modernisation CORAF signée avec l'Azerbaïdjan (nov. 2024, non encore opérationnelle) ; (iv) raffinerie Fouta en construction (retards probables) ; (v) sous-performance signalée nov. 2024 (Journal de Brazza) ; (vi) croissance démographique et tendance consommation. Les estimations 2025 sont indiquées en italique orange et fond jaune pâle. Elles seront à réviser sur la base des données définitives du MHC et de la CORAF.

Le tableau 6 met en évidence deux réalités structurelles majeures, persistantes sur l'ensemble de la période 2020-2025. Premièrement, la capacité nominale de la CORAF est restée constante à 21 000 bpd sans aucune expansion de capacité, malgré une croissance continue de la demande intérieure (+16,9 % de 2020 à 2024, et +20,9 % estimée en 2025). Le programme SNPC 2025, visant une couverture du marché de 85%, suppose une meilleure utilisation de l'outil industriel existant plutôt qu'une augmentation de la capacité physique, celle-ci relevant des projets Fouta (+2,5 millions t/an) et de la modernisation en cours.

Deuxièmement, les stocks stratégiques restent bloqués à environ 14 jours d'autonomie, très en deçà de la norme internationale de 90 jours recommandée par l'Agence Internationale de l'Énergie. En 2024, la grève du CFCO a directement déclenché une pénurie à Brazzaville, illustrant la fragilité extrême du système face à toute perturbation logistique. En 2025, ce risque demeure entier, aucun investissement significatif dans les capacités de stockage n'ayant pas été confirmé. L'estimation de la consommation de 2025 à 8 380 bpd reflète la tendance de croissance (+300 bpd/an), légèrement modérée par la persistance de prix élevés à la pompe post-déréglementation.

Figure 2 : Organisation de la chaîne pétrolière aval en République du Congo



Source : SNPC

La figure 2 présente l'architecture fonctionnelle de la chaîne pétrolière en aval. Il illustre le paradoxe énergétique congolais : une CORAF qui raffine et exporte 8 000 bpd de produits finis (naphtha, LPG, fuel oil), tandis que le pays importe 4 000 bpd d'essence et de gasoil pour couvrir un tiers de ses besoins domestiques. La SCLOG, dépourvue d'actifs propres de transport, constitue un point de défaillance systémique, comme l'a démontré la crise d'octobre 2024.

I.1.8.1 Capacités de raffinage et dépendance aux importations

La CORAF a produit en 2024 environ 18 826 bpd, avec un taux d'utilisation de 83 % en début d'année (Rapport ISEPCE). Mais le Journal de Brazza signale en novembre 2024 une sous-performance : « l'entreprise produit moins de carburant que d'habitude », le super-carburant ne couvrant plus que 53 % de la consommation nationale, contre une moyenne de 65 à 70 %. Pour 2025, le programme performance SNPC vise explicitement 85 % de couverture du marché, impliquant une production domestique estimée à 19 400 bpd hypothèse dépendant de la résolution des problèmes d'approvisionnement en brut et de la montée en puissance progressive de la modernisation CORAF.

Tableau 7 : Part de la production CORAF et des importations dans l'approvisionnement intérieur (2020-2025)

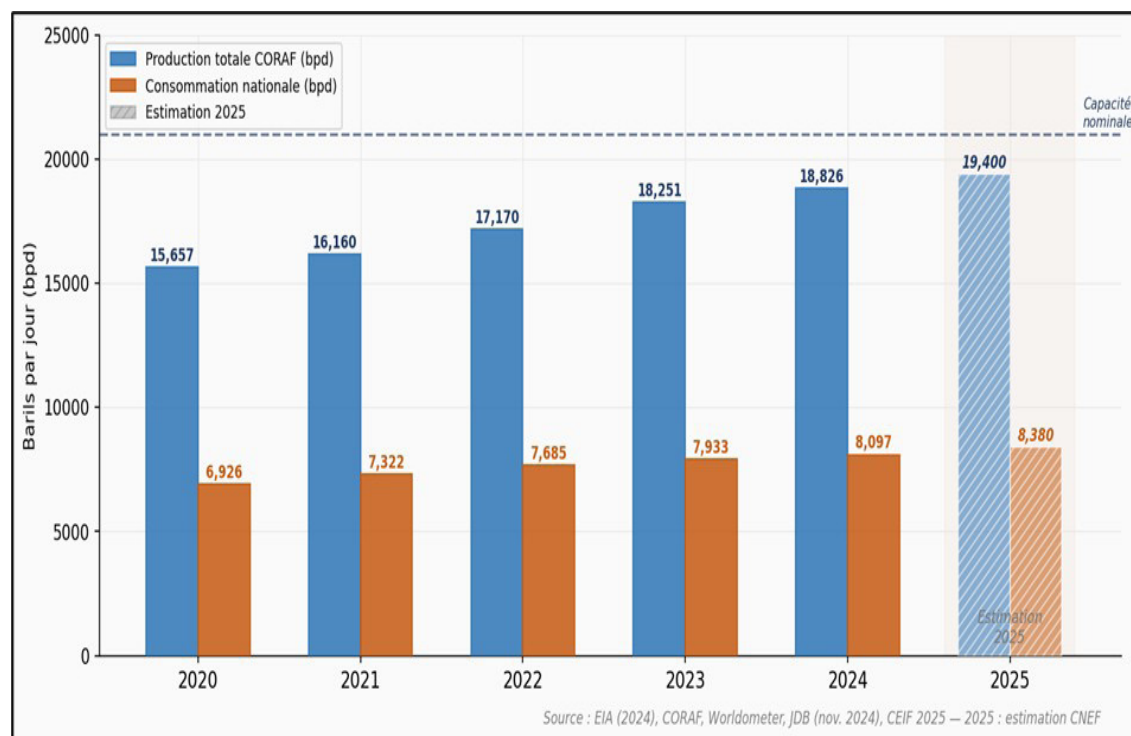
Année	Production CORAF (bpd)	Importations nettes (bpd est. EIA)	Notes / Contexte
2020	15 657	4 000	Exportations nettes prod. finis : 8 000 bpd (naphtha, LPG, fuel oil) EIA
2021	16 160	4 100	Reprise post-COVID ; légère hausse importations gasoil et essence
2022	17 170	4 200	CORAF montée en charge ; subventions 250 Milliards FCFA peak
2023	18 251	4 300	Déréglementation prix jan. et juil. 2023 ; CORAF 87 % utilisation estimé
2024	18 826	4 400	CORAF 83 % (début 2024) ; JDB nov. 2024 : sous-performance signalée
2025 * ²	19 400 *	4 600 *	SNPC programme perf. 2025 : 85 % couverture ; légère hausse importations si Fouta retardée

Source : CORAF

²Estimation 2025 (CNEF) - Basée sur : (i) tendance linéaire 2020-2024 ; (ii) programme performance SNPC 2025 (objectif 85 % couverture marché, Jeune Afrique déc. 2022) ; (iii) modernisation CORAF signée avec l'Azerbaïdjan (nov. 2024, non encore opérationnelle) ; (iv) raffinerie Fouta en construction (retards probables) ; (v) sous-performance signalée nov. 2024 (Journal de Brazza) ; (vi) croissance démographique et tendance consommation. Les estimations 2025 sont indiquées en italique orange et fond jaune pâle. Elles seront à réviser sur la base des données définitives du MHC et de la CORAF

Le tableau 7 confirme la progression constante de la production totale de CORAF (+20,2 % entre 2020 et 2024) et l'estimation à 19 400 bpd pour 2025, reflétant les objectifs du programme SNPC Performance 2025. La hausse des importations, estimée à 4 600 bpd en 2025, traduit la nécessité de compenser tout éventuel écart par rapport aux objectifs de production domestique, notamment si la raffinerie Fouta, dont la mise en service est prévue fin 2025, connaît des retards (scénario très probable au regard de l'historique de ce type de projet en Afrique centrale).

Graphique 2 : Évolution de la production CORAF et de la consommation nationale de produits pétroliers (2020-2025)



Source : EIA (2024), CORAF

Le graphique 2 intègre les estimations de 2025 (barres hachurées), qui prolongent les tendances observées entre 2020 et 2024. L'écart persistant entre la capacité nominale de la CORAF (21 000 bpd, ligne pointillée) et la consommation nationale ne traduit pas une autosuffisance : il reflète le volume exporté sous forme de produits non substituables domestiquement (naphtha, LPG, fuel oil). La progression estimée de la consommation nationale à 8 380 bpd en 2025 accentue la pression sur l'outil de raffinage et justifie l'urgence des investissements dans la capacité domestique.

I.1.8.2 Contraintes logistiques et distribution

La chaîne logistique de distribution des produits pétroliers demeure soumise aux mêmes contraintes structurelles en 2025. La modernisation des dépôts SCLOG et le projet de pipeline Pointe-Noire-Brazzaville-Maloukou (accord russo-congolais d'octobre 2024) n'ont pas encore apporté d'améliorations tangibles. Les 9 dépôts SCLOG maintiennent une autonomie de 14 jours, et les coûts logistiques restent à 35 FCFA/l vers Brazzaville et 117 FCFA/l vers les zones enclavées.

Tableau 8 : Contraintes logistiques identifiées dans la chaîne de distribution pétrolière en République du Congo

Type de contrainte	Description	Impact opérationnel documenté
État des routes	Routes dégradées, non bitumées, impraticables en saison des pluies (axes secondaires)	Délais livrais. allongés ; coût SCLOG : 35 FCFA/l (PNR à BZV) à 117 FCFA/l (Ouessou) SCLOG 2024
Camions-citernes	Flotte insuffisante, vétuste ; SCLOG sans actifs propres de transport	Dépendance critique au CFCO (grève oct. 2024 à pénurie BZV) ; rotations insuffisantes
Capacités de stockage	SCLOG : 100 000 m ³ total, 75 352 m ³ carburants (8-9 dépôts nationaux)	Autonomie : 14 jours seulement (PM Makosso, juin 2022) ; norme AIE : 90 jours minimum
Organisation distribution	Coordination faible SNPC / SCLOG / Marketeurs / CORAF / MHC	Fonctionnement réactif ; absence alertes préalables (61,5 % agences, ISEPCE 2025)
Sécurité / traçabilité	Vols, fuites, accidents ; marché parallèle « Kadhafi » actif	15,1 % entreprises du marché informel (ISEPCE) ; pertes fiscales
Accessibilité zones enclavées	Difficultés CFCO / voie fluviale hors axes BZV-PNR	Inégalités territoriales : coût x3,3 entre Brazzaville et Ouesso

Source : SCLOG

Le tableau 8 met en évidence les six contraintes logistiques structurelles de la distribution pétrolière. Ces contraintes sont étroitement liées entre elles : la dégradation des infrastructures routières amplifie la dépendance au CFCO, dont les grèves récurrentes (confirmées en oct. 2024) constituent un risque systémique pour l'approvisionnement de Brazzaville. La faible capacité de stockage (14 jours d'autonomie) ne permet aucun amortissement de ces chocs. En 2025, l'absence de mise en service du pipeline prévu ne modifie pas substantiellement ce tableau. Seul un signal positif émerge : la signature du contrat de modernisation CORAF avec l'Azerbaïdjan (nov. 2024) pourrait, à terme, réduire la fréquence des sous-performances de la raffinerie.

Tableau 9 : Synthèse des causes des pénuries par catégorie d'acteurs

Catégorie d'acteurs	Causes principales identifiées	Manifestations / données empiriques
Ménages (2 226)	Mauvaise gouvernance/ transparence (40,6 %) Infrastructure insuffisante (40,0 %)	Réforme distribution carburant (56,8 %) Investissement solaire/hydro (40,0 %)
Entreprises (1969)	Irrégularité approvisionnement Surcoûts groupes électrogènes (+27,3 %/an)	Réhabilitation réseau électrique (37,1 %) Subventions énergies alternatives (17,9 %)
Transporteurs (944)	Pénurie carburant structurelle (84,8 %) Files d'attente 7-9 h/jour	Hausse tarifaire généralisée (85 % transp.) Disparition via ISC (taxis+taxis-motos)
Opérateurs énergétiques	CORAF insuffisante marché int. (70 %) Manque de brut pour saturer unités	Coût logistique BZV-PNR : 35-117 FCFA/l Absence organe régulation crédible
Distributeurs privés	Approv. irrégulier et imprévisible (100 %) Absence de stocks tampons	Vétusté équipements / pannes fréquentes Fermetures temporaires de stations

Source : Enquête ISEPCE, novembre 2025

Le tableau 9 révèle une convergence diagnostique remarquable entre catégories d'acteurs aux intérêts pourtant différents. La cause institutionnelle (gouvernance défaillante, absence de régulation) est citée par 40,6 % des ménages, 100 % des distributeurs et 61,5 % des agences électriques. La cause technique (infrastructure insuffisante) est mentionnée par 40,0 % des ménages, et la cause logistique (coûts BZV-PNR) par l'ensemble des opérateurs. Cette convergence indique que les solutions doivent être à la fois techniques et institutionnelles, ce qu'aucune réforme partielle ne peut résoudre seule.

I.1.8.3 Évolution de la demande en carburant

La demande de carburant a progressé de manière continue sur la période 2020-2025, sous l'effet conjugué de la croissance démographique (6,14 millions d'habitants en 2023, +1,8 %/an), de l'urbanisation de Brazzaville et de Pointe-Noire, du développement du parc automobile et des activités économiques. La déréglementation des prix du carburant (super : 595 à 775 FCFA/l en 2023, soit +30 %) a légèrement modéré la croissance de la demande en 2023, sans l'inverser. En 2025, les prix restent à leur niveau de 2023, et la tendance de croissance de la demande devrait se maintenir entre +2,5 et +3,5 % par an.

Tableau 10 : Évolution de la consommation de carburant par type de produit en République du Congo (2020-2025)

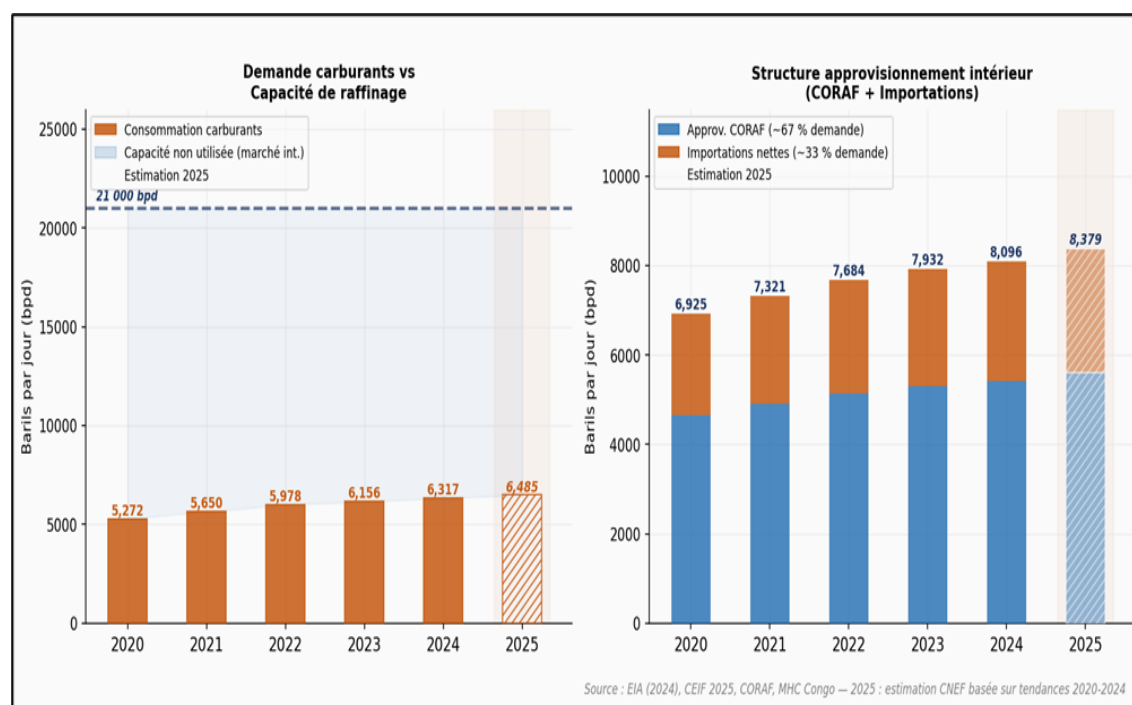
Année	Essence (bpd)	Kérosène (bpd)	Gasoil/Diesel (bpd)	Total (bpd)	Commentaire contextuel
2020	1 949	315	3 008	5 272	Base 100 ; conso. totale 6 926 bpd ; COVID limite la demande
2021	2 100	350	3 200	5 650	Reprise +7,2 % vs 2020 ; gasoil en hausse
2022	2 174	357	3 447	5 978	Subventions peak 250 Milliards FCFA ; marché informel actif
2023	2 241	374	3 541	6 156	Déréglementation prix jan. (+5 %) et juil. (+25 %) 2023
2024	2 298	408	3 611	6 317	+19,8 % vs 2020 ; kérosène en forte hausse (éclairage substitution)
2025 ^{*3}	2 365 *	422 *	3 698 *	6 485 *	+23,1 % vs 2020 (est.) ; objectif SNPC perf. 2025 ; kérosène soutenu (coupures en hausse)

Source : EIA (2024)

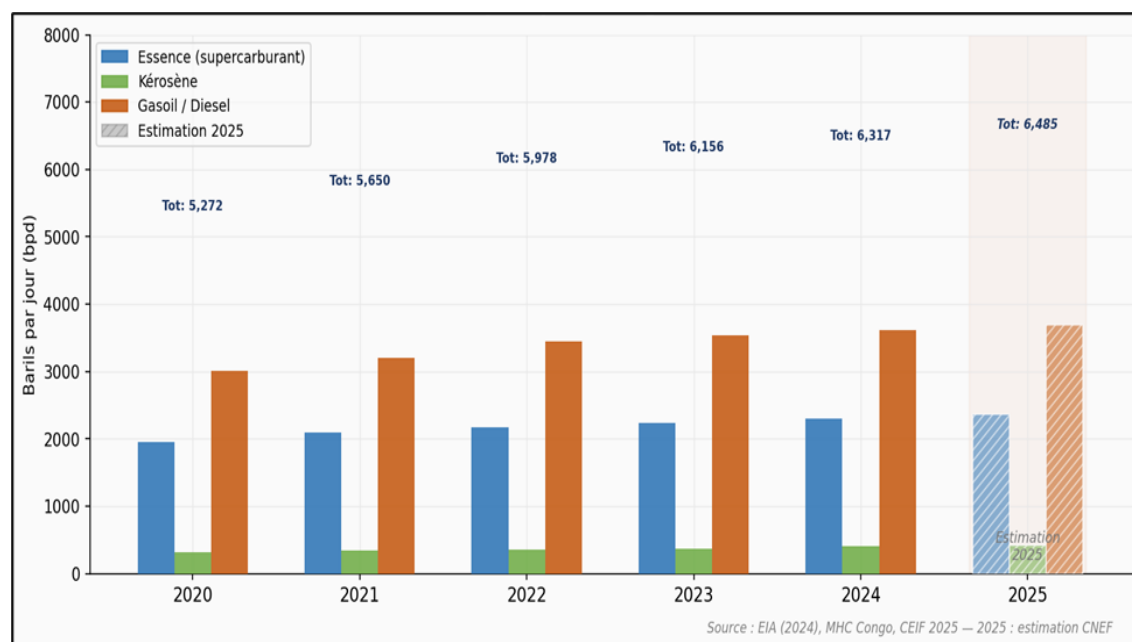
Le tableau 10 documente la progression continue des trois principaux carburants et intègre pour la première fois une estimation 2025. Le gasoil reste le produit dominant (57 % du total estimé en 2025), avec une croissance absolue de +690 bpd sur la période 2020-2025. La forte progression du kérosène (+34 % estimée entre 2020 et 2025) reflète son rôle de substitut à l'électricité chez les ménages à faibles revenus, confrontés à 4,1 coupures électriques par jour en moyenne (enquête ISEPCE 2025). L'essence progresse plus modérément (+21 % estimés), tirée par la croissance du parc de véhicules légers et de motos.

La croissance totale de la demande de carburants, estimée à +23,1 % entre 2020 et 2025 (de 5 272 à 6 485 bpd), contraste avec la stagnation de la capacité nominale de raffinage, ce qui confirme que le déséquilibre structurel entre offre et demande s'accroît chaque année en l'absence d'investissement dans les capacités domestiques.

^{*3} Estimation 2025 (CNEF) - Basée sur : (i) tendance linéaire 2020-2024 ; (ii) programme performance SNPC 2025 (objectif 85 % couverture marché, Jeune Afrique déc. 2022) ; (iii) modernisation CORAF signée avec l'Azerbaïdjan (nov. 2024, non encore opérationnelle) ; (iv) raffinerie Fouta en construction (retards probables) ; (v) sous-performance signalée nov. 2024 (Journal de Brazza) ; (vi) croissance démographique et tendance consommation. Les estimations 2025 sont indiquées en italique orange et fond jaune pâle. Elles seront à réviser sur la base des données définitives du MHC et de la CORAF.

Graphique 3 : Demande en carburants vs capacité d'approvisionnement en République du Congo (2020-2025)

Source : EIA (2024)

Graphique 4 : Évolution de la consommation de carburant par type de produit (2020-2025)

Source : EIA (2024)

Les graphiques 3 et 4 permettent une lecture complète de la dynamique d'approvisionnement sur la période 2020-2025. Les barres hachurées pour 2025 indiquent le statut estimé de ces données, qui seront actualisées sur la base des statistiques définitives du MHC et de la CORAF. L'estimation 2025 intègre : (i) une légère hausse de la production CORAF à 19 400 bpd si le programme de performance de la SNPC se réalise partiellement ; (ii) une hausse modérée des importations à 4 600 bpd pour combler le déficit ; (iii) une consommation totale d'environ 8 380 bpd, en progression de 3,5 % par rapport à 2024. Cette trajectoire maintient un déséquilibre structurel persistant entre l'offre et la demande domestique, que seule la mise en service effective de la raffinerie Fouta (capacité initiale : 2,5 millions t/an) pourrait modifier significativement sous réserve que ce projet respecte ses délais, ce qui reste incertain à la date de rédaction du présent rapport.

I.2 État des lieux du secteur de l'électricité

Le secteur de l'électricité occupe une place centrale dans le fonctionnement de l'économie congolaise. Son état conditionne non seulement la qualité de vie des ménages, mais aussi la compétitivité des entreprises, le fonctionnement des services publics et, plus largement, les perspectives de croissance économique du pays. La présente section dresse un état des lieux approfondi du secteur, en analysant successivement l'importance économique de l'électricité, les capacités de production installées, l'état du réseau de transport et de distribution, la dynamique de la demande, en intégrant des estimations pour les années 2023 à 2025, pour lesquelles les données officielles ne sont pas encore disponibles, et enfin les interdépendances avec le secteur des hydrocarbures.

I.2.1 Importance de l'électricité dans l'activité économique

L'électricité constitue un facteur de production fondamental dans les économies modernes. En République du Congo, l'accès à une énergie électrique fiable et abordable constitue une condition préalable à l'exercice de la quasi-totalité des activités économiques et sociales. Sa disponibilité conditionne le fonctionnement des ménages, des entreprises, des administrations publiques et des infrastructures de services essentiels.

I.2.1.1 Le rôle structurant de l'électricité pour les ménages

Pour les ménages, l'électricité répond à plusieurs besoins fondamentaux : l'éclairage des logements, la conservation des aliments par réfrigération, la préparation des repas, l'accès aux communications et à l'information. Dans les ménages disposant d'équipements plus élaborés, elle alimente les climatiseurs, les pompes à eau et les appareils médicaux individuels.

Les résultats de l'enquête révèlent l'ampleur des effets sociaux des pénuries : plus de 52,1 % des ménages déclarent se sentir en insécurité lors des coupures nocturnes, et 78,3 % de ces ménages signalent une aggravation de ce sentiment liée à l'absence d'éclairage public. Les cambriolages (81,2 %) et les blessures ou mutilations (56,2 %) sont les formes d'agression les plus fréquemment citées lors des coupures d'électricité.

Au-delà de l'insécurité, 22,9 % des ménages déclarent une hausse générale des risques lors des pénuries.

I.2.1.2 Le rôle de l'électricité pour les entreprises

Pour le secteur productif, l'électricité est un intrant de production irremplaçable à court terme. Les secteurs industriels et de la transformation dépendent directement de leurs machines et de leurs lignes de production. Dans le commerce, elle conditionne la réfrigération des marchandises périssables et le fonctionnement des systèmes de paiement. Dans les services, elle alimente les systèmes informatiques et les outils professionnels.

L'enquête menée auprès des entreprises révèle que 37,8 % d'entre elles (39,6 % à Pointe-Noire, 36,8 % à Brazzaville) déclarent une baisse de production directement imputable aux pénuries d'électricité, et 25,4 % font état d'une hausse de leurs coûts opérationnels. Face à l'instabilité de l'approvisionnement, 79,5 % des entreprises affectées ont investi dans l'achat d'un groupe électrogène, une solution qui alourdit significativement les coûts d'exploitation et accroît la consommation de carburant diesel.

I.2.1.3 Le rôle de l'électricité pour les services publics

Les hôpitaux, centres de santé et maternités ne peuvent fonctionner correctement sans une alimentation électrique fiable : les blocs opératoires, les équipements de diagnostic, les systèmes de conservation des médicaments et des vaccins nécessitent une continuité de la fourniture d'électricité. Les établissements scolaires voient leurs activités perturbées lors des coupures d'électricité. L'administration publique, les tribunaux et les services de sécurité sont également affectés, ce qui dégrade la qualité du service public et ralentit l'activité économique formelle.

Tableau 11 : Répartition estimée de la consommation d'électricité par usage (République du Congo)

Usage / Poste	Part estimée (%)	Tendance	Observations
Résidentiel (ménages)	35 %	Hausse	Croissance liée à l'urbanisation et à l'équipement des ménages
Industriel et commercial	22 %	Hausse	Concentré à Brazzaville et Pointe-Noire ; croissance portée par le PAPN et la ZES
Services publics (admin., santé, éducation)	8 %	Stable	Sous-alimentation chronique de nombreux établissements publics
Pertes techniques et commerciales (réseau E2C)	35-43 %	Persistant	Niveau parmi les plus élevés d'Afrique subsaharienne (source : BM). Stable sur 2020–2025
Total	100 %		Capacité installée insuffisante pour couvrir l'ensemble des besoins réels

Source : CEC, E2C

Une structure de consommation doublement fragilisée

La structure de la consommation d'électricité révèle deux vulnérabilités majeures. D'une part, les pertes techniques et commerciales sur le réseau E2C (43-45 %) absorbent une fraction de l'énergie produite quasiment équivalente à la consommation résidentielle totale. Ce niveau, parmi les plus élevés d'Afrique (où la moyenne est de 20 à 25 %), signifie que pour chaque kilowattheure consommé par un abonné, environ 0,75 kWh supplémentaires sont perdus dans le réseau.

D'autre part, la structure par usage reflète la prédominance des besoins résidentiels (35 %) sur la consommation industrielle (22 %), ce qui traduit le retard de l'industrialisation et la faiblesse du tissu productif formel. Cette situation implique que la croissance de la demande sera principalement tirée par la démographie et l'urbanisation.

Les effets déclarés lors des coupures confirment l'impact transversal des pénuries : la baisse de production (78 %), la hausse des coûts (71 %) et la dégradation des conditions de vie et de sécurité (83 %) affectent simultanément les sphères économique, sociale et sécuritaire, soulignant l'urgence d'améliorer la continuité de la fourniture.

I.2.2 Capacités de production

La production d'électricité repose sur un parc de centrales thermiques à gaz et d'installations hydroélectriques, pour un total de 729 MW de capacité installée. Ce parc souffre de multiples contraintes qui limitent sa production effective à un niveau nettement inférieur à sa capacité nominale.

I.2.2.1 La Centrale Électrique du Congo (CEC) : Production thermique à gaz

La CEC, opérée dans le cadre d'un partenariat public-privé (État congolais 20 % et ENI 80 % depuis 2010), dispose d'une capacité installée de 484 MW répartie sur trois turbines à gaz (GT1 : 157 MW, GT2 : 157 MW, GT3 : 170 MW). En incluant d'autres unités thermiques, la capacité thermique totale à gaz atteint environ 510 MW. La CEC valorise le gaz naturel national (2 MSCMD) et couvre environ 75 % des besoins nationaux en réseau, avec un facteur de fiabilité de 98 %.

Cependant, plusieurs contraintes structurelles pèsent sur la production :

- Obsolescence de certains composants électroniques des GT1 et GT2, arrivés en fin de vie après plus de 15 années d'exploitation ;
- Crise financière chronique : E2C ne règle que 9 % des sommes facturées à la CEC, générant une créance de 192 milliards de FCFA qui compromet la maintenance et les investissements ;
- Réduction de l'approvisionnement en gaz par Marine XII au quatrième trimestre 2025, contraignant la CEC à réduire sa production ;
- Saturation de la capacité anticipée dès 2027, portée par la croissance industrielle (PAPN, ZES) et l'amélioration de l'électrification.

I.2.2.2 La production hydroélectrique

La capacité hydroélectrique installée est estimée à environ 219 MW, dont la centrale d'Imboulou (120 MW) constitue le principal ouvrage.

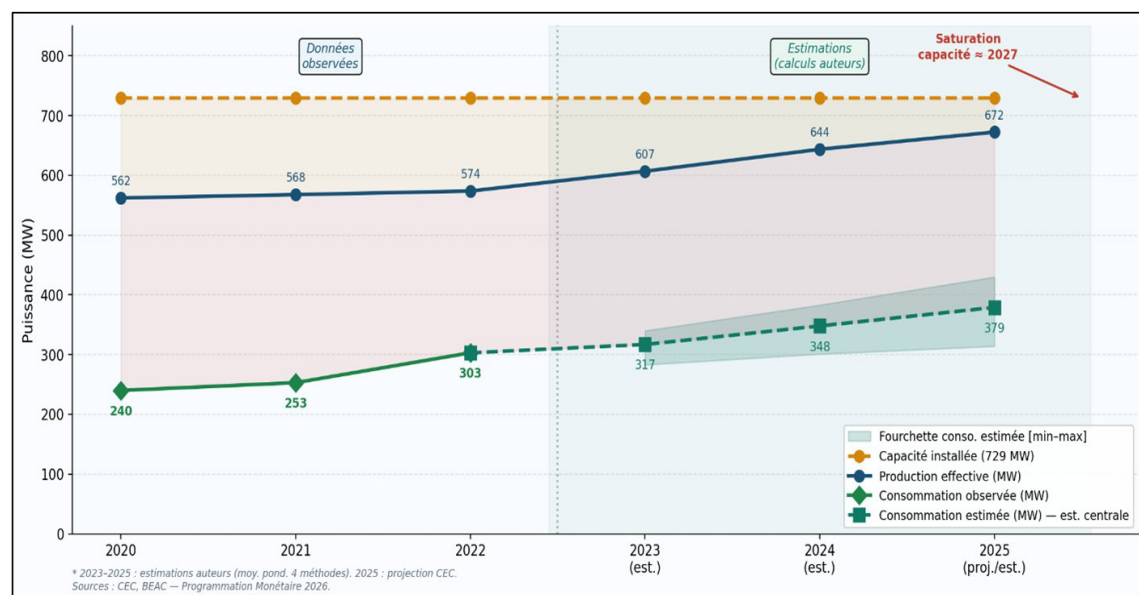
Sa production effective est très inférieure à la capacité nominale pour plusieurs raisons :

- Centrale d'Imboulou : une seule turbine sur quatre est opérationnelle, réduisant drastiquement la production effective ;
- Saisonnalité hydraulique : la puissance disponible oscille entre 147 MW (basses eaux) et 163 MW (hautes eaux) ;
- Sous-entretien chronique des barrages et équipements faute de financement suffisant ;
- Centrale thermique de Djeno (CED) à l'arrêt depuis 2024, privant le réseau d'une capacité additionnelle significative.

Tableau 12 : Capacités installées et production effective du réseau électrique national (2024)

Centrale / Source	Capacité installée (MW)	Puissance disponible (MW)	Taux d'utilisation	Observations
Gaz / Thermique (CEC + autres thermiques)	510 MW	450-470 MW	88-92 %	Fiabilité CEC : 98 %. Contraintes : fin de vie composants GT1/GT2, réduction gaz Marine XII T4 2025
Hydroélectricité (Imboulou + autres)	219 MW	147-163 MW*	67-74 %*	* Selon saison. Imboulou : 1 turbine/4 opérationnelle. CED (Djeno) à l'arrêt depuis 2024
Total réseau national	729 MW	597-633 MW	82-87 %	Capacité installée < demande potentielle estimée. Saturation anticipée dès 2027
Pertes techniques réseau (E2C)		43–45 % prod.		Parmi les plus élevées d'Afrique subsaharienne (source : Banque Mondiale)
Production nette consommée		330–363 MW		Après déduction des pertes. Estimation 2024 basée sur le ratio conso/ prod. historique

Source : CEC

Graphique 5 : Production, capacité installée et consommation d'électricité (2020-2025)

Source : CEC

Le graphique 5 met en évidence trois tendances fondamentales. Premièrement, la production effective suit une trajectoire haussière régulière : de 562,1 MW en 2020, elle atteint 672,4 MW en projection pour 2025, soit +19,6 % en cinq ans (+3,7 % par an en moyenne). Cette progression est quasi-exclusivement portée par la CEC, dont la production a augmenté de +1 % en 2025 malgré les contraintes de fin de trimestre.

Deuxièmement, la capacité installée reste figée à 729 MW sur toute la période, révélant l'absence d'investissements significatifs depuis plusieurs années. L'écart persistant entre la capacité et la production effective (de 96 à 132 MW selon les années) reflète les multiples contraintes opérationnelles et financières.

Troisièmement, la consommation estimée progresse de 240 MW (2020, observé) à 379 MW (2025, estimé), soit +57,9 % en cinq ans — un rythme nettement supérieur à celui de la production (+19,6 %). Cette divergence indique que la demande croît plus vite que l'offre, comprimant progressivement la marge entre production et consommation et confirmant le risque de saturation de la capacité à l'horizon 2027.

I.2.3 Réseau de transport et de distribution

Le réseau de transport et de distribution de l'électricité est géré par Énergie Électrique du Congo (E2C), entreprise publique en situation de monopole. Ce réseau constitue le maillon le plus défaillant de la chaîne électrique congolaise : il est la principale cause des coupures subies par les consommateurs finaux, indépendamment de la capacité de production disponible.

I.2.3.1 Les insuffisances structurelles du réseau E2C

- Vétusté avancée des équipements : une grande partie des infrastructures construites dans les années 1970-1980 n'a pas bénéficié de réhabilitations suffisantes. Les postes électriques de transformation, les lignes haute tension et les équipements de distribution ont dépassé leur durée de vie économique ;
- Pertes techniques extrêmement élevées : estimées à 43-45 % de la production totale injectée dans le réseau, ces pertes placent E2C parmi les opérateurs les plus inefficaces du continent africain, où la moyenne se situe autour de 20-25 % selon la Banque Mondiale ;
- Multiplication des incidents réseau : en 2025, le taux d'incidents a progressé de +28 % par rapport à 2024, principalement en raison de la dégradation des postes de Ngoyo (Pointe-Noire), Djiri et Tsielampo (Brazzaville).

Les données de consommation 2023, 2024 et 2025 sont des estimations calculées par moyenne pondérée de quatre méthodes (régression linéaire, tendance exponentielle, ratio consommation/production, élasticité PIB-électricité). Estimation centrale : 317 MW (2023), 348 MW (2024), 379 MW (2025). Fourchettes : [283-340], [301-383], [314-430] MW respectivement.

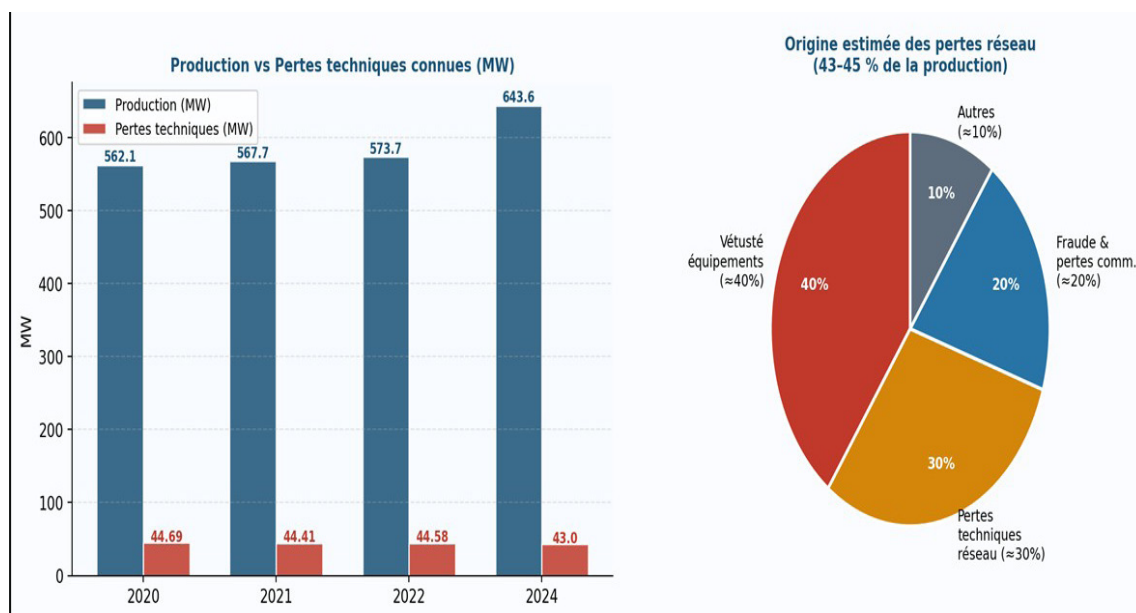
Ces défaillances ont réduit la demande adressée aux centrales de production au cours des deuxième et troisième trimestres 2025 ;

- Capacités de transit insuffisantes : les capacités du réseau haute tension entre Pointe-Noire et Brazzaville créent des goulots d'étranglement qui limitent le transfert d'énergie entre les deux pôles économiques. Des travaux sont en cours (ENI Congo, projet PASEL Banque Mondiale) mais leur achèvement prendra plusieurs années ;
- Tarification inadaptée : les tarifs de l'électricité n'ont pas été révisés depuis 1994. Le coût de production de la CEC (47 FCFA/kWh) est aujourd'hui nettement supérieur aux tarifs pratiqués par E2C, créant une distorsion économique non soutenable et privant le secteur des ressources nécessaires à son entretien.

Tableau 13 : Évolution des pertes techniques sur le réseau et de la production (2020-2025)

Année	Production nationale (MW)	Pertes techniques connues (MW)	Taux de pertes (%)	Statut donnée	Observations
2020	562,1	44,69	7,95 %	Observée	Niveau de référence. Pertes en MW stables malgré la hausse de production
2021	567,7	44,41	7,82 %	Observée	Légère amélioration du ratio : production croît plus vite que les pertes en MW
2022	573,7	44,58	7,77 %	Observée	Hausse consommation ; recours accru aux groupes électrogènes hors réseau
2023	606,9	.	43-45 %	Estimée	Déficit réseau : diesel plus sollicité hors réseau. Postes en dégradation
2024	643,6	43,0	6,68 %	Observée	Année critique : +28 % d'incidents réseau. Postes Ngoyo, Djiri, Tsielampo défaillants
2025 (proj.)	672,4		43-45 %	Estimée	Réhab. partielle réseau (PASEL, ENI Congo) ne compensera pas encore la hausse de prod.

Source : CEC

Graphique 6 : Pertes techniques et état du réseau électrique (E2C)

Source : CEC, Banque Mondiale

L'analyse révèle une situation paradoxale : alors que la production d'électricité progresse régulièrement (+19,6 % entre 2020 et 2025), les pertes techniques en valeur absolue restent quasi-stagnantes aux alentours de 43-45 MW pour les seules pertes mesurées sur les points de comptage disponibles. Le taux de pertes global (techniques et commerciales combinées) se maintient à un niveau structurellement élevé de 43-45 % selon la Banque Mondiale.

La décomposition de l'origine des pertes (panel droit) illustre la nature multidimensionnelle du problème : vétusté des équipements (40 % des pertes), pertes techniques de réseau stricto sensu (30 %) et pertes commerciales (fraudes, connexions illégales, comptage défaillant) (20 %) représentent ensemble 90 % des pertes.

En termes économiques, si le Congo parvenait à ramener son taux de pertes de 43-45 % au niveau africain moyen (20-25 %), la production disponible pour la consommation finale augmenterait d'environ 130 à 150 MW sans aucun investissement dans de nouvelles capacités de production. Cela souligne que la réhabilitation du réseau de distribution est tout aussi urgente que l'augmentation de la capacité de production.

I.2.4 Croissance de la demande en électricité

La demande d'électricité est soumise à plusieurs forces de croissance structurelles qui s'accroissent, tandis que l'offre peine à suivre. Les données de consommation officielles ne sont disponibles que pour la période 2020-2022 (240, 253 et 303 MW respectivement). Pour les années 2023 à 2025, les valeurs ont été estimées par quatre méthodes statistiques complémentaires, conduisant à une estimation centrale pondérée de 317 MW (2023), 348 MW (2024) et 379 MW (2025), avec des fourchettes d'incertitude détaillées ci-après.

I.2.4.1 Les facteurs de croissance de la demande

- Croissance démographique et urbanisation : le Congo présente l'un des taux d'urbanisation les plus élevés d'Afrique subsaharienne (68 %). L'extension physique des villes de Brazzaville et Pointe-Noire génère une demande croissante de raccordements nouveaux ;
- Développement industriel et grands projets : le Port Autonome de Pointe-Noire (PAPN), la Zone Économique Spéciale (ZES) et plusieurs projets miniers en développement représentent une demande industrielle potentielle significative. La CEC anticipe que ces clients industriels constitueront l'essentiel de la croissance de sa demande à l'horizon 2027-2029 ;
- Équipement croissant des ménages : la progression du revenu disponible s'accompagne d'une montée en gamme de l'équipement électroménager (climatiseurs, réfrigérateurs, téléphones, télévisions) ;
- Extension du réseau de distribution : les travaux du projet PASEL (Banque Mondiale) et de réhabilitation du réseau (ENI Congo, axe Pointe-Noire-Brazzaville) permettront de raccorder de nouveaux foyers et entreprises ;
- Développement du numérique et des services : la progression des services financiers mobiles, des télécommunications et du commerce électronique génère une demande électrique croissante et structurelle.

I.2.4.2 Méthodologie d'estimation de la consommation 2023-2025

En l'absence de données officielles, quatre méthodes ont été combinées pour estimer la consommation des années 2023 à 2025 :

- Méthode 1 : Régression linéaire (poids 20 %) : pente de +31,5 MW par an sur 2020-2022 ($R^2 = 0,897$) (328,360 et 391 MW) ;
- Méthode 2 : Tendance exponentielle (poids 25 %, meilleur $R^2 = 0,909$) : taux de croissance de +12,4 % par an (333,375 et 421 MW) ;

- Méthode 3 : Ratio consommation/production (poids 30 %, hypothèse prudente) : ratio moyen stable à $0,467 \times$ production estimée (283,301 et 314 MW (plancher)) ;
- Méthode 4 : Élasticité PIB-électricité (poids 10 %) : croissance du PIB Congo $\times$ élasticité 1,8 (322,346 et 371 MW).
- La méthode CAGR (taux +12,4 %/an, poids résiduel 15 %) contribue à la fourchette haute (340, 382 et 430 MW).

Tableau 14 : Évolution de la production, de la capacité installée et de la consommation (2020-2025)

Année	Capacité inst. (MW)	Production eff. (MW)	Consommation (MW)	Statut donnée	Fourchette [min-max]	Écart prod. Conso. (MW)
2020	729	562,1	240	Observée		+322,1
2021	729	567,7	253	Observée		+314,7
2022	729	573,7	303	Observée		+270,7
2023	729	606,9	317	Estimée	[283-340]	+289,9
2024	729	643,6	348	Estimée	[301-383]	+295,6
2025 (proj.)	729	672,4	379	Estimée	[314-430]	+293,4

Source : CEC

Les estimations de la consommation 2023-2025 révèlent une tendance de croissance de +5,0 %/an en moyenne (estimation centrale), contre +3,7 %/an pour la production effective. Cet écart de dynamique, la demande croissante plus rapide que l'offre, confirme la compression progressive de la marge entre capacité et consommation, ainsi que le risque de saturation annoncé par la CEC dès 2027.

L'écart entre la production effective et la consommation estimée, qui représente les pertes techniques et commerciales du réseau, reste considérable sur toute la période (270 à 322 MW selon les années), confirmant que 43 à 46 % de la production n'atteint pas le consommateur final. Même si les travaux de réhabilitation partielle du réseau (PASEL, ENI Congo) produisent des effets dans les prochaines années, leur ampleur demeure insuffisante pour modifier structurellement ce ratio.

En intégrant la consommation hors réseau officiel (groupes électrogènes de 79,5 % des entreprises enquêtées et de 9,35 % des ménages), la demande totale d'électricité est estimée à 380-500 MW en 2025, soit 50 à 130 MW au-dessus de la consommation réseau seule. Cette demande totale approche dangereusement de la production effective (672 MW), confirmant l'urgence d'investissements dans de nouvelles capacités de production.

À son rythme actuel de croissance, la consommation totale (réseau + hors réseau) devrait dépasser la production effective dès 2026-2027 dans le scénario central, et pourrait le faire dès 2025 dans le scénario haut. Sans décision ferme d'investissement sur l'expansion de la CEC ou la réhabilitation complète d'Imboulou, le Congo risque d'entrer dans une phase de déficit électrique structurel qui freinera son développement économique.

I.2.5 Interdépendance entre électricité et carburant

Les secteurs de l'électricité et des hydrocarbures entretiennent une relation d'interdépendance structurelle qui amplifie les effets des pénuries dans chacun des deux secteurs. Lorsque l'un connaît des perturbations, l'autre en subit nécessairement les répercussions, créant des boucles de rétroaction qui rendent d'autant plus difficile la gestion des crises énergétiques.

I.2.5.1 La dépendance de la production électrique au gaz et aux hydrocarbures

La production électrique nationale repose principalement sur la combustion d'hydrocarbures. Le gaz naturel représente entre 68 et 71 % de la production totale sur la période 2020-2025, tandis que le carburant liquide (diesel et gasoil) représente entre 5 et 8 %. L'hydroélectricité, plafonnée à environ 24 % du mix, ne dispose pas de marge de progression significative à court terme en raison des défaillances structurelles décrites précédemment.

Cette dépendance au gaz crée une vulnérabilité directe : toute perturbation de l'approvisionnement se traduit immédiatement par une baisse de la production électrique, comme l'illustre le quatrième trimestre 2025, avec la réduction des livraisons par Marine XII.

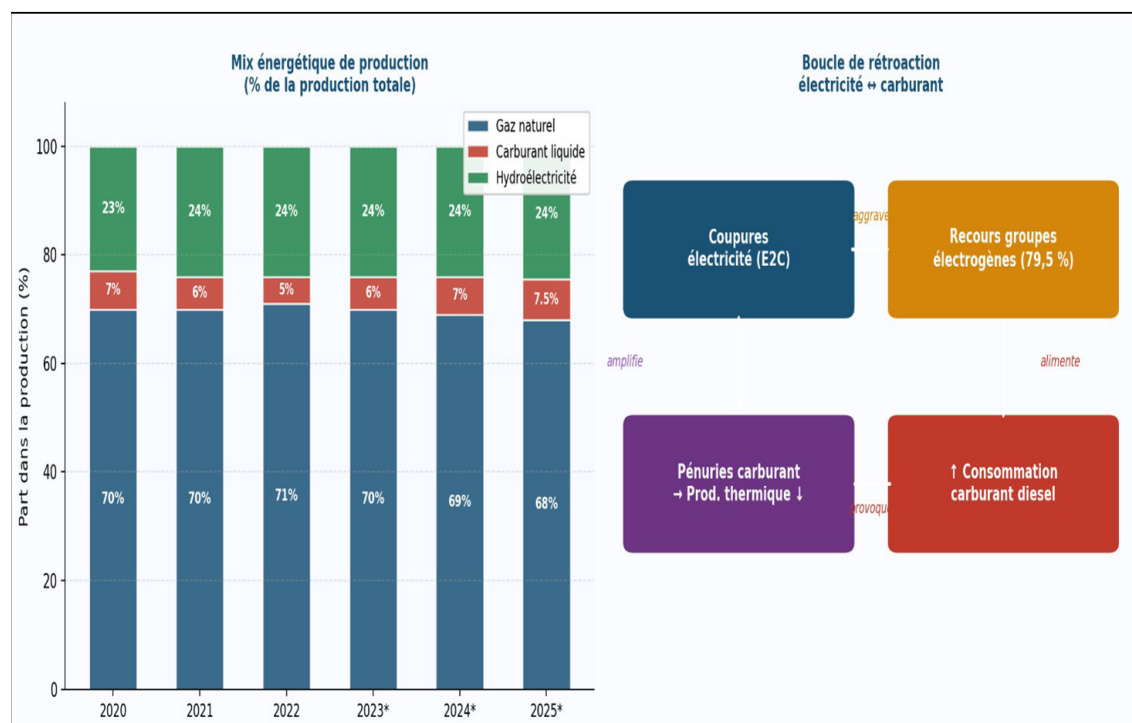
I.2.5.2 L'effet de report vers le carburant diesel lors des coupures

Lorsque le réseau électrique connaît des coupures, les consommateurs se tournent massivement vers les groupes électrogènes fonctionnant au diesel. Ce report accroît la demande de carburant hors du réseau officiel et contribue aux tensions sur le marché. L'enquête révèle l'ampleur du phénomène : 79,5 % des entreprises affectées ont acquis un groupe électrogène (81,1 % à Pointe-Noire). Du côté des ménages, 9,35 % déclarent utiliser un groupe électrogène, 12,52 % des lampes à pétrole et 80,92 % des lampes à piles comme solutions alternatives.

I.2.5.3 L'effet symétrique des pénuries de carburant sur la production électrique

Les pénuries de carburant affectent directement la production thermique d'électricité par deux canaux. D'une part, les contraintes financières liées au non-paiement d'E2C (9 % des factures réglées) réduisent la capacité de la CEC à s'approvisionner en matières premières et à financer la maintenance préventive. D'autre part, les difficultés d'importation de lubrifiants, de pièces de rechange et d'équipements, liées aux tensions sur le marché des devises, compromettent la continuité opérationnelle des turbines.

Graphique 7 : Interdépendance électricité-carburant -Mix énergétique et boucle de rétroaction (2020-2025)



Source : CEC

Les estimations de consommation pour 2023-2025 (317, 348 et 379 MW dans les estimations centrales) permettent d'affiner la lecture de l'interdépendance entre l'électricité et le carburant. La progression estimée de la consommation implique, par nature, une hausse de la demande de groupes électrogènes de compensation, qui constituent la partie cachée de la consommation électrique nationale. En 2025, la consommation totale (réseaux + groupes électrogènes) est estimée entre 380 et 500 MW, dont une part significative est alimentée par le diesel.

Le mix énergétique reste remarquablement stable sur toute la période (2020-2025) : le gaz naturel maintient une part de 68-71 %, l'hydroélectricité est figée à 24 % en raison des défaillances d'Imboulou, et le carburant liquide tend à légèrement progresser (de 5 % en 2022 à 7-8 % en 2025 estimé). Cette rigidité du mix, dans un contexte de croissance de la demande, renforce la dépendance aux hydrocarbures et la vulnérabilité aux chocs d'approvisionnement.

La boucle de rétroaction (panel droit) reste pleinement opérante sur la période estimée : les coupures d'électricité (aggravées par +28 % d'incidents du réseau en 2025) alimentent la demande de groupes électrogènes, qui pèse sur le marché du carburant, qui, à son tour, fragilise la production thermique. Briser cette spirale nécessite une action simultanée sur plusieurs leviers : la réhabilitation du réseau E2C, la diversification du mix énergétique vers les renouvelables, la réforme tarifaire et la résolution de la crise financière entre CEC et E2C.

L'état des lieux du secteur électrique congolais, enrichi des estimations de consommation pour la période 2023-2025, dessine un tableau cohérent d'un système sous double tension : une production croissante mais contrainte, et une demande qui s'accélère plus vite que l'offre ne progresse.

La capacité installée (729 MW) est nominalement suffisante pour les besoins actuels, mais la production effective nette disponible est réduite à environ 330-363 MW en raison des défaillances des équipements de production (Imboulou, CED Djeno) et des pertes colossales sur le réseau de distribution (43-45 % selon la Banque Mondiale). La consommation estimée, passant de 240 MW (2020) à 379 MW (2025), converge rapidement vers ce seuil de production nette, confirmant le risque de saturation physique à l'horizon 2027.

En intégrant la consommation hors réseau (groupes électrogènes : 79,5 % des entreprises et 9,35 % des ménages), la demande totale d'électricité est estimée à 380-500 MW en 2025, approchant dangereusement la production effective (672 MW). L'interdépendance avec le secteur des hydrocarbures constitue un facteur aggravant supplémentaire, créant des boucles de rétroaction qui amplifient les effets de toute pénurie dans l'un ou l'autre secteur.

L'état des lieux du secteur énergétique congolais met en évidence un paradoxe structurel persistant : malgré l'abondance de ressources naturelles, notamment le pétrole brut, le gaz naturel et un important potentiel hydroélectrique, le pays peine à assurer une fourniture régulière d'électricité et de produits pétroliers raffinés à sa population. Dans le secteur pétrolier aval, la CORAF, unique raffinerie nationale depuis 1982, dispose d'une capacité nominale restée inchangée à 21 000 barils par jour, alors même que la consommation intérieure a progressé de 23 % en cinq ans ; sa couverture du marché, oscillant entre 56 % en 2022 et 80 % sur la période 2024-2025, demeure fragile en raison de sa dépendance vis-à-vis des arbitrages de la SNPC pour son approvisionnement en brut et de son absence de maîtrise de la commercialisation, dans un contexte où la chaîne logistique n'offre qu'une autonomie d'environ 14 jours, très inférieure à la norme de 90 jours recommandée par l'AIE. Cette vulnérabilité est accentuée par la dépendance critique au CFCO pour l'approvisionnement de Brazzaville, dont la grève d'octobre 2024 a provoqué une pénurie, ainsi que par des coûts logistiques très variables selon les zones et par un système de prix administrés qui, en maintenant des prix inférieurs aux coûts réels, stimule artificiellement la demande et favorise les ruptures en cas d'accumulation d'arriérés de l'État.

Parallèlement, le secteur électrique présente des déséquilibres tout aussi marqués : bien que la capacité installée nationale atteigne 729 MW, la production nette disponible ne se situe qu'entre 330 et 363 MW en raison de pertes techniques et commerciales élevées (43 à 45 %) sur le réseau de E²C, tandis que les difficultés financières de l'opérateur, illustrées par le faible règlement des factures à la CEC et l'accumulation d'importantes créances, compromettent la maintenance des infrastructures ; à cela s'ajoute la sous-utilisation des capacités existantes, comme à la centrale d'Imboulou, et une croissance de la demande électrique (5 % par an) supérieure à celle de la production (3,7 %), laissant présager une saturation du système dès 2027. Ces deux secteurs sont

par ailleurs interdépendants dans une dynamique de rétroaction négative : les coupures d'électricité accroissent le recours aux groupes électrogènes, augmentant la demande de carburant, tandis que les pénuries de carburant fragilisent en retour la production thermique d'électricité, rendant ainsi insuffisante toute réponse sectorielle isolée ; au total, ces dysfonctionnements traduisent des fragilités structurelles profondes, notamment une capacité de raffinage insuffisante, une faible autonomie de stockage, une dépendance logistique critique, des pertes élevées sur le réseau électrique, une saturation anticipée du système et une gouvernance fragmentée peu coordonnée.

Les résultats présentés dans les chapitres suivants reposent sur ces données.





CHAPITRE II :

IMPACT DES PÉNURIES D'ÉLECTRICITÉ ET DE CARBURANT SUR LES MÉNAGES

Les pénuries d'électricité et de carburant ont des conséquences directes sur les conditions de vie des ménages. L'accès à l'énergie est indispensable pour l'éclairage, la conservation des aliments, la préparation des repas, les communications, les déplacements et l'exercice de nombreuses activités génératrices de revenus. Lorsque l'approvisionnement devient irrégulier, les ménages doivent supporter des coûts supplémentaires, modifier leurs habitudes de consommation et faire face à une dégradation de leur niveau de vie.

Dans un contexte marqué par la hausse du coût de la vie et par l'importance du secteur informel dans la formation des revenus, les perturbations énergétiques peuvent avoir des effets particulièrement sensibles sur le pouvoir d'achat, la sécurité alimentaire, la scolarisation des enfants et la santé des populations.

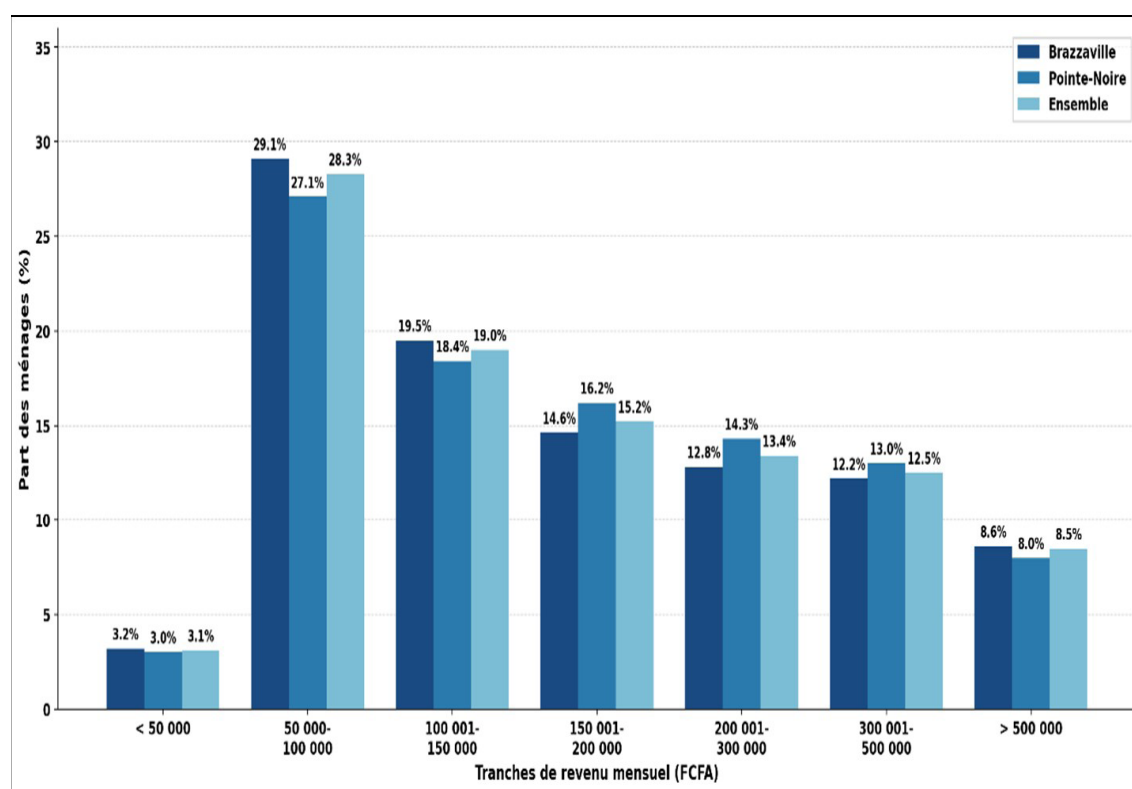
Le présent chapitre analyse les effets des pénuries d'énergie sur les ménages. Cette analyse, basée sur les données de l'enquête ISEPCE de novembre 2025, examine les conséquences socio-économiques de ces pénuries et les stratégies d'adaptation développées par les populations.

II.1 Profil des ménages enquêtés

L'enquête a été réalisée auprès d'un échantillon de ménages situés principalement dans les villes de Brazzaville et de Pointe-Noire, ainsi que dans certaines localités secondaires. Les ménages interrogés présentent des caractéristiques socio-économiques variées en termes de taille, de niveau de revenu et d'activité professionnelle.

La majorité des chefs de ménage exerce une activité dans le secteur informel, notamment dans le commerce, les services, le transport ou les petits métiers. Cette situation rend les revenus particulièrement sensibles aux perturbations de l'activité économique, notamment lorsque les pénuries d'énergie affectent la production, le transport ou les services.

Les dépenses des ménages sont dominées par les postes liés à l'alimentation, au logement, au transport et à l'énergie. Dans ce contexte, toute augmentation des dépenses liées à l'électricité ou au carburant peut entraîner une réduction de la consommation d'autres biens essentiels.

Graphique 8 : Répartition des ménages par niveau de revenu mensuel

Source : Source : Enquête ISEPCE, novembre 2025

Le graphique 8 révèle une structure de revenus fortement concentrée dans les tranches basses : près de 28 % des ménages de l'ensemble déclarent un revenu mensuel compris entre 50 000 et 100 000 FCFA, ce qui est cohérent avec la médiane observée (125 000 FCFA) et le mode à 50 000 FCFA. La distribution est caractéristiquement asymétrique à droite : si la moyenne (171 005 FCFA) dépasse largement la médiane, c'est en raison de quelques ménages à hauts revenus qui tirent la moyenne vers le haut. Ce profil de revenus est très similaire entre Brazzaville et Pointe-Noire, ce qui témoigne d'une homogénéité socio-économique entre les deux villes. La majorité des ménages enquêtés est particulièrement vulnérable aux hausses des prix induites par les pénuries de l'énergie en raison de son appartenance aux catégories à « faibles » et « moyens » revenus. Cette situation est exacerbée par leur capacité limitée à recourir à des solutions alternatives (groupes électrogènes, panneaux solaires, etc.).

II.2 Effets économiques des pénuries sur les ménages

Les pénuries d'électricité et de carburant entraînent une hausse des dépenses pour une grande partie des ménages. Lorsque l'électricité n'est pas disponible, les ménages doivent recourir à des sources d'énergie alternatives, souvent plus coûteuses.

Par ailleurs, les pénuries de carburant entraînent une hausse du coût du transport, ce qui se répercute sur le prix des biens de consommation, notamment des denrées alimentaires.

Ces effets combinés entraînent une hausse des dépenses contraintes et une baisse du revenu disponible.

Tableau 15 : Effets des pénuries de carburant sur les dépenses des ménages

Poste de dépense	Brazzaville	Pointe-Noire	Ensemble
Alimentation	17,1 % des ménages déclarent une augmentation des dépenses alimentaires	9,8 % des ménages déclarent une augmentation des dépenses alimentaires	14,1 % des ménages déclarent une augmentation des dépenses alimentaires
Transport	68,7 % des ménages déclarent une augmentation des dépenses de transport	75,3 % des ménages déclarent une augmentation des dépenses de transport	71,2 % des ménages déclarent une augmentation des dépenses de transport
Éclairage	44,4 % des ménages déclarent une augmentation des dépenses d'éclairage	24,9 % des ménages déclarent une augmentation des dépenses d'éclairage	37,1 % des ménages déclarent une augmentation des dépenses d'éclairage
Carburant groupe électrogène	22,5 % des ménages déclarent une augmentation des coûts d'achat de carburant	24,9 % des ménages déclarent une augmentation des coûts d'achat de carburant	23,4 % des ménages déclarent une augmentation des coûts d'achat de carburant
Bien-être & sécurité	56,3 % déclarent l'insécurité lors des coupures ; 78,2 % signalent une hausse des agressions (cambriolages : 79,8 % ; blessures : 60,6 %)	46,4 % déclarent l'insécurité ; 78,6 % signalent une hausse des agressions (cambriolages : 83,4 % ; blessures : 48,8 %)	52,1 % déclarent l'insécurité ; 78,3 % signalent une hausse des agressions (cambriolages : 81,2 % ; blessures : 56,2 %)
Risques globaux d'insécurité	23,3 % des ménages	22,1 % des ménages	22,9 % des ménages

Source : Enquête ISEPCE, novembre 2025

Les résultats de l'enquête montrent que de nombreux ménages déclarent avoir réduit certaines dépenses, notamment en matière d'alimentation, de transport ou d'éducation, afin de faire face à l'augmentation des coûts.

Dans certains cas, les pénuries entraînent également une perte de revenus, lorsque l'activité professionnelle dépend de l'électricité ou du transport.

Les données de l'enquête ISEPCE révèlent que les conséquences sociales des pénuries sont aussi sévères que leurs effets économiques : 52,1 % des ménages déclarent un sentiment d'insécurité lors des coupures nocturnes, et 78,3 % signalent une hausse des actes de délinquance (cambriolages : 81,2 % ; blessures : 56,2 %). Ces chiffres, combinés aux difficultés de scolarisation et à la dégradation des services de santé, dessinent un tableau social préoccupant qui dépasse largement la seule sphère économique.

Les coupures d'électricité limitent l'éclairage, perturbent les activités scolaires et compliquent la conservation des aliments. Elles peuvent également affecter le fonctionnement des centres de santé et des services publics.

Les pénuries de carburant rendent les déplacements plus difficiles, augmentent le coût du transport et compliquent l'accès aux marchés, aux écoles et aux lieux de travail.

Dans certains quartiers, l'absence d'éclairage public peut également accroître le sentiment d'insécurité.

Les résultats indiquent que les effets sociaux concernent notamment :

- la difficulté d'étudier le soir ;
- la détérioration des conditions de vie ;
- l'augmentation du stress et de l'insécurité ;
- la réduction des déplacements ;
- la baisse du niveau de vie.

Ces effets sont plus marqués chez les ménages les plus modestes.

II.3 Effets sociaux des pénuries

Face aux pénuries, les ménages développent différentes stratégies pour continuer à satisfaire leurs besoins essentiels.

Ces solutions permettent de limiter les effets immédiats des pénuries, mais entraînent souvent des coûts supplémentaires importants. Le tableau 18 montre que les lampes à pétrole, qui jadis étaient la panacée des populations, sont utilisées par 12,5 % de la population enquêtée. On note un fort recul au profit des lampes à piles, représentant 80,9 % des ménages, du fait du progrès technique. En revanche, le groupe électrogène et les panneaux solaires, bien que plus efficaces, ne représentent respectivement que 9,3 % et 5,9 % des ménages. Cette situation reflète, à la fois, une inégalité de revenus entre les ménages aisés et les ménages les plus modestes, et une sous exploitation de l'énergie solaire, dont l'appropriation par les populations demeure faible.

Tableau 16 : Solutions alternatives utilisées par les ménages lors des coupures d'électricité

Solution alternative	Ensemble des ménages
Lampes à piles	80,92 % des ménages
Lampes à pétrole	12,52 % des ménages
Groupe électrogène	9,35 % des ménages
Autres solutions	6,22 % des ménages

Source : Enquête ISEPCE, novembre 2025

L'enquête montre que les ménages disposant de revenus plus élevés ont davantage recours aux groupes électrogènes, tandis que les ménages à revenu faible recourent principalement à des solutions moins coûteuses mais moins efficaces.

II.4 Mésures d'atténuation mises en oeuvre et attentes des ménages

Outre les solutions individuelles, les ménages ont été interrogés sur les mesures qu'ils mettent en œuvre pour faire face aux pénuries et celles qu'ils souhaitent voir adoptées par les pouvoirs publics.

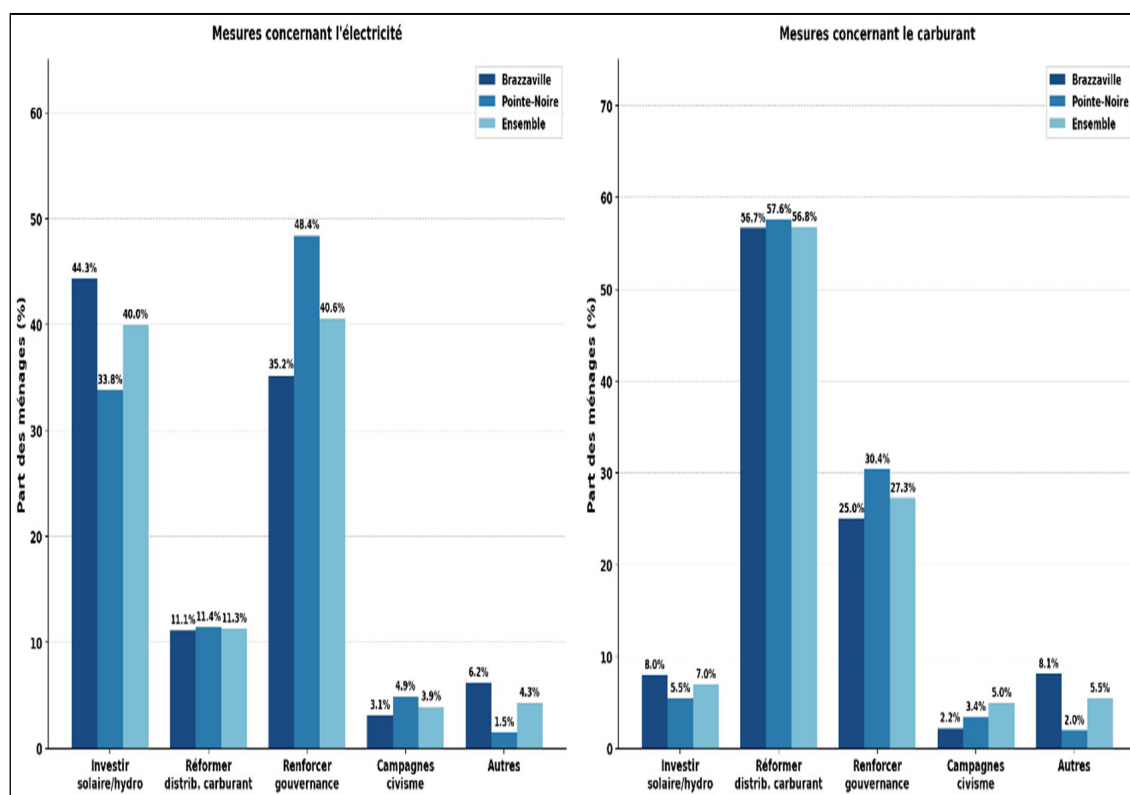
Les mesures d'adaptation les plus fréquentes comprennent :

- la réduction de la consommation ;
- la modification des horaires d'activité ;
- l'achat de carburant dans d'autres zones ;
- le recours à des équipements alternatifs.

Les ménages expriment également des attentes importantes en matière d'amélioration de l'approvisionnement énergétique.

Les principales mesures souhaitées concernent :

- la réduction des coupures d'électricité ;
- la disponibilité régulière du carburant ;
- la baisse des coûts de l'énergie ;
- l'amélioration de la distribution ;
- le renforcement des infrastructures.

Graphique 9 : Mesures prioritaires souhaitées par les ménages selon le type de pénurie

Source : Enquête ISEPCE, novembre 2025

Le graphique 9 met en évidence des priorités d'action très différentes selon la nature de la pénurie. Pour l'électricité, les ménages se partagent principalement entre deux attentes : l'investissement dans le solaire ou l'hydroélectricité (40,0 % de l'ensemble) et le renforcement de la gouvernance et de la transparence du secteur énergétique (40,6 %). Ce dernier item est davantage plébiscité à Pointe-Noire (48,4 %) qu'à Brazzaville (35,2 %), suggérant une perception plus critique de la gestion du secteur dans la capitale économique. Pour le carburant, c'est la réforme de la distribution qui domine très largement les attentes (56,8 % de l'ensemble), et ce de manière homogène entre les deux villes (56,7 % à Brazzaville, 57,6 % à Pointe-Noire). Ce résultat indique que les ménages attribuent les pénuries de carburant principalement à des défaillances organisationnelles et de distribution, plutôt qu'à une insuffisance de l'offre brute. Ces perceptions constituent un signal fort pour les décideurs publics : toute stratégie de réforme énergétique devra combiner investissements dans les infrastructures et amélioration de la gouvernance du secteur.

Les résultats montrent que la sécurité énergétique est perçue comme une priorité pour l'amélioration des conditions de vie.

L'analyse des données de l'enquête montre que les pénuries d'électricité et de carburant ont des effets significatifs sur les ménages, en entraînant une augmentation des dépenses, une réduction du pouvoir d'achat et une dégradation des conditions de vie.

Ces effets sont particulièrement marqués sur le poste transport, dont les dépenses ont augmenté pour 71,2 % des ménages, plus à Pointe-Noire (75,3 %) et qu'à Brazzaville (68,7%), et sur les dépenses d'éclairage, afférant à 37,1 % d'entre eux. Sur le plan sécuritaire, 52,1 % des ménages déclarent un sentiment d'insécurité lors des coupures d'électricité, et 78,3 % signalent une hausse des actes de délinquance. Ces chiffres attestent que les pénuries d'énergie ne sont pas seulement un phénomène économique, mais aussi un facteur de dégradation de la cohésion sociale.

Les ménages développent des stratégies d'adaptation, mais celles-ci restent insuffisantes pour compenser les perturbations. De plus, les solutions alternatives qui semblent les plus efficaces, demeurent coûteuses pour les ménages à revenus faibles ou moyens. Les résultats mettent en évidence la nécessité d'améliorer la continuité de l'approvisionnement énergétique afin de préserver le niveau de vie des populations et de limiter les tensions sociales. Deux signaux prioritaires se dégagent nettement des attentes exprimées par les ménages : la réforme du système de distribution du carburant, placée en tête des priorités pour 56,8 % des répondants, et le renforcement de la gouvernance du secteur électrique, cité par 40,6 % d'entre eux. Ces attentes exprimées à l'endroit des pouvoirs publics appellent à une stratégie de sécurisation énergétique combinant investissements dans les infrastructures et amélioration de la gouvernance du secteur.



CHAPITRE III :

**IMPACT DES PÉNURIES D'ÉLECTRICITÉ
ET DE CARBURANT SUR LES ENTREPRISES**

La continuité de l'approvisionnement en électricité et en carburant constitue une condition essentielle au bon fonctionnement des entreprises. L'énergie intervient dans la production, le transport, la conservation des produits, les communications et l'ensemble des activités de service. Lorsque l'approvisionnement devient irrégulier, les entreprises sont confrontées à des interruptions de production, à une hausse des coûts d'exploitation et à une baisse de leur rentabilité.

Dans une économie caractérisée par la prédominance des petites et moyennes entreprises et l'importance du secteur informel, les perturbations énergétiques peuvent avoir des conséquences particulièrement marquées sur l'activité économique, l'emploi et l'investissement.

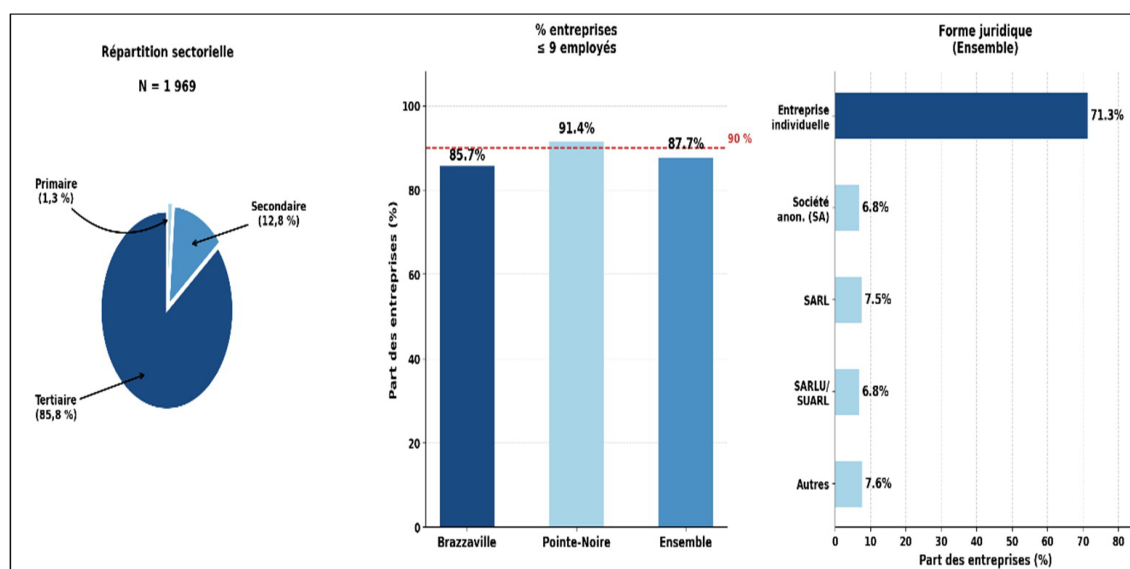
Le présent chapitre a pour objectif d'analyser l'impact des pénuries d'électricité et de carburant sur les entreprises, à partir des données recueillies lors de l'enquête. L'analyse porte sur les effets sur la production, les coûts, l'emploi, l'investissement, ainsi que sur les stratégies d'adaptation mises en œuvre par les opérateurs économiques

I.1 Profil des entreprises enquêtées

L'enquête a été réalisée auprès d'un échantillon d'entreprises appartenant à différents secteurs d'activité, notamment le commerce, l'industrie, les services, la transformation et le transport. La majorité des entreprises interrogées sont situées à Brazzaville et à Pointe-Noire, où se concentre l'essentiel de l'activité économique.

Les entreprises enquêtées présentent des tailles variées, allant des petites unités du secteur informel aux entreprises structurées dotées d'équipements industriels. Une proportion importante dépend fortement de l'électricité pour la production et du carburant pour le transport des marchandises.

La structure du tissu économique montre une forte présence de petites entreprises, dont les capacités financières sont limitées, ce qui les rend particulièrement vulnérables aux perturbations de l'approvisionnement énergétique.

Graphique 10 : Structure des entreprises enquêtées

Source : Enquête ISEPCE, novembre 2025

Le graphique met en évidence trois traits structurels marquants du tissu entrepreneurial enquêté. Premièrement, le secteur tertiaire domine largement avec 85,8 % des entreprises, reflétant la tertiarisation de l'économie urbaine congolaise, où le commerce, les services et le transport constituent l'essentiel du tissu productif. Deuxièmement, la quasi-totalité des entreprises est de très petite taille : 87,7 % de l'ensemble comptent au maximum 9 employés, proportion encore plus élevée à Pointe-Noire (91,4 %) qu'à Brazzaville (85,7 %). Cette microentreprise dominante présente des capacités financières très limitées, ce qui réduit les marges d'adaptation face aux chocs énergétiques. Troisièmement, la forme juridique révèle une prédominance écrasante des entreprises individuelles (71,3 %), souvent non formalisées et dépourvues d'accès au crédit formel. Ce profil souligne la forte vulnérabilité structurelle du tissu entrepreneurial face aux pénuries d'énergie..

Les résultats montrent que les secteurs les plus dépendants de l'énergie sont :

- l'industrie et la transformation ;
- le commerce ;
- le transport ;
- les services utilisant des équipements électriques.

III.2 Effets des pénuries sur la production et le chiffre d'affaires

Les pénuries d'électricité et de carburant entraînent de fortes perturbations de l'activité des entreprises. Les coupures d'électricité peuvent provoquer l'arrêt des machines, des retards de production ou l'impossibilité d'assurer certaines prestations.

De même, les pénuries de carburant compliquent l'approvisionnement en matières premières, le transport des marchandises et la distribution des produits.

Une proportion importante des entreprises interrogées déclare avoir subi une baisse de production au cours de la période récente.

Tableau 17 : Impact des pénuries d'électricité sur la production des entreprises

Indicateur	Brazzaville	Pointe-Noire	Ensemble
Entreprises déclarant une baisse de production due aux pénuries d'électricité	36,8 %	39,6 %	37,8 %

Source : Enquête ISEPCE, novembre 2025

Les résultats indiquent que les effets les plus fréquents sont :

- interruption temporaire de l'activité ;
- réduction du volume de production ;
- retard dans les livraisons ;
- perte de clientèle.

La baisse du chiffre d'affaires est particulièrement importante pour les petites entreprises dont l'activité dépend directement de la disponibilité de l'électricité.

III.2 Effets sur les coûts d'exploitation

Pour maintenir leur activité, les entreprises doivent souvent recourir à des solutions alternatives lorsque l'électricité n'est pas disponible. La solution la plus fréquente est l'utilisation de groupes électrogènes, ce qui nécessite l'achat de carburant à coût élevé.

Les pénuries de carburant peuvent également entraîner une hausse des frais de transport, ce qui se répercute sur les coûts des matières premières et des produits finis. Ces dépenses supplémentaires réduisent les marges des entreprises et peuvent compromettre leur rentabilité.

Tableau 18 : Hausse des coûts d'exploitation des entreprises liée aux pénuries d'électricité

Indicateur	Brazzaville	Pointe-Noire	Ensemble
Entreprises déclarant une augmentation de leurs coûts opérationnels due aux pénuries d'électricité	27,6 %	21,0 %	25,4 %

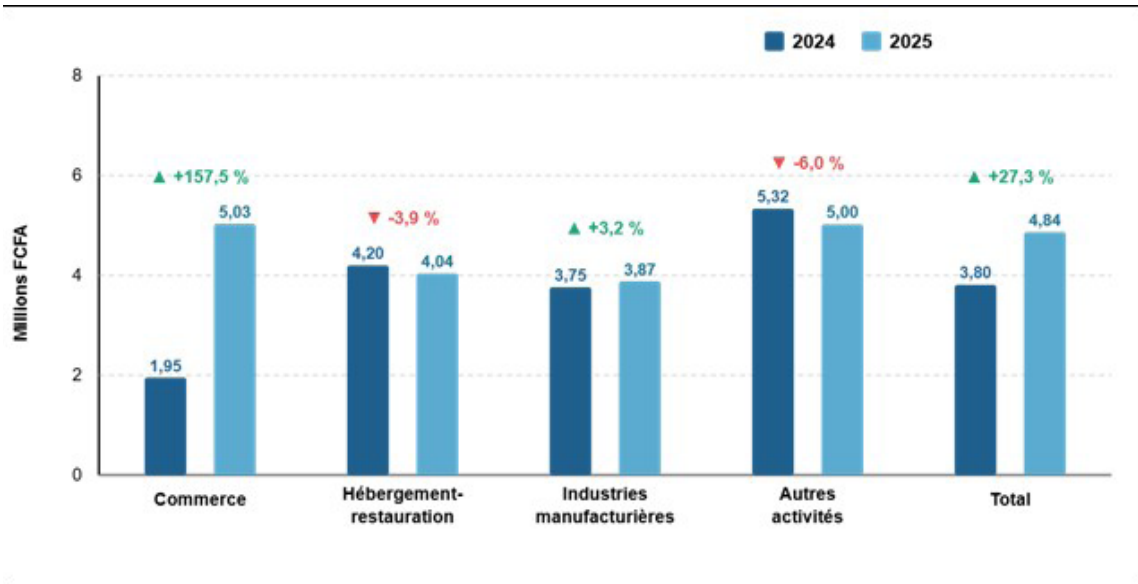
Source : Enquête ISEPCE, novembre 2025c

Tableau 19 : Recours aux groupes électrogènes pour faire face aux pénuries

Mesure d'adaptation	Brazzaville	Pointe-Noire	Ensemble
Entreprises ayant acheté un groupe électrogène pour s'adapter aux pénuries	78,6 %	81,1 %	79,5 %

Source : Enquête ISEPCE, novembre 20

Graphique 11 : Coûts supplémentaires supportés par les entreprises selon le secteur (2024 vs 2025)



Source : Enquête ISEPCE, novembre 2025

Le graphique 11 illustre l'évolution des coûts supplémentaires supportés par les entreprises liées aux pénuries énergétiques entre 2024 et 2025. Le secteur du commerce enregistre de loin la plus forte progression, avec un bond de +157,5 % (de 1,95 à 5,03 millions FCFA en moyenne), signe que les entreprises commerciales davantage dépendantes du transport et de la chaîne d'approvisionnement subissent de plein fouet l'aggravation des pénuries de carburant. En revanche, les secteurs de l'hébergement-restauration et des autres activités voient leurs coûts légèrement diminuer (-3,9 % et -6,0 % respectivement), ce qui pourrait traduire une adaptation progressive par des solutions alternatives ou une réduction de l'activité. Les industries manufacturières affichent une hausse modérée (+3,2 %), ce qui signale une plus grande capacité à absorber les chocs grâce à des équipements propres (groupes électrogènes). Au total, le coût moyen, tous secteurs confondus, progresse de +27,3 % en un an, confirmant l'aggravation de la charge énergétique sur les entreprises et son impact croissant sur leur rentabilité.

Les résultats montrent que certaines entreprises sont contraintes d'augmenter leurs prix pour compenser la hausse des coûts, ce qui peut contribuer à la hausse générale des prix dans l'économie.

III.4 Effets sur l'emploi et l'investissement

Les pénuries d'électricité et de carburant ont eu des répercussions importantes sur l'emploi et les capacités d'investissement des entreprises. Les résultats montrent que 37,8 % des entreprises ont enregistré une diminution de leur production, tandis que 25,4 % déclarent une augmentation des coûts opérationnels. Par ailleurs, 12,3 % des entreprises ont procédé à des licenciements et 12,6 % à une diminution des salaires. Ces ajustements restent toutefois relativement limités, les entreprises privilégiant davantage la compression des marges afin de maintenir leurs activités..

Tableau 20 : Effets des pénuries sur les activités et l'emploi des entreprises

Indicateurs	Brazzaville (%)	Pointe-Noire (%)	Total (%)
Diminution de la production	36,8	39,6	37,8
Augmentation des coûts opérationnels	27,6	21	25,4
Licenciement de travailleurs	9,5	17,8	12,3
Diminution des salaires	13,6	10,6	12,6

Source : Enquête ISEPCE, novembre 2025

Les ménages confirment également cette tendance : 9,8 % déclarent une perte d'heures de travail liée aux pénuries d'électricité et 8 % en raison des pénuries de carburant. Ces perturbations affectent directement la continuité des activités économiques et la productivité du travail.

Tableau 21 : Perte d'heures de travail des ménages

Indicateurs	Pourcentage (%)
Perte d'heures de travail liée aux pénuries d'électricité	9,8
Perte d'heures de travail liée aux pénuries de carburant	8,0

Source : Enquête ISEPCE, novembre 2025

Les pénuries d'énergie ont également un impact significatif sur l'investissement. L'investissement moyen supplémentaire destiné à pallier les défaillances énergétiques est passé de 3,85 millions FCFA en 2024 à 4,91 millions FCFA en 2025, soit une hausse de 27,5 %. À l'échelle de l'échantillon, près de 5 milliards FCFA ont été mobilisés en deux ans uniquement pour financer des solutions alternatives. Ces dépenses constituent un coût d'opportunité important au détriment des investissements productifs susceptibles de soutenir la croissance et l'emploi.

Tableau 22 : Évolution des investissements contraints liés aux pénuries

Indicateurs	2024	2025
Investissement moyen supplémentaire (millions FCFA)	3,85	4,91
Investissement total de l'échantillon (milliards FCFA)	2,23	2,71

Source : Enquête ISEPCE, novembre 2025

Les entreprises disposant de moyens financiers limités apparaissent comme les plus vulnérables. En effet, 53 % des entreprises industrielles n'ont pas investi dans des solutions alternatives malgré les pénuries, en raison de contraintes financières importantes. Enfin, 70,8 % des entreprises considèrent que les pénuries freinent fortement leur croissance, notamment à travers la baisse des capacités de production, les surcoûts énergétiques et le découragement de l'investissement.

Tableau 23 : Perception des entreprises sur les effets des pénuries

Perception	Effectif	Pourcentage (%)
Freine la croissance	1 394	70,8
Freine partiellement	388	19,7
Ne freine pas	163	8,3

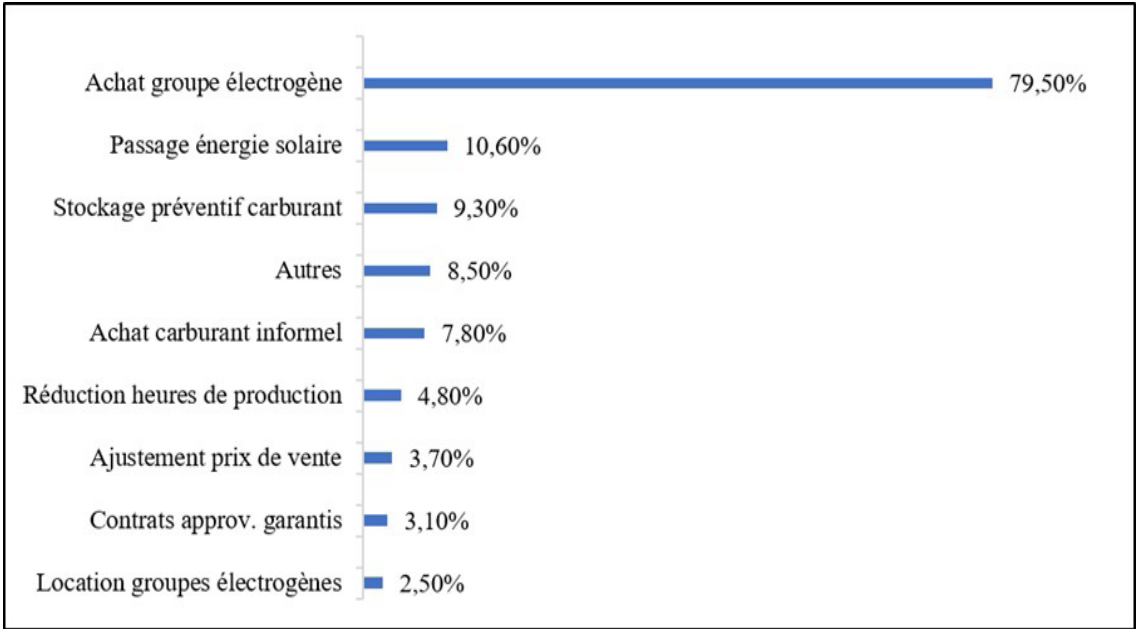
Source : Enquête ISEPCE, novembre 2025

III.5 Mesures mises en œuvre par les entreprises

Face aux pénuries, les entreprises développent différentes stratégies pour continuer à fonctionner.

Les mesures les plus couramment adoptées sont, en premier lieu, l'utilisation de groupes électrogènes, suivie du recours à l'énergie solaire. Viennent ensuite le stockage préventif de carburant, le recours à d'autres fournisseurs, puis, en dernier ressort, l'achat informel de carburant

Graphique 12 : Répartition des mesures mises en œuvre par les entreprises face aux pénuries



Source : Enquête ISEPCE, novembre 2025

Les entreprises ont également été interrogées sur les mesures qu'elles jugent nécessaires pour améliorer la situation.

Les principales mesures souhaitées concernent :

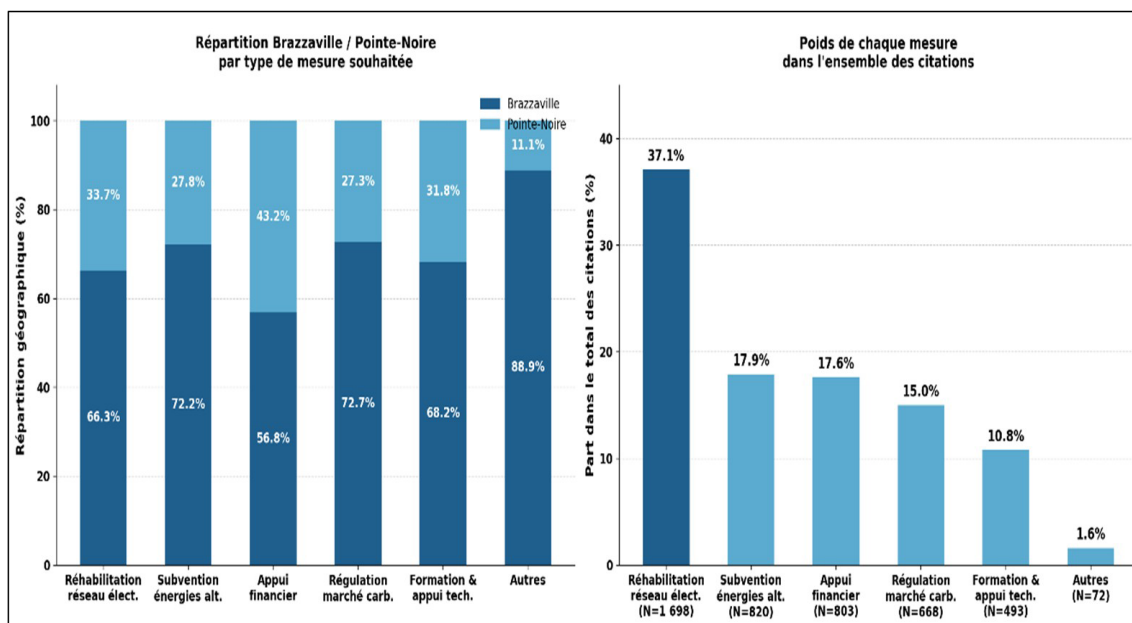
- la réduction des coupures d'électricité ;
- la disponibilité régulière du carburant ;
- l'amélioration des infrastructures ;
- la baisse du coût de l'énergie ;
- une meilleure organisation du secteur.

Tableau 24 : Mesures souhaitées par les entreprises pour améliorer l'approvisionnement énergétique

Mesure prioritaire souhaitée	Brazzaville	Pointe-Noire	Total	% Total
Réhabilitation du réseau électrique	1 126 (66,3 %)	572 (33,7 %)	1 698	37,1 %
Subvention énergies alternatives aux entreprises	592 (72,2 %)	228 (27,8 %)	820	17,9 %
Appui financier direct aux entreprises	456 (56,8 %)	347 (43,2 %)	803	17,6 %
Régulation du marché du carburant	500 (72,7 %)	188 (27,3 %)	688	15,0 %
Formation et appui technique	336 (68,2 %)	157 (31,8 %)	493	10,8 %
Autres	64 (88,9 %)	8 (11,1 %)	72	1,6 %

Source : Enquête ISEPCE, novembre 2025

Graphique 13 : Solutions prioritaires proposées par les entreprises selon le type d'intervention



Source : Enquête ISEPCE, novembre 2025

Le graphique 13 offre une double lecture des mesures souhaitées par les entreprises. Le panel gauche montre que, pour la quasi-totalité des mesures, Brazzaville concentre entre 57 % et 89 % des citations, ce qui reflète simplement le poids démographique et économique plus important de la capitale (64,6 % de l'échantillon). Notable exception : l'appui financier direct attire proportionnellement davantage de citations de Pointe-Noire (43,2 %), suggérant une demande de soutien financier plus forte dans la capitale économique. Le panel droit révèle une hiérarchie claire dans les priorités des opérateurs économiques : la réhabilitation du réseau électrique arrive nettement en tête avec 37,1 % des citations totales, témoignant que les entreprises identifient avant tout une défaillance infrastructurelle à la source des pénuries. La subvention aux énergies alternatives (17,9 %) et l'appui financier direct (17,6 %) forment un deuxième cluster de priorités quasi équivalentes, traduisant le besoin de soutien financier pour financer des solutions d'autonomisation énergétique. La régulation du marché du carburant (15,0 %) vient ensuite, signe que les dysfonctionnements du marché pétrolier sont perçus comme un facteur aggravant identifiable. Ces résultats dessinent une feuille de route claire pour les pouvoirs publics : combiner réhabilitation des infrastructures électriques, incitations financières à l'adoption d'énergies alternatives et amélioration de la régulation du secteur des hydrocarbures.

Les résultats montrent que la sécurité énergétique est considérée comme une condition essentielle au développement du secteur privé.

L'analyse des données montre que les pénuries d'électricité et de carburant ont des effets significatifs sur l'activité des entreprises, en entraînant une baisse de la production, une hausse des coûts et une réduction des investissements.

Ces perturbations peuvent affecter l'emploi, la compétitivité et la croissance économique. Les entreprises développent des stratégies d'adaptation, mais ces stratégies demeurent coûteuses et ne peuvent se substituer à une amélioration durable de l'approvisionnement énergétique. Ces résultats confirment que la sécurité énergétique constitue un enjeu majeur pour le développement économique du pays.



CHAPITRE IV :

LES REPERCUSSIONS DES PENURIES DE CARBURANT SUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS

Le secteur des transports constitue l'une des épinés dorsales de l'économie urbaine en République du Congo. Les transports collectifs urbains (taxis, minibus, cent-cents et taxis-motos) assurent quotidiennement la mobilité de millions de personnes dans les villes de Brazzaville et de Pointe-Noire, en reliant les populations à leurs activités économiques, aux services de santé, aux établissements d'enseignement et aux marchés. Or, la récurrence et l'intensité des pénuries de carburant perturbent profondément ce secteur, compromettant sa capacité à maintenir un service régulier, accessible et abordable.

En République du Congo, les pénuries de carburant réduisent fortement la capacité opérationnelle du transport urbain en limitant le nombre de trajets disponibles, en allongeant les délais d'approvisionnement et en augmentant les coûts d'exploitation. Elles engendrent une désorganisation quotidienne marquée par des retards, des annulations et une baisse généralisée de la productivité, qui touchent particulièrement les petits opérateurs et les transporteurs du secteur informel. Au-delà des effets immédiats, l'instabilité énergétique fragilise la viabilité économique du secteur, dégrade la qualité et la régularité des services, alourdit les coûts pour les ménages et les entreprises, et freine, à long terme, les investissements dans la mobilité urbaine

Le présent chapitre vise à analyser en profondeur les impacts des pénuries de carburant et d'électricité sur les transporteurs urbains en République du Congo, en s'appuyant sur des indicateurs spécifiques tels que l'Indice de Stress Carburant (ISC), l'Indice de Perturbation Opérationnelle, le Score de Stratégies d'Adaptation et l'Indice de Transmission Tarifaire. L'objectif est d'identifier les mécanismes de vulnérabilité et d'adaptation des transporteurs, ainsi que les effets de la diffusion des pénuries énergétiques sur l'économie des ménages urbains, afin d'éclairer la formulation de politiques publiques visant à renforcer la résilience et la durabilité du secteur des transports.

Le chapitre s'articule en quatre points à savoir : profil des transporteurs et de leur activité, impacts économiques des pénuries sur la productivité et la tarification, indicateurs synthétiques d'impact, stratégies d'adaptation et attentes des transporteurs envers les pouvoirs publics

IV.1 Profil et activité des transporteurs

IV.1.1 Profil sociodémographique des transporteurs

L'analyse des caractéristiques socio-démographiques des transporteurs enquêtés révèle plusieurs points saillants concernant la composition du secteur et la structuration du parc de transport urbain dans les deux villes

Tableau 25 : Caractéristiques des transporteurs et répondants par ville

Variable	Modalité	Brazzaville		Pointe-Noire		Total	
		Effectif	%	Effectif	%	Effectif	%
Type de moyen de transport	Bus (Hiace et coaster)	167	36	142	30	309	33
	Taxi Cent-Cent (Picnic)	150	32	198	41	348	37
	Taxi	29	6,2	76	16	105	11
	Taxi-Moto	120	26	62	13	182	19
Tranche d'âge du conducteur	≤ 25 ans	64	14	53	11	117	12
	26-35 ans	160	34	198	41	358	38
	36-45 ans	163	35	177	37	340	36
	46-55 ans	61	13	47	9,8	108	11
	56 ans et plus	18	3,9	3	0,6	21	2,2

Source : Enquête ISEPCE, novembre 2025

La répartition par type de transport met en évidence des structures opérationnelles différenciées entre les deux villes. À Brazzaville, les bus (35,8%) et les cent-cents (32,2%) dominent le parc enquêté, tandis que les taxis-motos (25,8%) représentent une part significative. À Pointe-Noire, les cent-cents (41,4%) constituent le mode dominant, les bus représentant 29,7% du parc, les taxis 15,9% et les taxis-motos 13,0%. Cette configuration reflète des habitudes de mobilité urbaine distinctes : Brazzaville se caractérise par une plus forte proportion de transports en bus, liée à une configuration urbaine plus dense, tandis que Pointe-Noire présente un parc de taxis davantage orienté vers les taxis cent-cent et les taxis.

S'agissant de la structure par âge, la majorité des conducteurs se situe dans la tranche d'âge de 26 à 45 ans, soit 73,9% des répondants dans les deux villes. Les conducteurs âgés de 26 à 35 ans représentent 34,3% à Brazzaville et 41,2% à Pointe-Noire, tandis que la tranche des 36-45 ans compte respectivement 35,0% et 37,2%. Cette concentration sur la population en âge actif confirme que le transport urbain reste une activité à forte intensité de travail, particulièrement exposée aux chocs d'approvisionnement en carburant. Les conducteurs les plus jeunes (moins de 25 ans) et les plus âgés (56 ans et plus) demeurent minoritaires, avec respectivement 12,4% et 2,2% de l'effectif total.

En matière de genre, le secteur est quasi exclusivement masculin : les hommes représentent 99,9% des conducteurs enquêtés, les femmes n'y participant qu'à titre très marginal. Par ailleurs, 59,9% des transporteurs exercent en qualité de conducteurs employés, contre 36,3% de propriétaires-conducteurs. Cette structure révèle une dépendance forte à l'égard des propriétaires de véhicules et expose les conducteurs salariés à une double vulnérabilité en période de pénurie : la perte de revenus directe et les décisions d'adaptation prises par les propriétaires.

En ce qui concerne le carburant utilisé, à Brazzaville, 59,3% des transporteurs utilisent de l'essence et 40,7% du gasoil. À Pointe-Noire, 68,4% recourent à l'essence. S'agissant du lieu d'approvisionnement, 81,3% des transporteurs s'approvisionnent en station-service formelle, contre 18,7% auprès de vendeurs informels, proportion qui augmente sensiblement en période de pénurie.

IV.1.2 Accès au carburant et indicateurs d'approvisionnement

L'analyse des conditions d'approvisionnement en carburant constitue le premier niveau de mesure de la vulnérabilité des transporteurs. Les indicateurs d'accès renseignent sur l'ampleur de l'exposition à la pénurie, sa durée et les comportements adaptatifs qu'elle suscite.

Tableau 26 : Indicateurs d'accès et d'approvisionnement des transporteurs urbains par ville et type de transport

Ville	Type de transport	Exposition à la pénurie	Durée moy. des pénuries	Attente quotidienne	Changement de fournisseur
Brazzaville	Bus	91,6 %	10,7 jours	7,2 h	20,7 %
	Cent-Cent	86,0 %	10,7 jours	7,9 h	35,7 %
	Taxi	93,1 %	13,2 jours	8,6 h	18,5 %
	Taxi-Moto	81,7 %	10,4 jours	8,6 h	40,8 %
Pointe-Noire	Bus	79,6 %	6-8 jours*	7,5 h	30,2 %
	Cent-Cent	77,3 %	6,1 jours	7,2 h	24,8 %
	Taxi	93,4 %	8,3 jours	7,9 h	11,0 %
	Taxi-Moto	90,3 %	7,5 jours	5,3 h	37,5 %

Source : Enquête ISEPCE, novembre 2025

L'exposition à la pénurie atteint des niveaux exceptionnellement élevés dans les deux villes, confirmant que la pénurie constitue une contrainte structurelle de l'exercice du transport urbain. À Brazzaville, plus de neuf transporteurs sur dix sont exposés dans les segments du bus (91,6%) et du taxi (93,1%). Même les cent-cents (86,0%) et les taxis-motos (81,7%), pourtant réputés plus flexibles, sont massivement touchés, ce qui indique que la pénurie affecte l'ensemble du marché, circuits formels et informels confondus. À Pointe-Noire, l'exposition demeure très élevée, avec un pic chez les taxis (93,4%) et les taxis-motos (90,3%), tandis que les bus (79,6%) et les cent-cents (77,3%) enregistrent une exposition statistiquement inférieure à celle observée à Brazzaville.

La durée moyenne des pénuries s'avère également préoccupante. À Brazzaville, les difficultés d'approvisionnement s'étalent en moyenne de 10 à 13 jours selon le mode de transport, avec un maximum pour les taxis (13,2 jours), dont la dépendance directe aux files d'attente les rend particulièrement vulnérables. À Pointe-Noire, les durées sont globalement plus courtes pour les modes légers (6,1 à 8,3 jours), mais restent suffisantes pour désorganiser l'offre de transport, surtout lorsque les épisodes se répètent plusieurs fois au cours de l'année.

L'attente quotidienne pour s'approvisionner en carburant constitue un coût caché majeur. À Brazzaville, les transporteurs passent en moyenne plus de 7 heures par jour en file d'attente, avec des pics de 8,6 heures pour les taxis et les taxis-motos. Ce niveau d'attente équivaut pratiquement à une journée entière de travail productif perdue, ce qui explique la baisse du nombre de courses effectuées et la pression à la hausse sur les tarifs. À Pointe-Noire, les temps d'attente restent très élevés pour l'ensemble des modes (de 5,3 à 7,9 heures), sans différence statistiquement significative entre les deux villes.

Tableau 27 : Tests statistiques des indicateurs d'accès et d'approvisionnement

Indicateur	Test statistique	p-value	Différence significative (5%)
Exposition à la pénurie	χ^2 (Khi-deux)	0,036	Oui
Durée moyenne des pénuries	ANOVA	0,122	Non
Attente quotidienne	ANOVA	0,307	Non
Changement de fournisseur	χ^2 (Khi-deux)	0,184	Non

Source : Enquête ISEPCE, novembre 2025

Le test du Khi-deux révèle une différence statistiquement significative entre Brazzaville et Pointe-Noire pour le seul indicateur d'exposition à la pénurie ($p = 0,036$), suggérant une accessibilité relative légèrement meilleure à Pointe-Noire pour certains segments. En revanche, la durée des pénuries, l'attente quotidienne et le changement de fournisseur ne montrent pas de différences significatives entre les deux villes, soulignant que, une fois la pénurie installée, ses effets sont comparables dans les deux contextes urbains. Par ailleurs, 84,8 % des transporteurs déclarent avoir rencontré des difficultés d'approvisionnement au cours des 12 derniers mois, et 76,1 % indiquent que ces difficultés ont modifié leur rythme de travail quotidien : lien confirmé par le test du Khi-deux.

IV.2 Impacts économiques des pénuries sur le secteur des transports

IV.2.1 Effets sur la productivité et les rythmes d'activité

Au-delà de l'accès au carburant, les pénuries se répercutent directement sur la productivité des transporteurs en réorganisant leur temps de travail, en réduisant leur capacité effective de service et en dégradant l'état du parc de véhicules. Les indicateurs de productivité et d'activité permettent de quantifier ces effets.

Tableau 28 : Indicateurs de productivité et d'activité des transporteurs urbains par ville et type de transport

Ville	Type de transport	Jours travaillés / semaine	Heures travaillées / jour	Trajets / jour	Arrêts temporaires (%)	Pannes récurrentes (%)
Brazzaville	Bus	6,62	14,77	9,40	58,7 %	12,0 %
	Cent-Cent	6,62	13,55	8,45	70,0 %	19,3 %
	Taxi	5,97	13,99	7,90	86,2 %	34,5 %
	Taxi-Moto	6,35	14,93	7,85	59,2 %	4,2 %
Pointe-Noire	Bus	6,46	16,26	9,23	52,8 %	23,2 %
	Cent-Cent	6,63	16,71	8,59	66,2 %	29,3 %
	Taxi	6,45	15,90	5,26	81,6 %	9,2 %
	Taxi-Moto	6,97	16,01	5,69	77,4 %	3,2 %

Source : Enquête ISEPCE, novembre 2025

Le nombre de jours travaillés par semaine reste très élevé dans les deux villes, oscillant entre 6 et 7 jours pour l'ensemble des modes. Cette quasi-continuité de l'activité hebdomadaire reflète une stratégie de survie économique : face à la pénurie, les transporteurs ne réduisent pas le nombre de jours travaillés mais cherchent à compenser les pertes de productivité horaire en maintenant une présence maximale. L'absence de différence statistiquement significative entre les villes confirme l'universalité de cette réponse adaptative.

Les heures travaillées par jour témoignent d'une intensification significative de l'effort, particulièrement à Pointe-Noire où elles dépassent 16 heures pour les cent-cent (16,7 h), les bus (16,3 h) et les taxis-motos (16,0 h), soit des durées bien supérieures à celles observées à Brazzaville (13,5 h à 14,9 h). Cette différence est statistiquement très significative et révèle que les transporteurs de Pointe-Noire sont soumis à une pression temporelle encore plus intense, malgré une exposition parfois moindre à la pénurie, traduisant une adaptation préventive à l'incertitude d'approvisionnement.

Paradoxalement, l'allongement du temps de travail ne se traduit pas par une hausse du nombre de trajets. Au contraire, ce nombre diminue significativement, en particulier à Pointe-Noire, où les taxis (5,3 trajets/jour) et les taxis-motos (5,7 trajets/jour) effectuent bien moins de courses qu'à Brazzaville (respectivement 7,9 et 7,9 trajets/jour). Cette combinaison d'un temps de travail élevé et d'un faible nombre de trajets révèle une chute sévère de la productivité horaire, principalement imputable aux temps d'attente aux stations-service, à la rareté du carburant et aux aléas de la circulation.

Les arrêts temporaires sont particulièrement fréquents dans les deux villes, affectant plus de 52 % des bus et jusqu'à 86 % des taxis à Brazzaville, sans différence statistiquement significative entre les deux. Ces arrêts traduisent une incapacité structurelle à assurer un service continu et exposent les ménages à une offre de transport imprévisible. Les pannes récurrentes, en revanche, présentent une différence significative entre les deux villes : elles touchent davantage les taxis (34,5 %) et les cent-cent (19,3 %) à Brazzaville, et les cent-cent (29,3 %) et les bus (23,2 %) à Pointe-Noire, signalant une dégradation différenciée du capital de transport.

Tableau 29 : Tests statistiques des indicateurs de productivité et d'activité

Indicateur	Test statistique	P-value	Différence significative (5%)
Jours travaillés / semaine	ANOVA	0,649	Non
Heures travaillées / jour	ANOVA	0,000	Oui
Nombre de trajets / jour	ANOVA	0,006	Oui
Arrêts temporaires	χ^2 (Khi-deux)	0,576	Non
Pannes récurrentes	χ^2 (Khi-deux)	0,005	Oui

Source : Enquête ISEPCE, novembre 2025

Pris dans leur ensemble, ces indicateurs montrent que les transporteurs urbains répondent à la pénurie de carburant par une intensification du travail, davantage d'heures, presque tous les jours, mais que cette stratégie atteint rapidement ses limites. La baisse du nombre de trajets effectifs, la multiplication des arrêts temporaires et des pannes révèlent une érosion de la productivité réelle et une fragilisation durable du parc de transport.

IV.2.2 Effets sur la tarification et les revenus des transporteurs

La pénurie de carburant agit comme un choc économique direct sur les pratiques tarifaires et les revenus du secteur. Elle modifie les équilibres entre transporteurs et usagers, génère une conflictualité accrue et exerce une pression différenciée mais généralisée sur les revenus.

Tableau 30 : Indicateurs de tarification et de revenus des transporteurs urbains par ville et type de transport

Ville	Type	Hausse tarifaire (%)	Montant moy. Augmentation (FCFA)	Acceptation clients (%)	Disputes (%)	Diminution passagers (%)	Indice pression revenus
Brazzaville	Bus	75,5	259	29,9 %	96,4 %	0,0 %	0,96
	Cent-Cent	60,7	228	18,7 %	98,7 %	0,0 %	0,83
	Taxi	89,7	1 125	17,2 %	96,6 %	0,0 %	1,40
	Taxi-Moto	82,5	840	32,5 %	94,2 %	1,7 %	1,06
Pointe-Noire	Bus	85,9	495	38,0 %	98,6 %	0,7 %	0,66
	Cent-Cent	85,9	247	42,9 %	96,0 %	0,5 %	0,66
	Taxi	39,5	1 169 FCFA	10,5 %	100 %	0,0 %	0,58
	Taxi-Moto	62,9	961 FCFA	27,4 %	98,4 %	0,0 %	0,40

Source : Enquête ISEPCE, novembre 2025

La hausse tarifaire constitue la réponse quasi universelle des transporteurs à la pénurie. Sans différence statistiquement significative entre les villes, cette pratique touche l'ensemble des modes et des territoires. À Brazzaville, les taxis (89,7 %) et les taxis-motos (82,5 %) appliquent les hausses les plus importantes, avec des montants moyens d'augmentation de 1 125 FCFA et 840 FCFA respectivement reflétant leur forte exposition aux coûts variables d'approvisionnement. Les bus (75,5 %) et cent-cent (60,7 %), bien qu'encadrés par des tarifs de référence, n'échappent pas non plus à cette dynamique. À Pointe-Noire, bus (85,9 %) et cent-cent (85,9 %) augmentent les tarifs dans des proportions similaires, avec des montants d'augmentation plus élevés pour les bus (495 FCFA) qu'à Brazzaville (259 FCFA).

Les réactions des usagers varient significativement entre les deux villes s'agissant du taux d'acceptation. À Brazzaville, l'acceptation reste faible pour les taxis (17,2 %) et les cent-cent (18,7 %), traduisant une résistance marquée des usagers face à la hausse des prix. À Pointe-Noire, le taux d'acceptation est plus élevé pour les cent-cent (42,9 %) et les bus (38,0 %), suggérant soit une moindre élasticité-prix de la demande, soit une offre alternative plus limitée. Cependant, malgré ces variations, la conflictualité demeure quasi universelle : les disputes fréquentes concernent

plus de 94 % des transporteurs à Brazzaville et jusqu'à 100 % des taxis à Pointe-Noire, révélant que chaque trajet devient un espace de tension permanente, porteur de risques sociaux accrus.

L'indice de pression sur les revenus confirme une hétérogénéité significative entre les villes. À Brazzaville, les taxis (1,40) et les taxis-motos (1,06) subissent la pression la plus intense : malgré les hausses tarifaires, leurs revenus réels diminuent sous l'effet combiné de la baisse de productivité, des conflits avec les usagers et de la hausse des coûts d'exploitation. À Pointe-Noire, l'indice est globalement plus faible, notamment pour les taxis-motos (0,40) et les taxis (0,58), ce qui suggère une meilleure capacité d'absorption du choc. Ces résultats montrent que la tarification constitue le principal canal de transmission des pénuries aux ménages : les usagers subissent à la fois une hausse du coût de la mobilité et une dégradation de la qualité du service.

IV.3 Indicateurs synthétiques d'impact

IV.3.1 L'Indice de Stress Carburant (ISC) : analyse et déterminants

L'ISC mesure l'intensité des tensions d'approvisionnement en carburant subies par les transporteurs urbains à Brazzaville et Pointe-Noire. L'objectif du modèle est d'identifier les déterminants de cet indice, en distinguant l'effet de la durée des pénuries, du temps d'attente quotidien, des changements de fournisseur et du type de transport pratique, qui constitue la variable qualitative centrale de l'analyse.

Présentation des variables

Tableau 31 : présentation des variables du modèle

Notation	Variable	Description
ISC	Indice de Stress Carburant	Variable dépendante mesurant l'intensité du stress d'approvisionnement subi par le transporteur
X_1	Durée pénuries (jours)	Nombre de jours consécutifs de pénurie de carburant observés sur la période d'enquête
X_2	Attente quotidienne	Durée quotidienne d'attente pour se ravitailler en carburant (en heures)
X_3	Changement fournisseur	Nombre de fois où le transporteur a dû changer de fournisseur (recours à des circuits alternatifs ou informels)
D_1	Taxis Cent-cent	= 1 si le transporteur utilise un Taxis Cent-cent ; 0 sinon (ref. : Bus)
D_2	Taxi	= 1 si le transporteur est un Taxi ; 0 sinon (ref. : Bus)
D_3	Taxi-moto	= 1 si le transporteur utilise un Taxi-moto ; 0 sinon (ref. : Bus)

Spécification du modèle

La variable qualitative « Type de transport » présente $k = 4$ modalités (Bus, Taxis Cent-cent, Taxi, Taxi-moto). Pour éviter la multicolinéarité parfaite (trappe des variables muettes), on retient $(k-1) = 3$ indicatrices, la modalité Bus servant de catégorie de référence.

Le modèle s'écrit :

$$ISC_i = \beta_0 + \beta_1 X_{1i} + \beta_2 X_{2i} + \beta_3 X_{3i} + \delta_1 D_{1i} + \delta_2 D_{2i} + \delta_3 D_{3i} + \varepsilon_i$$

où β_0 : constante ; β_1 : coefficient de la durée de la pénurie ; β_2 : coefficient de l'attente quotidienne, β_3 : coefficient du changement de fournisseur ; $\delta_1, \delta_2, \delta_3$: effets différentiels par rapport au Bus ; $\varepsilon_i \sim N(0, \sigma^2)$: terme d'erreur.

Hypothèses du modèle

L'estimation par les MCO repose sur cinq hypothèses dont la vérification conditionne la validité des résultats. Ces hypothèses sont les suivantes :

H1 : **Linéarité** : la relation entre l'ISC et les variables explicatives est linéaire dans les paramètres.

H2 : **Exogénéité** : $E(\varepsilon_i | X_{1i}, X_{2i}, X_{3i}, D_{1i}, D_{2i}, D_{3i}) = 0$: les variables explicatives ne sont pas corrélées avec le terme d'erreur.

H3 : **Homoscédasticité** : $\text{Var}(\varepsilon_i) = \sigma^2$ pour tout i : variance constante des résidus.

H4 : **Absence de multicolinéarité parfaite** entre les variables explicatives, dont la trappe des variables muettes.

H5 : **Normalité des résidus** : $\varepsilon_i \sim N(0, \sigma^2)$, requise pour la validité des tests en petit échantillon.

Résultat d'estimation du modèle

Les résultats de l'estimation du modèle par la méthode des Moindres Carrés Ordinaires sont présentés dans le tableau ci-dessous.

Tableau 32 : Modèle explicatif de l'Indice de Stress Carburant (ISC)

Variable explicative	Bêta	IC 95%	P-value
Durée des pénuries	0,00	0,00 - 0,00	< 0,001
Attente quotidienne	0,00	0,00 - 0,00	< 0,001
Changement de fournisseur	5,2	4,9 - 5,5	< 0,001
Cent-Cent (réf. : Bus)	0,56	0,28 - 0,84	< 0,001
Taxi (réf. : Bus)	4,6	4,2 - 5,0	< 0,001
Taxi-Moto (réf. : Bus)	2,7	2,4 - 3,0	< 0,001

Source : Enquête ISEPCE, novembre 2025

Le modèle est globalement et individuellement significatif. L'hypothèse d'homoscédasticité (H3) est satisfaite, ce qui garantit l'efficacité des estimateurs MCO. La non-normalité des résidus (H5) ne remet pas en cause la robustesse des conclusions compte tenu de la taille de l'échantillon et de la nature des pénuries, qui génèrent structurellement des observations atypiques. L'ensemble de ces éléments valide l'utilisation du modèle pour l'interprétation des résultats présentés dans le tableau 33.

Le modèle présente une capacité explicative remarquable, avec près de 87 % de la variance de l'ISC expliquée par les variables retenues, témoignant de la pertinence du cadre d'analyse adopté. La durée des pénuries apparaît comme le déterminant le plus fondamental du stress des transporteurs : chaque jour supplémentaire d'interruption de l'approvisionnement accroît significativement l'ISC, perturbant l'organisation des tournées et la capacité à maintenir l'activité.

Le recours au changement de fournisseur est également un puissant facteur d'amplification du stress. Les transporteurs contraints de recourir à des circuits alternatifs, souvent informels, voient leur ISC augmenter fortement en raison des coûts supplémentaires, de l'incertitude quant à la qualité du carburant et de la désorganisation des tournées.

Le type de transport joue un rôle discriminant très net. Les taxis sont les plus exposés, en raison de leur dépendance quotidienne et directe au carburant, ainsi que de la pression de la clientèle pour maintenir le service. Les taxis-motos présentent un stress intermédiaire : leur flexibilité leur permet de s'adapter plus rapidement, mais leur exposition aux fluctuations de prix reste élevée. Les cent-cent affichent un stress plus modéré grâce à une organisation plus collective. Les bus, utilisés comme catégorie de référence, bénéficient d'une organisation plus structurée et d'une dépendance moins immédiate à l'égard des sources d'approvisionnement alternatives.

Au total, le modèle ISC dresse le portrait d'un secteur urbain sous tension structurelle, où la pénurie de carburant ne relève pas d'un simple désagrément ponctuel, mais constitue un déséquilibre systémique. Les transporteurs réagissent par des ajustements organisationnels et des changements de stratégie d'approvisionnement, mais ces adaptations restent inégales et génèrent une transmission directe du stress et des coûts aux ménages, sous forme de hausse des tarifs, de réduction de l'offre et d'allongement des temps de déplacement.

IV.3.2 Capacité de maintien de l'activité et soutien institutionnel

Les indicateurs institutionnels révèlent un double constat : une faible capacité de résilience interne des transporteurs et une quasi-absence de soutien public.

L'appui institutionnel reçu est extrêmement limité dans les deux villes. À Brazzaville, seulement 2,4 % des conducteurs de bus et 1,3 % des cent-cents déclarent avoir bénéficié d'une aide quelconque ; les taxis et taxis-motos n'ont reçu aucun appui (0 %). À Pointe-Noire, les proportions restent marginales, ne dépassant pas 5,6 % pour les bus. Au total, 97,9 % des transporteurs

indiquent n'avoir bénéficié d'aucune assistance de la part des structures publiques (État, mairie, syndicats, coopératives) durant les épisodes de pénurie. Cette déconnexion entre l'ampleur du choc subi et la réponse institutionnelle traduit une vulnérabilité structurelle du secteur, contraint d'absorber seul l'essentiel du choc économique.

Les scores de capacité à maintenir l'activité sont uniformément très faibles, quel que soit le mode et la ville. Ce résultat, interprété à la lumière du niveau élevé d'adaptation déclaré, révèle que les stratégies déployées par les transporteurs constituent des réponses de survie à court terme plutôt que des capacités de résilience durables. Près de 46 % des transporteurs estiment avoir une très faible capacité à maintenir leurs activités dans les conditions actuelles, 43 % une faible capacité, et seulement 10,6 % déclarent une bonne capacité de résilience.

En dépit de ce contexte difficile, la quasi-totalité des transporteurs (96 à 100 % selon les modes et les villes) exprime un besoin unanime de mesures urgentes et de réformes structurelles de long terme. Ce consensus sectoriel, rare dans sa quasi-universalité, témoigne de la perception partagée que la pénurie relève d'un problème systémique nécessitant une intervention publique forte, coordonnée et durable.

IV.4 Stratégies d'adaptation et attentes des transporteurs

IV.4.1 Stratégies d'adaptation face à la pénurie

Face aux contraintes imposées par les pénuries de carburant, les transporteurs urbains ont développé des mécanismes d'ajustement qui affectent profondément leur organisation du travail, leurs choix techniques et les conditions de service offertes aux usagers. Ces stratégies, bien que nécessaires à la survie économique immédiate du secteur, présentent des effets ambivalents sur la durabilité de l'activité.

Tableau 33 : Indicateurs d'adaptation et de stratégies des transporteurs urbains par ville et type de transport

Ville	Type de transport	Modification rythme de travail (%)	Indice de stratégies d'adaptation	Recours à la substitution de carburant (%)
Brazzaville	Bus	86,3%	1,82	20,7%
	Cent-Cent	83,7%	1,81	35,7%
	Taxi	96,3%	2,41	18,5%
	Taxi-Moto	84,7%	1,87	40,8%
Pointe-Noire	Bus	90,5%	1,56	30,2%
	Cent-Cent	95,4%	2,4	24,8%
	Taxi	91,8%	1,37	11,0%
	Taxi-Moto	91,1%	1,29	37,5%

Source : Enquête ISEPCE, novembre 2025

La modification du rythme de travail constitue la stratégie d'adaptation la plus répandue, adoptée par une très large majorité de transporteurs dans les deux villes, avec une différence statistiquement significative entre Brazzaville et Pointe-Noire. À Brazzaville, cette adaptation est quasi universelle pour les taxis (96,3 %), et concerne également la grande majorité des bus (86,3 %), taxis-motos (84,7 %) et cent-cent (83,7 %). À Pointe-Noire, les niveaux sont comparables, voire légèrement supérieurs pour les cent-cent (95,4 %) et les taxis (91,8 %). Cette modification systématique des horaires avec un recours massif aux plages horaires nocturnes et matinales pour s'approvisionner rend l'offre de transport moins prévisible et complique l'organisation des déplacements des ménages.

L'indice synthétique de stratégies d'adaptation ne présente pas de différence significative entre les villes, indiquant que l'intensité globale d'adaptation est comparable dans les deux contextes urbains. Toutefois, des nuances intra-urbaines méritent attention : les taxis de Brazzaville (2,41) et les cent-cent de Pointe-Noire (2,40) affichent les indices les plus élevés, traduisant une multiplication des mécanismes d'ajustement mobilisés. À l'inverse, les taxis-motos de Pointe-Noire (1,29) et les taxis (1,37) recourent à un répertoire d'adaptation plus ciblé.

La substitution de carburant : recours à des circuits alternatifs ou informels est pratiquée par une fraction notable mais minoritaire des transporteurs, sans différence significative entre les villes. Les taxis-motos (40,8 % à Brazzaville, 37,5 % à Pointe-Noire) et les cent-cent (35,7 % à Brazzaville) y recourent plus fréquemment, en raison de leur plus grande flexibilité opérationnelle.

Les bus (20,7 % à Brazzaville, 30,2 % à Pointe-Noire) et les taxis (18,5 % et 11,0 %) y font moins appel, en raison de contraintes techniques liées aux motorisations et de préoccupations légitimes concernant la qualité du carburant alternatif. Cette stratégie, si elle réduit temporairement la contrainte d'approvisionnement, génère des surcoûts, aggrave les risques de pannes et peut détériorer la qualité du service.

L'ensemble des transporteurs enquêtés confirme la prédominance de trois stratégies principales : la réduction du nombre de trajets (66,7 %), l'augmentation des tarifs (50,6 %) et le recours au marché parallèle (26,0 %), tandis que 18,4 % optent pour un repos temporaire de l'activité. Ces adaptations, prises ensemble, signalent que les transporteurs ne subissent pas passivement la pénurie mais développent des réponses actives. Toutefois, ces réponses relèvent davantage de la gestion de crise que de solutions structurelles durables.

IV.4.2 Attentes envers les pouvoirs publics

L'analyse des attentes des transporteurs envers les autorités révèle un consensus fort autour de trois priorités : la baisse du prix du carburant (67,8 %), une meilleure disponibilité de l'approvisionnement (19,8 %) et une réduction des taxes applicables au secteur (11,3 %). Cette hiérarchisation reflète la préoccupation centrale des opérateurs : la maîtrise du coût du carburant, qui détermine directement leur équilibre économique et leur capacité à offrir un service abordable.

Au-delà de ces attentes immédiates, la quasi-totalité des transporteurs (plus de 99 % dans chacun des segments enquêtés) exprime le besoin de politiques de long terme visant à sécuriser l'approvisionnement, moderniser le parc et améliorer la régulation du secteur. Cette convergence d'attentes entre opérateurs de Brazzaville et de Pointe-Noire, entre les différents types de transport et entre conducteurs et propriétaires, constitue un signal fort adressé aux pouvoirs publics quant à l'urgence d'une intervention structurelle dans le secteur de l'énergie et des transports urbains.

L'analyse conduite dans ce chapitre montre que les pénuries de carburant constituent un choc systémique majeur pour le transport urbain à Brazzaville et à Pointe-Noire, avec des répercussions directes et multidimensionnelles sur les transporteurs et, en cascade, sur les ménages qui dépendent de leur service

- Premièrement, l'exposition des transporteurs à la pénurie est quasi universelle : entre 77 % et 93 % des opérateurs selon les modes et les villes déclarent avoir été exposés, avec des durées de perturbation atteignant en moyenne 10 à 13 jours à Brazzaville. Cette situation a conduit à une recomposition profonde des rythmes de travail : les transporteurs allongent massivement leurs journées dépassant 16 heures pour certains modes à Pointe-Noire mais réalisent paradoxalement moins de trajets, du fait des temps d'attente excessifs aux stations-service.

Cette chute de productivité effective aggrave la raréfaction de l'offre et contraint les ménages à des déplacements plus longs et plus incertains.

- Deuxièmement, la tarification s'est imposée comme le canal principal de transmission des coûts vers les usagers. Les hausses tarifaires touchent entre 60 % et 90 % des transporteurs selon le mode, avec des montants d'augmentation pouvant dépasser 1 000 FCFA par trajet pour les taxis. Cette répercussion, combinée à une faible acceptation des usagers et à une conflictualité quasi quotidienne, érode le pouvoir d'achat des ménages et détériore la qualité des relations dans l'espace du transport urbain.
- Troisièmement, le modèle ISC confirme que la durée des pénuries et le recours aux circuits d'approvisionnement informels sont les principaux déterminants du stress des transporteurs, avec des effets différenciés selon le type de transport : les taxis sont les plus vulnérables, suivis des taxis-motos, des cent-cent et des bus.
- Quatrièmement, les stratégies d'adaptation mobilisées, modification des rythmes de travail, hausse des tarifs, substitution de carburant permettent de maintenir un niveau minimal d'activité mais ne constituent pas des solutions durables. Elles génèrent une instabilité supplémentaire de l'offre, une dégradation de la qualité du service et des risques accrus pour la sécurité.
- Enfin, le soutien institutionnel reçu reste quasi inexistant (2,1%), alors que la quasi-totalité du secteur exprime un besoin urgent de réformes coordonnées baisse du prix du carburant, sécurisation de l'approvisionnement, réduction des charges fiscales. En l'absence de réponse publique à la hauteur des enjeux, ce sont les ménages eux-mêmes qui absorbent mécaniquement le choc, par le biais de la hausse des coûts de transport, de l'allongement des temps de déplacement et de la réduction de leur accessibilité aux services essentiels.

En définitive, les pénuries de carburant agissent sur le secteur des transports urbains comme un facteur d'appauvrissement silencieux mais cumulatif, qui fragilise les opérateurs, appauvrit les usagers et compromet la contribution du transport urbain à la dynamique économique et sociale des villes congolaises.



CHAPITRE V :

CONTRAINTES DU SECTEUR ÉNERGÉTIQUE : POINT DE VUE DES PRODUCTEURS, DISTRIBUTEURS ET OPÉRATEURS

Les pénuries d'électricité et de carburant observées en République du Congo ne peuvent être pleinement comprises uniquement à travers leurs effets sur les ménages, les entreprises ou les transporteurs. Elles trouvent leur origine dans le fonctionnement même du système énergétique, qui comprend les activités de production, de raffinage, d'importation, de stockage, de transport, de distribution et de régulation.

En République du Congo, l'énergie constitue un déterminant structurant de la performance économique, de la cohésion sociale et de la capacité de l'État à assurer la fourniture des services essentiels. L'électricité et les carburants soutiennent l'ensemble de la chaîne productive, de l'industrie aux transports en passant par la santé, l'éducation et le commerce, et conditionnent le fonctionnement des villes et la mobilité des populations. Pourtant, malgré un potentiel énergétique significatif reposant sur d'importantes ressources hydrauliques et pétrolières, le système énergétique congolais demeure marqué par des pénuries récurrentes, qui traduisent des fragilités structurelles profondes affectant la production, la distribution et la gouvernance.

Ce chapitre adopte une approche intégrée, fondée sur l'analyse croisée des données quantitatives et des discours des acteurs clés de la chaîne énergétique. Il met en évidence un déséquilibre structurel entre des acteurs aval fortement exposés aux ruptures d'approvisionnement et des capacités amont partiellement mobilisées, dans un environnement institutionnel marqué par une gouvernance fragmentée et une coordination insuffisante. Il examine successivement les contraintes de la distribution de carburant, les défaillances du secteur de l'électricité, les limites structurelles de la production nationale, avant de formuler les mesures stratégiques recommandées par les acteurs eux-mêmes.

V.1 Distribution et approvisionnement en carburant

V.1.1 Organisation de la chaîne logistique

Les entreprises privées de distribution enquêtées se positionnent quasi exclusivement sur le segment de la distribution aval, sans maîtrise des fonctions de production ou d'importation. Cette structuration duale du secteur crée une dépendance totale des distributeurs aux décisions des acteurs amont, limitant leur capacité d'anticipation et de résilience face aux ruptures d'approvisionnement.

« Nous, on ne fait que la distribution. Nous dépendons entièrement de ce qui arrive en amont. (Responsable station privée, Brazzaville) »

Les distributeurs privés décrivent un fonctionnement sous tension permanente, caractérisé par des capacités structurellement insuffisantes par rapport à la demande. L'irrégularité de l'approvisionnement est unanimement citée comme le principal dysfonctionnement du système, traduisant un déficit de gouvernance, de coordination et de communication entre les différents maillons de la chaîne.

« *Même quand le carburant arrive, ce n'est jamais à la hauteur de la demande. On ne peut pas satisfaire tout le monde. (Chef d'agence, Brazzaville)* »

Les difficultés logistiques sont amplifiées par l'état dégradé des infrastructures routières et les lenteurs administratives. L'état des routes complique le transport et accroît les délais et les risques de rupture, tandis que les formalités douanières freinent la circulation des produits et limitent la réactivité du système. La combinaison de ces contraintes matérielles et institutionnelles produit un effet cumulatif qui aggrave les dysfonctionnements et compromet l'approvisionnement régulier

« *Le mauvais état des routes et les procédures à la douane retardent souvent l'arrivée du carburant. (Chef de vente, Brazzaville)* »

Tableau 34 : Dysfonctionnements logistiques et d'approvisionnement identifiés

Éléments	Constats récurrents	Impacts opérationnels
Approvisionnement	Irrégulier et imprévisible	Fermetures temporaires de stations
Délais d'acheminement	Variables, non maîtrisés	Files d'attente prolongées
Transport routier	Infrastructure inadaptée et dégradée	Inégalités territoriales d'accès
Douanes / procédures	Lenteurs administratives complexes	Ruptures prolongées de stock

Source : Enquête ISEPCE, novembre 2025

Le tableau 34 confirme que la chaîne logistique fonctionne en mode réactif, limité à la gestion immédiate des crises, sans anticipation stratégique ni coordination efficace entre acteurs publics et privés. L'approvisionnement irrégulier se traduit par des fermetures temporaires de stations, fragilisant l'activité commerciale. Les délais d'acheminement non maîtrisés génèrent des files d'attente prolongées et un stress opérationnel accru. Les contraintes routières créent des inégalités territoriales persistantes, les zones périphériques étant systématiquement les plus touchées. Enfin, les lenteurs douanières contribuent directement à des ruptures prolongées.

V.1.2 Tensions sociales et impacts économiques des pénuries

Les conséquences des pénuries de carburant dépassent largement le cadre économique pour toucher la cohésion sociale et la sécurité publique. L'analyse des discours des acteurs et des observations de terrain révèle un ensemble de phénomènes sociaux étroitement liés à l'irrégularité de l'approvisionnement.

Tableau 35 : Tensions sociales et comportements observés en période de pénurie

Phénomène	Observations de terrain
Files d'attente	Longues et quotidiennes dans toutes les stations enquêtées
Tensions avec les clients	Frustration généralisée, conflits verbaux fréquents
Rationnement	Limitation des volumes et du nombre de bidons par client
Marché noir	Très actif, alimenté par la spéculation et les détournements
Zones les plus touchées	Quartiers périphériques et zones enclavées

Source : Enquête ISEPCE, novembre 2025

Les files d'attente longues et quotidiennes observées systématiquement dans toutes les stations enquêtées constituent l'indicateur le plus visible de la pression exercée sur le réseau de distribution. Ces files génèrent frustration et conflits verbaux entre clients, traduisant un climat de tensions sociales permanentes. Le rationnement des volumes, appliqué par les stations pour tenter de garantir un service minimal à l'ensemble des usagers, est perçu comme injuste par les populations des quartiers périphériques, qui sont systématiquement les dernières à être approvisionnées.

La présence d'un marché noir très actif constitue un effet secondaire direct de l'irrégularité de l'approvisionnement. Alimenté par la spéculation et les détournements de stocks, ce marché parallèle localement désigné sous le nom de marché « Kadhafi » accroît la vulnérabilité des consommateurs et peut avoir des conséquences sanitaires et sécuritaires, notamment en cas de stockage domestique inapproprié.

Tableau 36 : Impacts économiques des pénuries sur les entreprises distributrices

Type d'impact	Manifestations	Intensité
Financier	Baisse du chiffre d'affaires	Élevée
Commercial	Perte de clientèle fidèle	Élevée
Social interne	Baisse des salaires des employés	Moyenne
Image publique	Dégradation de la confiance clients	Élevée

Source : Enquête ISEPCE, novembre 2025

Sur le plan financier, la baisse du chiffre d'affaires est citée comme l'impact le plus sévère. Les distributeurs privés, incapables d'assurer une offre régulière, voient leur activité commerciale directement affectée, avec des répercussions immédiates sur la trésorerie. L'impact commercial est tout aussi élevé : les ruptures répétées créent une insatisfaction durable chez les consommateurs, qui se tournent vers d'autres fournisseurs ou vers le marché parallèle. L'image publique des entreprises est fortement dégradée, les clients associant souvent les pénuries à une mauvaise gestion locale, même lorsque la cause relève de facteurs amont ou institutionnels. Enfin, sur le plan social interne, les stations signalent une baisse des salaires pour certains employés, reflétant la pression financière exercée par les ruptures.

V.1.3 Stratégies d'adaptation des distributeurs

Face aux contraintes imposées par les pénuries, les gestionnaires de stations ont développé des stratégies d'adaptation principalement défensives et réactives, qui permettent de gérer l'urgence sans s'attaquer aux causes structurelles.

Tableau 37 : Stratégies d'adaptation des entreprises distributrices

Type de mesure	Description	Limites
Rationnement	Réduction des volumes vendus par client	Insatisfaction et frustration des clients
Priorisation	Services essentiels (hôpitaux, forces de l'ordre)	Sentiment d'injustice des autres usagers
Achat anticipé	Constitution de stocks privés	Coût élevé, capacité de stockage limitée
Fermeture temporaire	Suspension en cas de rupture totale	Perte économique directe et immédiate

Source : Enquête ISEPCE, novembre 2025

Le rationnement constitue la réponse la plus systématique. Bien qu'il permette de préserver un approvisionnement minimal pour l'ensemble de la clientèle, il génère une insatisfaction notable et contribue indirectement au développement du marché parallèle. La priorisation des services essentiels répond à des impératifs sociaux et sécuritaires légitimes, mais est perçue comme injuste par les autres consommateurs, accentuant le sentiment d'inégalité territoriale. Les achats anticipés et la constitution de stocks privés constituent une tentative de sécurisation à court terme, mais restent limités par les contraintes de capacité de stockage et de disponibilité financière. Enfin, la fermeture temporaire, solution de dernier recours, entraîne une perte économique directe et renforce l'instabilité commerciale.

Ces stratégies montrent que les entreprises gèrent les pénuries de manière ponctuelle, dans un mode de survie à court terme. Les acteurs eux-mêmes en reconnaissent le caractère insuffisant.

*« Ce sont des solutions temporaires, mais ça ne règle pas le problème.
(Responsable station) »*

V.2 Secteur de l'électricité : production, distribution et gouvernance

V.2.1 Coordination et gestion institutionnelle

La coordination et la gestion du secteur électrique constituent des leviers essentiels pour assurer une fourniture stable et fiable d'énergie. L'analyse des données recueillies auprès des agences de commercialisation d'électricité (E2C) met en évidence des insuffisances profondes dans la planification, la communication institutionnelle et la capacité de réponse aux réclamations des abonnés.

Tableau 38 : Appréciation de la situation récente de la fourniture électrique

Appréciation de la situation	Effectif	Pourcentage (%)
Très instable / extrêmement grave / très difficile	6	46,2 %
Instable / critique / nombreux délestages	4	30,8 %
Situation difficile mais gérable	2	15,4 %
Situation relativement correcte	1	7,6 %
Total	13	100,0 %

Source : Enquête ISEPCE, novembre 2025

Près de la moitié des agences enquêtées (46,2 %) décrivent la situation de la fourniture électrique comme très instable, extrêmement grave ou très difficile, traduisant un climat de forte tension où les délestages répétés paralysent les activités quotidiennes. Un autre tiers (30,8 %) qualifie la situation de critique, marquée par de nombreuses interruptions. Une minorité (15,4 %) nuance ce constat en estimant que la situation, bien que difficile, demeure gérable. Seule une structure sur treize (7,6 %) juge la fourniture électrique relativement correcte.

Cette distribution des perceptions dresse un tableau dominé par l'instabilité et la gravité, soulignant l'urgence d'interventions pour restaurer la fiabilité du service.

Tableau 39 : Appréciation de la coordination institutionnelle dans le secteur électrique

Appréciation de la coordination	Effectif	Pourcentage (%)
Mauvaise / inexistante	8	61,5 %
Moyenne / insuffisante	4	30,8 %
Satisfaisante	1	7,7 %
Total	13	100,0 %

Source : Enquête ISEPCE, novembre 2025

La coordination entre institutions est jugée défaillante par une majorité nette d'acteurs : 61,5 % estiment qu'elle est mauvaise ou inexistante, tandis que 30,8 % la qualifient de moyenne ou insuffisante. Une seule agence sur treize (7,7 %) estime que la coordination est satisfaisante. Ce déficit de dialogue et de synergie institutionnelle traduit une incapacité du système à mettre en œuvre des solutions concertées face aux crises.

Tableau 40 : Existence d'un mécanisme formel de gestion des réclamations

Réponse	Effectif	Pourcentage (%)
Oui : mécanisme formel existant	9	69,2 %
Non : absence de mécanisme	4	30,8 %
Total	13	100,0 %

Source : Enquête ISEPCE, novembre 2025

La majorité des agences (69,2 %) disposent d'un mécanisme formel de réclamation pour recevoir et traiter les plaintes des abonnés, ce qui traduit une volonté institutionnelle d'encadrer la relation avec les usagers. Cependant, près d'un tiers des agences (30,8 %) reconnaissent ne pas disposer d'un tel dispositif, révélant une disparité dans l'organisation interne et un besoin d'harmonisation. Dans un contexte de pénuries fréquentes, l'absence de canaux officiels de traitement des plaintes accentue le sentiment d'abandon des abonnés

Tableau 41 : Volume moyen mensuel des réclamations reçues et traitées (2024-2025)

Indicateur	Moyenne
Réclamations reçues / mois	495
Réclamations traitées / mois	403
Taux moyen de traitement (%)	81,4 %

Source : Enquête ISEPCE, novembre 2025

Les agences reçoivent en moyenne 495 réclamations par mois, ce qui traduit l'ampleur du mécontentement des abonnés face aux coupures et pénuries. Face à ce volume important, elles parviennent à traiter 403 réclamations par mois, soit un taux de traitement moyen de 81,4 %. Si ce résultat témoigne d'une capacité réelle de réponse, il subsiste un écart persistant de 18,6 % de réclamations non résolues, qui alimente la frustration des abonnés et fragilise la relation de confiance entre distributeurs et consommateurs.

Tableau 42 : Types de réclamations les plus fréquents

Type de réclamation	Effectif	% des structures
Pannes techniques	9	69,2 %
Mauvaise facturation	7	53,8 %
Vols de câbles / équipements	6	46,2 %
Lenteur des interventions	5	38,5 %

Source : Enquête ISEPCE, novembre 2025

Les pannes techniques constituent le premier motif de réclamation (69,2 % des agences), confirmant que l'instabilité du réseau et les interruptions répétées forment le cœur des frustrations des usagers. La mauvaise facturation arrive en deuxième position (53,8 %), révélant des tensions autour de la transparence et de la fiabilité des systèmes de tarification. Les vols de câbles et d'équipements, mentionnés par 46,2 % des structures, mettent en lumière l'impact direct du vandalisme sur la qualité du service. La lenteur des interventions, citée par 38,5 % des agences, témoigne d'une forte attente des abonnés en matière de réactivité et de proximité.

Cette double fragilité technique et institutionnelle montre que l'insatisfaction des consommateurs ne se limite pas aux coupures d'électricité : elle touche également à la qualité de la gestion, à la transparence de la tarification et à la crédibilité des agences.

V.2.2 Causes structurelles et fréquence des coupures

Au-delà des défaillances institutionnelles, les agences de commercialisation identifient les causes techniques et sociales des coupures comme les principaux facteurs structurels de la crise électrique

Tableau 43 : Causes principales des coupures et pénuries d'électricité

Causes identifiées	Effectif	% des structures
Vieillessement et défaillance des équipements	10	76,9 %
Insuffisance de production / manque de barrages	9	69,2 %
Vols, vandalisme, sabotage	8	61,5 %
Surcharge du réseau / heures de pointe	6	46,2 %
Manque de coordination institutionnelle	6	46,2 %

Source : Enquête ISEPCE, novembre 2025

Le vieillissement et la défaillance des équipements apparaissent comme la cause la plus déterminante (76,9 %), ce qui traduit l'état critique des infrastructures électriques, incapables de répondre efficacement à la demande actuelle. L'insuffisance de la production et le manque de barrages hydroélectriques sont mentionnés par 69,2 % des agences, révélant une faiblesse structurelle profonde du système de production, qui reste en deçà de la demande croissante. Les vols, actes de vandalisme et sabotages sont signalés par 61,5 % des répondants, ce qui constitue un facteur aggravant majeur et fragilise davantage un réseau déjà sous tension. La surcharge du réseau aux heures de pointe et le manque de coordination institutionnelle sont chacun évoqués par 46,2 % des structures.

La crise électrique à Brazzaville est donc d'abord technique (infrastructures vieillissantes et production insuffisante) mais aussi sociale et institutionnelle, aggravée par l'incivisme et les failles de gouvernance

Tableau 44 : Fréquence moyenne des épisodes de pénurie sur les 12 derniers mois

Indicateur	Valeur
Fréquence moyenne annuelle (nombre d'épisodes)	6,6
Fréquence minimale observée	2
Fréquence maximale observée	9

Source : Enquête ISEPCE, novembre 2025

Les données révèlent une instabilité chronique du service électrique : les agences déclarent avoir subi en moyenne 6,6 épisodes majeurs de pénurie par an, soit une interruption significative tous les deux mois. La variabilité est également significative : certaines agences n'ont connu que 2 épisodes sur l'année, tandis que d'autres en ont subi jusqu'à 9, confirmant des disparités locales importantes dans la robustesse des infrastructures. Cette fréquence élevée montre que les pénuries ne sont plus des événements exceptionnels, mais devenues des réalités régulières, imposant aux agences une adaptation permanente et constituant une source d'incertitude chronique.

V.2.3 Impacts économiques, incivisme et perceptions des coupures

Les coupures d'électricité génèrent des impacts multidimensionnels qui touchent simultanément la sphère domestique, économique et sociale. L'analyse des perceptions des agences de commercialisation complète les résultats obtenus auprès des ménages et des entreprises.

Tableau 45 : Effets des coupures d'électricité sur les ménages et les entreprises

Effets déclarés	Effectif	% des structures
Perte de denrées alimentaires	11	84,6 %
Baisse du chiffre d'affaires	10	76,9 %
Détérioration des équipements	9	69,2 %
Arrêt ou ralentissement d'activité	8	61,5 %
Tensions sociales / insécurité	5	38,5 %

Source : Enquête ISEPCE, novembre 2025

La perte de denrées alimentaires est l'effet le plus universellement cité (84,6 % des agences), conséquence directe des interruptions prolongées qui compromettent la conservation des produits périssables, touchant en premier lieu les ménages à faibles revenus. La baisse du chiffre d'affaires des entreprises est mentionnée par 76,9 % des structures, illustrant l'impact économique direct des délestages sur la productivité et la rentabilité. La détérioration des équipements électriques (69,2 %) génère des coûts de remplacement supplémentaires pour ménages et entreprises. L'arrêt ou le ralentissement des activités (61,5 %) traduit une paralysie partielle de la vie économique, tandis que les tensions sociales et l'insécurité (38,5 %) révèlent que les pénuries dépassent le cadre matériel pour alimenter des risques de conflits.

Tableau 46 : Incidence des actes d'incivisme sur la continuité du service

Réponse	Effectif	Pourcentage (%)
Oui : incivisme perturbe le service	11	84,6 %
Non	2	15,4 %
Total	13	100,0 %

Source : Enquête ISEPCE, novembre 2025

Une écrasante majorité des agences (84,6 %) rapporte avoir observé des ruptures de service directement liées à des actes d'incivisme tels que des vols de câbles, du vandalisme ou des sabotages. Ces pratiques fragilisent le réseau, accentuent les coupures et aggravent une situation déjà marquée par des insuffisances techniques et de production.

Tableau 47 : Incidents liés à l'incivisme et durée des interruptions correspondantes

Indicateur	Moyenne
Nombre moyen d'incidents en 2024	3,6
Nombre moyen d'incidents en 2025	3,2
Durée moyenne d'interruption (heures)	23,5

Source : Enquête ISEPCE, novembre 2025

Les données quantifient concrètement l'impact de l'incivisme : les agences ont enregistré en moyenne 3,6 incidents en 2024, puis 3,2 en 2025, ce qui traduit une légère amélioration, mais la persistance du phénomène. La durée moyenne d'interruption par incident est particulièrement préoccupante : 23,5 heures, soit près d'une journée entière sans électricité. Cette durée souligne la gravité des conséquences pour les ménages et les entreprises, bien au-delà d'un simple désagrément ponctuel. La lutte contre l'incivisme apparaît donc comme un enjeu stratégique complémentaire et indispensable aux côtés des investissements dans les infrastructures.

L'analyse des perceptions qualitatives des agences confirme que la notion d'irrégularité constitue le noyau du discours des acteurs du secteur électrique. L'irrégularité du service n'est pas perçue comme un incident ponctuel mais comme une contrainte structurelle intégrée au fonctionnement quotidien. Des différenciations territoriales apparaissent : à Pointe-Noire, certains acteurs évoquent une relative stabilité du service, tandis qu'à Brazzaville, les perceptions sont plus fréquemment associées à des termes négatifs, traduisant une exposition plus forte aux perturbations.

V.3 Producteurs et importateurs de carburant : le paradoxe énergétique congolais

V.3.1 Capacités et contraintes structurelles du secteur

La CORAF (Congolaise de Raffinage) est le seul producteur national de produits pétroliers raffinés interrogé dans le cadre de cette étude. Sa situation illustre de manière emblématique ce que l'on peut qualifier de paradoxe énergétique congolais : un pays exportateur net de pétrole brut, mais importateur de produits pétroliers raffinés, disposant d'une raffinerie nationale dont le potentiel est structurellement entravé.

« La CORAF couvre près de 70 % du marché national, mais elle ne fait ni l'importation ni la commercialisation directe de ses produits. (Cadre technique CORAF, Pointe-Noire) »

Cette fragmentation fonctionnelle fragilise l'ensemble du système : les distributeurs ne maîtrisent pas l'offre, et la CORAF ne maîtrise ni ses intrants (approvisionnement en pétrole brut) ni ses débouchés (commercialisation des produits finis). Cette dissociation des rôles crée une forte dépendance entre acteurs, limite la coordination stratégique et réduit la capacité d'anticipation face aux chocs d'approvisionnement. La rupture territoriale entre Pointe-Noire, où est implantée la CORAF, et Brazzaville, principal centre de consommation, aggrave encore la situation..

« Le transport routier ne permet pas d'approvisionner Brazzaville en carburant suffisant et en temps réel. (Cadre CORAF) »

Tableau 48 : Contraintes techniques et infrastructurelles identifiées par les acteurs

Type de contrainte	Manifestations observées	Acteurs concernés	Effets directs
Pannes et maintenance	Arrêts fréquents, équipements vétustes	Distributeurs privés	Baisse des volumes servis
Logistique routière	Routes dégradées, enclavement territorial	Tous les acteurs	Retards chroniques de livraison
Insuffisance de brut	Sous-alimentation des unités de raffinage	CORAF	Capacité de raffinage non saturée
Stockage limité	Absence de stocks tampons chez les privés	Opérateurs privés	Ruptures immédiates à tout incident

Source : Enquête ISEPCE, novembre 2025

Le tableau 48 confirme que les pénuries de carburant s'inscrivent dans un contexte de faiblesse chronique des capacités techniques, logistiques et de stockage. Les pannes récurrentes et les difficultés de maintenance témoignent de la vétusté des équipements et du manque d'investissements dans les infrastructures de distribution. La logistique routière dégradée constitue une contrainte transversale affectant tous les acteurs, avec des retards de livraison chroniques et des inégalités territoriales persistantes. La contrainte principale de la CORAF n'est pas d'ordre technique, mais d'ordre d'approvisionnement : la sous-alimentation en pétrole brut empêche la saturation de ses unités de raffinage, illustrant le paradoxe industriel d'une capacité existante neutralisée par une contrainte amont.

« Les unités fonctionnent normalement, mais le problème, c'est le manque d'approvisionnement en pétrole brut suffisant pour saturer les installations. (Responsable technique CORAF) »

Enfin, l'absence de capacités de stockage tampon chez la majorité des opérateurs privés élimine tout mécanisme d'amortissement : toute perturbation de l'approvisionnement se traduit quasi immédiatement par des ruptures sur le terrain.

V.3.2 Gouvernance du secteur et mécanisme des quotas à l'importation

V.3.2.1 Déficiences de la gouvernance sectorielle

La gouvernance sectorielle est le domaine où les verbatims des acteurs sont les plus sévères. Les entreprises privées évoquent unanimement un déficit de coordination et une gouvernance jugée inefficace. La communication interinstitutionnelle est perçue comme quasi inexistante.

« On ne reçoit pas d'information. Même en cas de pénurie, on est informés au dernier moment. (Chef d'agence, Brazzaville) »

La CORAF apporte une critique plus structurelle, pointant un vide réglementaire profond.

« Les relations entre producteurs, importateurs et régulateurs ne sont pas satisfaisantes, car il n'existe pas un organisme de régulation digne de ce nom. (Cadre CORAF) »

Tableau 49 : Gouvernance et coordination institutionnelle dans le secteur énergétique

Dimension	Appréciation des acteurs	Problèmes identifiés
Gouvernance sectorielle	Mauvaise à très mauvaise	Flou des responsabilités entre acteurs
Coordination institutionnelle	Faible	Absence de pilotage centralisé
Communication	Déficiente	Absence d’alertes préalables aux distributeurs
Régulation	Insuffisante	Manque d’autorité régulatrice forte

Source : Enquête ISEPCE, novembre 2025

Les quatre dimensions analysées révèlent un déficit institutionnel systémique. La gouvernance sectorielle est perçue comme de mauvaise à très mauvaise, alimentant un flou quant aux responsabilités lors des pénuries. La coordination institutionnelle est faible : les ministères, la SNPC, la CORAF, l'ARAP et les opérateurs privés opèrent souvent de manière isolée, retardant la prise de décision et empêchant la mise en œuvre de solutions concertées. La communication interinstitutionnelle est insuffisante : les distributeurs ne reçoivent pas d’alertes préalables en cas de pénurie, ce qui empêche toute anticipation. Enfin, la régulation est insuffisante en raison d’un manque d’autorité forte et de mécanismes contraignants.

V.3.2.2 Le mécanisme des quotas à l’importation

L’analyse du marché des produits pétroliers congolais révèle un mécanisme de régulation spécifique : les quotas d’importation. Ce dispositif impose une limite quantitative aux importations de produits pétroliers raffinés, avec un double objectif : protéger l’outil industriel national (la CORAF) et contrôler les subventions et les finances publiques.

La situation du Congo est particulièrement paradoxale : exportateur net de pétrole brut, il est, en même temps, importateur de produits pétroliers raffinés. La CORAF traite une partie du brut congolais pour alimenter le marché local, mais sa capacité limitée ne couvre pas l’ensemble de la demande nationale, ce qui rend indispensable le recours aux importations complémentaires.

En période de prix bas du brut (40-50 USD/baril), le quota d’importation est ajusté pour protéger la CORAF en lui garantissant l’écoulement d’une partie de sa production, éviter la pénurie en important juste ce qu’il faut pour combler le déficit, et contrôler la subvention aux carburants, dont

les prix à la pompe sont fixés administrativement. En période de prix très élevés (100-150 USD/baril), le mécanisme devient un outil de crise : réduction drastique des importations pour limiter la facture en devises, révision du système de subvention, priorisation des importations critiques (diesel pour les transports et groupes électrogènes).

Ce mécanisme, s'il est pertinent dans sa conception, souffre, dans sa mise en œuvre, d'une gestion souvent opaque. Lorsque les quotas sont mal calculés ou que les importateurs agréés ne sont pas approvisionnés à temps en devises, le résultat est une pénurie sur le marché intérieur, malgré la disponibilité potentielle des produits à l'international.

V.4 Recommandations stratégiques des acteurs

Interrogés sur les mesures nécessaires pour améliorer la sécurité énergétique, les producteurs, distributeurs et opérateurs du secteur formulent un diagnostic convergent et des recommandations articulées autour de six axes stratégiques.

Tableau 50 : Recommandations stratégiques convergentes des acteurs du secteur énergétique

Axe	Recommandations convergentes des acteurs
Production	Renforcer la capacité de raffinage de la CORAF et saturer ses unités de production
Importation	Diversifier les sources d'approvisionnement pour réduire la dépendance à un seul fournisseur
Stockage	Créer des stocks stratégiques nationaux capables d'absorber les chocs d'approvisionnement
Gouvernance	Accorder à la CORAF une autonomie de fonctionnement (achat du brut, commercialisation des produits finis)
Digitalisation	Développer des plateformes d'information sur les stocks et les livraisons en temps réel
Infrastructures	Moderniser les routes, dépôts et infrastructures logistiques pour fluidifier la chaîne d'approvisionnement

Source : Enquête ISEPCE, novembre 2025

Sur le plan de la production, le renforcement de la capacité de raffinage de la CORAF est présenté comme la priorité absolue. L'objectif est de lui permettre de saturer ses unités de production et de couvrir une part croissante du marché intérieur, réduisant ainsi la dépendance aux importations. Cette recommandation est directement portée par la CORAF elle-même.

« La CORAF doit acheter son pétrole brut, commercialiser ses produits finis et fonctionner comme les raffineries de la sous-région. (Cadre CORAF) »

La diversification des sources d'importation est considérée comme indispensable pour réduire l'exposition aux ruptures liées aux retards logistiques ou aux fluctuations internationales. La création de stocks stratégiques nationaux constitue une priorité pour atténuer les effets des interruptions et assurer une continuité minimale d'approvisionnement, particulièrement critique pour les opérateurs privés dépourvus de toute capacité tampon.

La question de la gouvernance est unanimement reconnue comme le levier central de la transformation du secteur. L'octroi d'une autonomie de fonctionnement à la CORAF lui permettant d'acheter son brut, de commercialiser ses produits finis et de gérer ses flux financiers de manière indépendante, à l'instar des raffineries de la sous-région, est présenté comme une réforme structurelle indispensable.

La digitalisation, via la création de plateformes d'information sur les stocks et les livraisons en temps réel, apparaît comme un outil essentiel pour améliorer la transparence, la planification et la communication entre les acteurs publics, privés et consommateurs. Enfin, la modernisation des infrastructures (routes, dépôts, capacités de raffinage) est rappelée comme un maillon critique dont la réhabilitation conditionne l'efficacité de toutes les autres réformes.

Ces six recommandations dessinent un plan d'action intégré combinant le renforcement industriel, la diversification logistique, la réforme institutionnelle, la digitalisation et l'amélioration des infrastructures. Elles reflètent la vision des acteurs d'un système énergétique plus résilient, équitable et efficace, capable de répondre durablement aux besoins du pays tout en limitant les tensions économiques et sociales.

L'analyse des producteurs, distributeurs et opérateurs du secteur énergétique congolais met en évidence une crise structurelle, dont les pénuries récurrentes résultent de fragilités institutionnelles, logistiques, industrielles et sociales qui touchent l'ensemble de la chaîne énergétique.

Dans le secteur des carburants, la structuration duale, distributeurs privés dépendants de l'amont, sans maîtrise de l'offre, et CORAF, productrice, sans autonomie de fonctionnement, crée une vulnérabilité systémique. La chaîne logistique fonctionne en mode réactif, sans anticipation stratégique. Le paradoxe énergétique congolais est manifeste : malgré l'existence de ressources pétrolières et d'une raffinerie nationale, l'approvisionnement intérieur demeure instable, victime d'un approvisionnement en pétrole brut insuffisant, d'une logistique défaillante et d'une fragmentation

institutionnelle qui empêche toute planification cohérente. Les distributeurs privés absorbent seuls l'essentiel du choc économique, sans mécanismes compensatoires ni soutien public, et se trouvent au cœur des perceptions négatives des usagers.

Dans le secteur de l'électricité, les fragilités sont comparables. Le vieillissement des infrastructures, l'insuffisance de la production, la surcharge du réseau et les actes d'incivisme se combinent avec une coordination institutionnelle déficiente pour générer en moyenne 6,6 épisodes de pénurie par an, avec des interruptions pouvant dépasser 23 heures consécutives. La perception des acteurs est largement négative : 77 % des agences estiment la situation instable ou critique. Les impacts économiques et sociaux sont multidimensionnels et cumulatifs, touchant à la fois les ménages, les entreprises et la cohésion sociale.

Au-delà des aspects techniques, les pénuries constituent un facteur majeur de tensions sociales et de désorganisation, ce qui affecte la légitimité de l'action publique. Leur persistance est étroitement liée à une gouvernance fragmentée entre de nombreux acteurs (ministères, SNPC, CORAF, ARAP, opérateurs privés) qui opèrent souvent de manière isolée, sans coordination efficace ni mécanisme d'alerte précoce.

La sécurisation durable de l'approvisionnement énergétique suppose donc une réforme institutionnelle profonde, fondée sur le renforcement de la régulation, l'amélioration de la coordination entre les acteurs, la modernisation des infrastructures et la diversification des sources d'approvisionnement. Le renforcement de l'autonomie de la CORAF, la création de stocks stratégiques, la digitalisation des flux d'information et l'amélioration des infrastructures logistiques constituent les six piliers d'une stratégie de résilience que les acteurs du secteur appellent unanimement de leurs vœux. Une telle réforme est indispensable pour faire de l'énergie un levier de développement, de stabilité sociale et de résilience économique en République du Congo.



CHAPITRE VI :

IMPACT MACROÉCONOMIQUE DES PÉNURIES D'ÉLECTRICITÉ ET DE CARBURANT SUR L'ÉCONOMIE CONGOLAISE

Les pénuries d'électricité et de carburant ne produisent pas uniquement des effets individuels sur les ménages, les entreprises ou les transporteurs. Lorsqu'elles deviennent fréquentes, prolongées ou structurelles, elles sont susceptibles d'affecter plus largement le fonctionnement de l'économie, notamment en perturbant la production, en augmentant les coûts, en désorganisant les circuits de distribution, en réduisant la mobilisation des recettes publiques et en accentuant les tensions inflationnistes.

Dans le cas du Congo, l'économie demeure fortement dépendante du pétrole pour ses équilibres extérieurs et budgétaires. Toutefois, la dynamique de croissance, d'emploi et de revenus des ménages repose en grande partie sur les secteurs non pétroliers, tels que le commerce, les transports, les services, le bâtiment et les petites unités de production. Ces activités apparaissent particulièrement vulnérables aux perturbations de l'approvisionnement en électricité et en carburant, comme le suggèrent les résultats de l'enquête ISEPCE de novembre 2025.

Le présent chapitre ne vise pas à mener une analyse macroéconomique exhaustive des effets des pénuries. Il adopte plutôt une approche analytique et semi-quantitative fondée sur les données issues de l'enquête et sur le cadrage macroéconomique national 2024-2028, afin de mettre en évidence et de suggérer certains effets potentiels d'ordre macroéconomique.

Par ailleurs, il convient de préciser que la présente analyse ne s'appuie pas directement sur les indicateurs macroéconomiques classiques expliquant la croissance économique. En effet, des variables telles que le produit intérieur brut (PIB) réel, l'investissement (formation brute de capital fixe), la consommation finale, les exportations nettes, la productivité globale des facteurs ou encore l'emploi n'ont pas été mobilisées dans une logique économétrique explicative. Ce choix méthodologique s'explique par la volonté de mieux isoler et appréhender les effets spécifiques des pénuries d'électricité et de carburant, à partir d'une approche centrée sur les mécanismes de transmission et les perceptions issues de l'enquête.

Ainsi, plutôt que de recourir à une modélisation formelle de la croissance fondée sur ces déterminants traditionnels, l'analyse privilégie une lecture analytique des canaux par lesquels les pénuries peuvent affecter l'activité économique, notamment via les coûts de production, les perturbations de l'offre, les contraintes logistiques et les ajustements de comportement des agents économiques. Cette approche permet de mettre en évidence, de manière plus ciblée, l'impact potentiel des pénuries sur la dynamique économique globale.

À cet effet, il examine successivement les implications possibles sur la croissance économique (VI.1), sur l'inflation et le pouvoir d'achat (VI.2), sur les finances publiques (VI.3), sur le commerce et la logistique (VI.4), puis sur les équilibres macroéconomiques (VI.5).

VI.1 Effets des pénuries sur la croissance économique

VI.1.1 Canaux de transmission vers l'activité productive

Les coupures d'électricité entraînent des interruptions d'activité, des pertes d'heures de travail, des dégradations des équipements et des baisses de productivité. Les pénuries de carburant perturbent le transport des personnes et des marchandises. Au niveau des entreprises, 37,8 % déclarent une diminution de la production, 25,4 % une hausse des coûts opérationnels, et 38,7 % une perte de contrats ou de clients. Les investissements contraints représentent environ 2,23 milliards de FCFA en 2024 et 2,71 milliards en 2025 pour le seul échantillon enquêté.

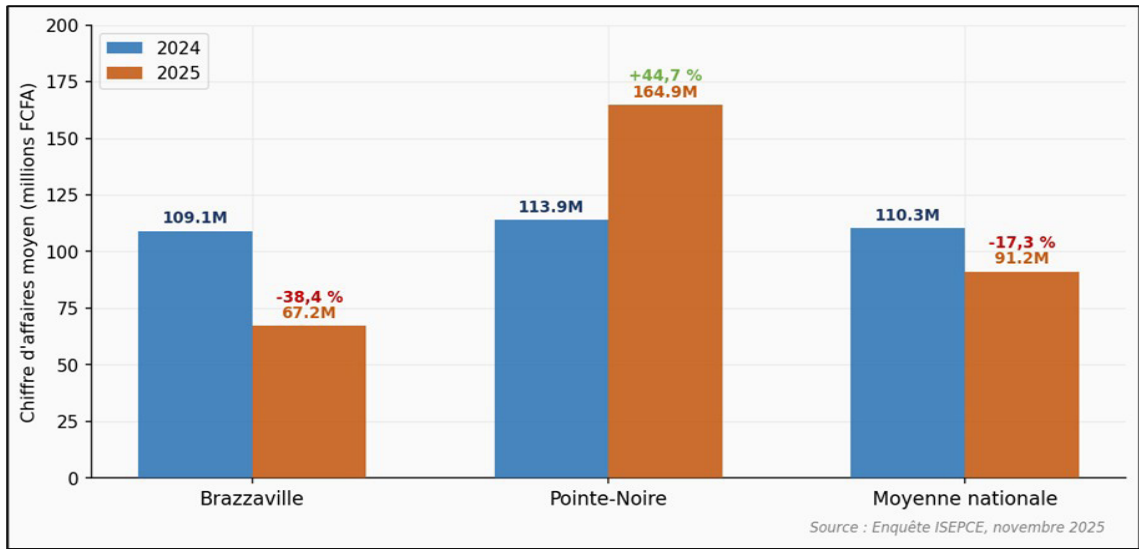
La conséquence la plus directement mesurable est l'effondrement du chiffre d'affaires à Brazzaville (-38,4 %), en contraste avec la progression à Pointe-Noire (+44,7 %), pour une baisse nationale de 17,3 %. Par ailleurs, 70,8 % des entreprises estiment que les pénuries freinent directement leur croissance.

Tableau 51 : Secteurs économiques les plus affectés par les pénuries énergétiques

Secteur	Dépendance énergétique	Recours groupes électrogènes	Taux d'invest. Contraint	Risque macroéconomique principal
Industries manufacturières	Très élevée	96,1 %	47,0 %	Risque de paralysie totale
Hébergement et restauration	Élevée	84,0 %	34,1 %	Discontinuité critique du service
Commerce	Moyenne	64,2 %	24,4 %	Pertes de stocks périssables
Transports urbains	Très élevée	90 %		Hausse tarifaire + raréfaction de l'offre
Services et administration	Moyenne	67,1 %	28,9 %	Baisse de productivité
Ménages (activités économiques)	Élevée	71,9 %	22,0 %	Arrêt temporaire, perte de clientèle

Source : Enquête ISEPCE, novembre 2025

Graphique 14 : Évolution du chiffre d'affaires moyen des entreprises par ville (2024-2025)



Source : Enquête ISEPCE, novembre 2025

Le graphique 12 illustre la divergence territoriale frappante : pendant que Brazzaville enregistre un effondrement du CA de 38,4 %, Pointe-Noire affiche une hausse de 44,7 %. Cette opposition peut s'expliquer par des différences d'exposition aux pénuries énergétiques, la structure sectorielle de chaque ville, et les dynamiques portuaires propres à Pointe-Noire. Au niveau national, la baisse de 17,3 % masque une réalité profondément contrastée.

VI.1.2 Effets sur la croissance hors pétrole

Dans le cas du Congo, les pénuries se transmettent principalement à l'économie hors pétrole. Avec un PIB réel estimé à 2,1 % en 2024 et projeté à 3,8 % en 2025, et une croissance non pétrolière de 3,4 % puis de 3,2 %, le commerce, les transports et les services jouent un rôle déterminant. Les pénuries freinent cette dynamique par plusieurs mécanismes cumulatifs : réduction du volume d'activité, hausse des coûts d'exploitation, détérioration de la productivité du capital et découragement des investissements productifs.

Ordre de grandeur de l'impact sur la croissance

Estimation indicative : si les pénuries réduisent la productivité du secteur non pétrolier de 1 point, l'impact sur la croissance globale du PIB peut atteindre 0,5 à 0,8 point de pourcentage.

Pour un PIB non pétrolier représentant 60 % du PIB total, une baisse de 5 % du CA non pétrolier correspond à une perte de valeur ajoutée de l'ordre de 3 % du PIB hors pétrole.

VI.2 Effets sur l'inflation, le coût de la vie et le pouvoir d'achat

VI.2.1 Mécanismes de transmission vers les prix

Les pénuries d'énergie exercent une pression sur les prix à travers trois canaux convergents. Le canal du transport : 89,7 % des taxis et 82,5 % des taxis-motos ont augmenté leurs tarifs ; les transporteurs passent jusqu'à 8,6 heures/jour à attendre du carburant. Le canal des coûts de production : 79,5 % des entreprises enquêtées recourent aux groupes électrogènes dont les dépenses progressent de 5 % entre 2024 et 2025. Le canal des dépenses contraintes des ménages : surcoûts d'éclairage (+71,9 %), pertes alimentaires (+54,9 %) et déplacements (+83,4 %)..

Tableau 52 : Canaux de transmission des pénuries énergétiques vers l'inflation

Canal de transmission	Mécanisme et données empiriques	Horizon
Hausse du coût du carburant	Répercussion sur les tarifs de transport (+83,4 % des ménages touchés)	Immédiat
Recours aux groupes électrogènes	Surcoûts opérationnels répercutés sur les prix de vente	Court terme
Dépenses contraintes des ménages	Éclairage (+71,9 %), alimentation (+54,9 %), déplacements (+83,4 %)	Court terme
Disruption logistique	Ruptures d'approvisionnement, stocks réduits, prix plus élevés	Court-moyen terme
Investissements contraints	Dépenses défensives 3,85 à 4,91 M FCFA/entreprise (+27,3 %)	Moyen terme

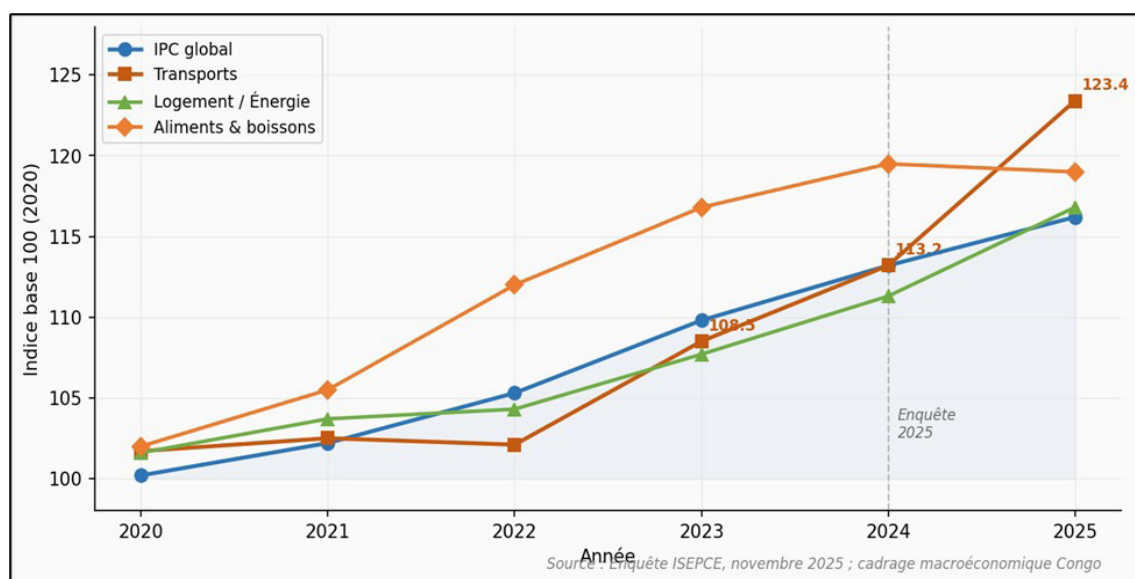
Source : Enquête ISEPCE, novembre 2025

Tableau 53 : Postes de dépenses des ménages les plus affectés

Poste de dépense affecté	% ménages BZV	% ménages PNR	Conséquence macroéconomique
Dépenses d'éclairage alternatives	71,9 %		Direct, ménages à revenus faibles
Pertes de denrées alimentaires	54,9 %		Sécurité alimentaire compromise
Détérioration des équipements électroménagers	59,7 %		Destruction de capital domestique
Augmentation du coût du transport	83,4 %		Impact sur l'accès au travail et marchés
Dépenses moyennes en électricité (FCFA/mois)	12 663	25 535	Fort différentiel interurbain

Source : Enquête ISEPCE, novembre 2025

Les estimations d'impact sur la croissance présentées dans le rapport ne résultent pas d'une modélisation économétrique formelle, mais de simples calculs proportionnels : la perte de 0,5 point de PIB est obtenue en pondérant la baisse de productivité par le poids du secteur non pétrolier dans le PIB, tandis que la perte de 3% du PIB hors pétrole est calculée en multipliant la baisse de chiffre d'affaires observée dans l'échantillon (5%) par la part du secteur non pétrolier dans le PIB total (60%). Ces ordres de grandeur constituent donc des indicateurs de plausibilité plutôt que des résultats robustes.

Graphique 15 : Évolution de l'IPC et des postes sensibles aux perturbations énergétiques (2020-2025)

Source : Enquête ISEPCE, novembre 2025 ; cadrage macroéconomique Congo

Le graphique 15 met en évidence la progression accélérée du poste Transports, qui atteint un indice de 123,4 en 2025 (base 100 en 2020), dépassant l'IPC global (116,2) et le poste Logement / Énergie (116,8). Cette surperformance inflationniste du secteur transport, directement nourrie par les pénuries de carburant, constitue un signal majeur de l'impact énergétique sur le coût de la vie.

VI.2.2 Effets distributifs : pauvreté énergétique et pouvoir d'achat

L'impact sur le pouvoir d'achat est profondément inégalitaire. À Brazzaville, 100 % des ménages du premier quintile sont en situation de pauvreté énergétique, et la proportion reste entre 90 % et 95 % dans les quintiles intermédiaires. Même les ménages les plus aisés restent exposés à plus de 55 %. À Pointe-Noire, les dépenses mensuelles en électricité atteignent 25 535 FCFA contre 12 663 FCFA à Brazzaville, traduisant une charge proportionnellement plus lourde. Les pénuries agissent ainsi comme un facteur d'érosion silencieuse mais cumulée du pouvoir d'achat, en substituant des dépenses productives par des charges subies non génératrices de valeur.

VI.3 Effets sur les finances publiques et la mobilisation des recettes

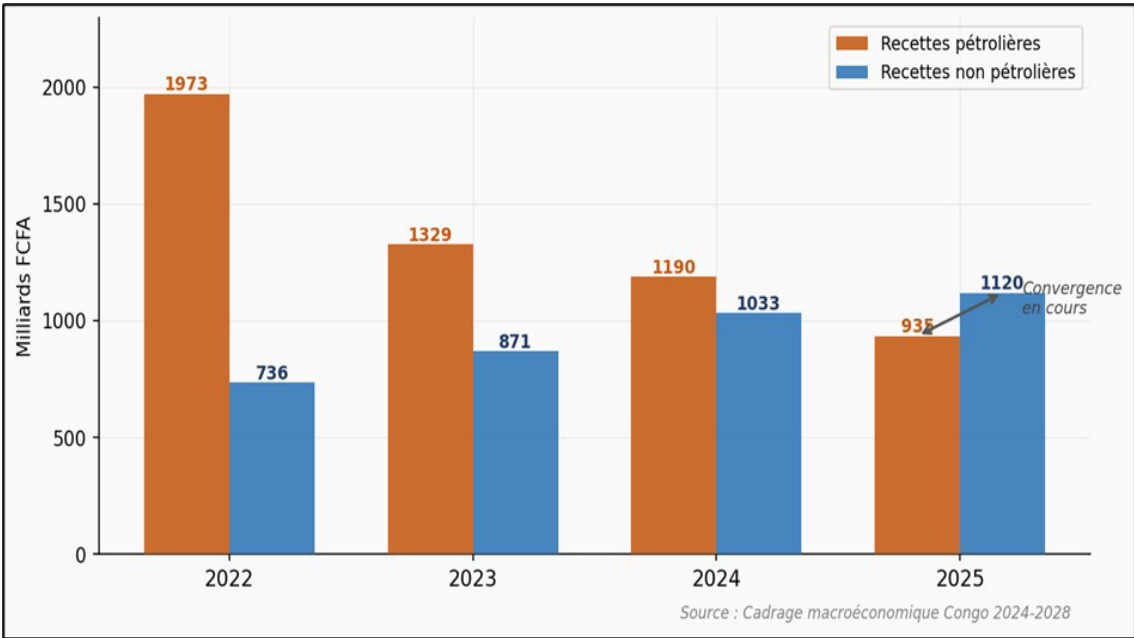
Les pénuries d'énergie affectent les finances publiques par trois canaux : l'érosion de la base taxable non pétrolière, le renchérissement de certaines dépenses publiques et la réduction de l'efficacité de la dépense. Les recettes non pétrolières représentent 11,3 % du PIB en 2024 et 12,3 % en 2025, une part croissante qui rend la consolidation budgétaire plus sensible à la performance de l'économie domestique

Tableau 54 : Canaux d'impact des pénuries sur les finances publiques

Canal budgétaire	Poste concerné	Impact / mécanisme de transmission
Recettes non pétrolières	TVA, IS, droits de douane	Baisse de la base taxable : CA -17,3 % en moyenne nationale
Recettes secteur transport	Taxes carburant, licences	Contraction de l'activité transport (hausse tarifaire + baisse offre)
Dépenses en capital	Investissements publics	Surcoûts d'exécution en contexte de pénurie énergétique
Subventions aux carburants	Mécanisme de prix administrés	Pression sur finances publiques si flambée des prix internationaux
Efficacité de la dépense	Rendement investissements publics	Retards et coûts additionnels liés aux perturbations logistiques

Source : Enquête ISEPCE, novembre 2025 ; cadrage macroéconomique Congo 2024-2028

Graphique 16 : Évolution des recettes pétrolières et non pétrolières (2022-2025, Milliards FCFA)



Source : Cadrage macroéconomique Congo 2024-2028

Le graphique 16 illustre la convergence progressive des recettes pétrolières et non pétrolières : alors que les premières régressent de 1 972,8 à 935,3 Milliards FCFA entre 2022 et 2025, les secondes progressent de 736,1 à 1 119,7 Milliards FCFA. En 2025, les recettes non pétrolières dépassent pour la première fois les recettes pétrolières, ce qui signifie que tout frein à l'activité non pétrolière imposé par les pénuries énergétiques affecte désormais directement la principale source de recettes de l'État.

VI.4 Effets sur le commerce, la logistique et les échanges

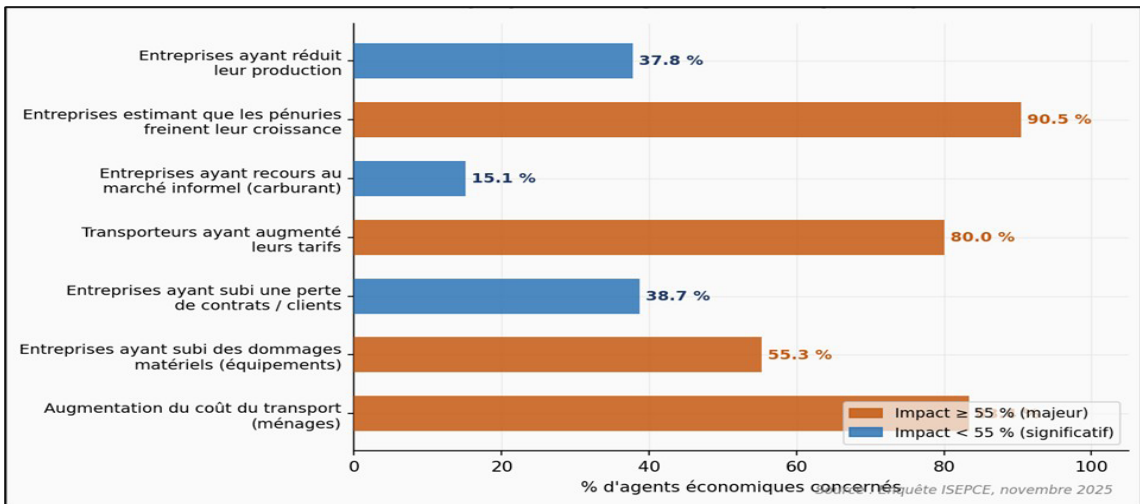
Les pénuries de carburant ralentissent l'approvisionnement des marchés, compliquent l'acheminement des intrants et perturbent la distribution des produits finis. Les transporteurs passent en moyenne 7 à 8 heures/jour à attendre du carburant, ce qui se traduit par une raréfaction de l'offre et une hausse des tarifs. Les pénuries d'électricité fragilisent en parallèle les maillons de la chaîne d'approvisionnement dépendants d'une alimentation continue (réfrigération, stockage, services de distribution).

Tableau 55 : Effets des pénuries sur le commerce, la logistique et la distribution

Maillon affecté	Mécanisme de perturbation	Conséquence sur les échanges
Transport des marchandises	Pénurie carburant : coût logistique en hausse	Ruptures d'approvisionnement dans les marchés
Circuits de distribution	Délais d'acheminement allongés	Inégalités territoriales (zones périphériques)
Stocks des entreprises	55,3 % ont subi des détériorations d'équipements	Destruction capital productif (5 Milliards FCFA / 2 ans)
Importations de biens intermédiaires	Difficultés logistiques	Hausse des coûts de production et perte de compétitivité
Commerce informel / marché parallèle	15,1 % des entreprises du marché informel	Évasion fiscale, perte de recettes douanières
Confiance des investisseurs	90,5 % des entreprises anticipent un frein	Découragement de l'investissement productif

Source : Enquête ISEPCE, novembre 2025

Graphique 17 : Perturbations des échanges économiques : proportion d'agents affectés par les pénuries



Source : Enquête ISEPCE, novembre 2025

Le graphique 17 révèle l'ampleur transversale des perturbations : l'augmentation du coût du transport touche 83,4 % des ménages, et 90,5 % des entreprises anticipent un frein à leur croissance. Les deux indicateurs les plus critiques : coût du transport et frein à la croissance dépassent les 80 %, confirmant que les pénuries constituent bien un choc macroéconomique d'envergure et non un simple incident sectoriel.

Le recours au marché informel (15,1 % des entreprises) constitue un indicateur préoccupant pour les recettes douanières et fiscales. La destruction de capital productif estimée à environ 5 milliards de FCFA sur deux ans pour le seul échantillon enquêté illustre l'ampleur de la dégradation structurelle de l'appareil productif

VI.5 Effets globaux sur les équilibres macroéconomiques et risques de trajectoire

VI.5.1 Synthèse des impacts cumulatifs

Pris ensemble, les mécanismes analysés dans les sections précédentes dessinent une logique macroéconomique claire : les pénuries d'électricité et de carburant réduisent l'efficacité de l'économie, renchérissent les coûts, affaiblissent la dynamique hors pétrole et érodent progressivement les gains attendus de la reprise économique.

Tableau 56 : Synthèse des impacts macroéconomiques par variable et canal de transmission

Variable macroéconomique	Agrégat concerné	Intensité	Mécanisme principal	Horizon temporel
Croissance hors pétrole	Secteurs non pétroliers	Élevée	Baisse de productivité, hausse des coûts	Court-moyen terme
Inflation	Transport, alimentation, services	Modérée-élevée	IPC alimenté par les surcoûts énergétiques	Court terme
Recettes non pétrolières	TVA, IS, droits de douane	Modérée	Base taxable réduite	Moyen terme
Investissement privé productif	Toutes branches	Élevée	Dépenses défensives vs. Investissements créateurs	Moyen-long terme
Pouvoir d'achat des ménages	Ménages urbains (BZV, PNR)	Élevée	Dépenses contraintes ☒, revenu disponible ☒	Court terme
Efficacité dépense publique	Projets en cours	Modérée	Retards, surcoûts de réalisation	Moyen terme
Emploi	PME/PMI, secteur informel	Modérée	12,3 % licenciements, 12,6 % baisse salaires	Court-moyen terme
Cohésion sociale / insécurité	Ménages urbains	Élevée	52,1 % perçoivent insécurité accrue (nuit)	Court terme

Source : Enquête ISEPCE, novembre 2025 ; cadrage macroéconomique Congo 2024-2028

Le tableau 56 met en évidence que les impacts d'intensité élevée concernent la croissance hors pétrole, l'investissement privé productif, le pouvoir d'achat des ménages urbains et les tensions sociales liées à l'insécurité nocturne (52,1 % des ménages). L'emploi est également affecté de manière modérée : 12,3 % des entreprises ont procédé à des licenciements et 12,6 % à des baisses de salaires.

VI.5.2 Matrice des risques macroéconomiques

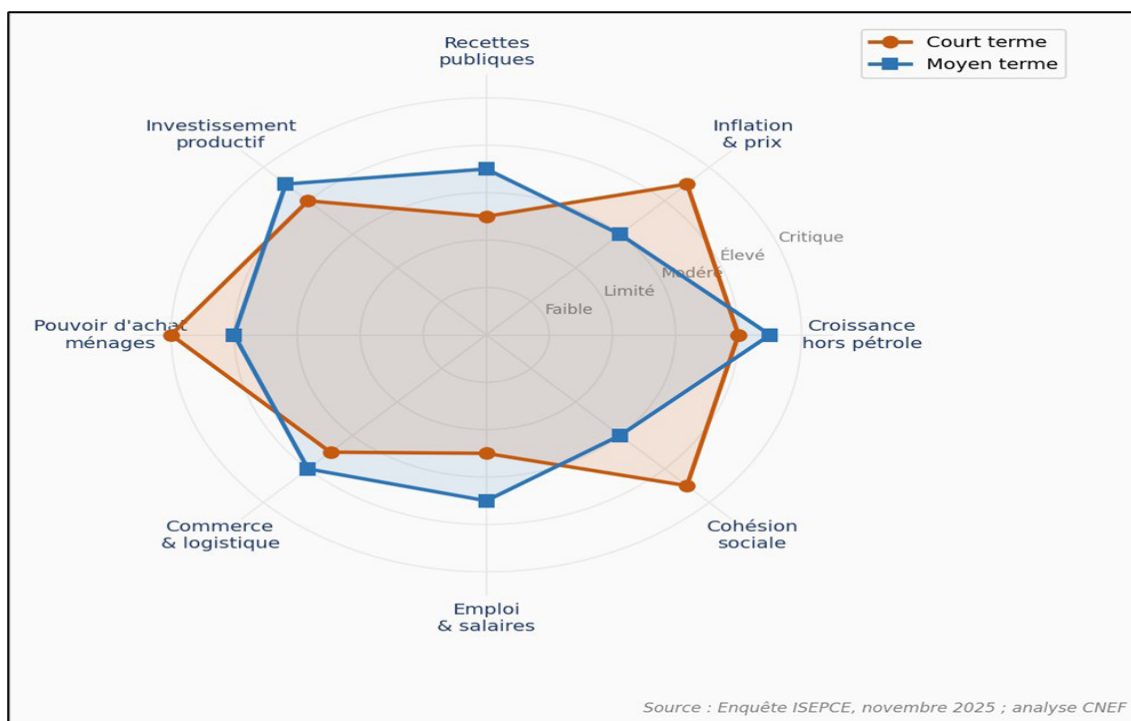
La trajectoire macroéconomique 2025-2028 repose implicitement sur l'hypothèse que les perturbations énergétiques seront contenues. Si les pénuries devaient persister à un niveau élevé ou s'aggraver, elles pourraient remettre en cause une partie des projections relatives à la croissance hors pétrole, au coût de la vie et à la consolidation budgétaire

Tableau 57 : Matrice des risques macroéconomiques liés aux pénuries (intensité, horizon, probabilité)

Risque identifié	Variable affectée	Intensité	Horizon	Probabilité
Freinage de la croissance non pétrolière	PIB hors pétrole	Élevée	Continu	Très probable
Inflation persistante (transport / alim.)	IPC	Modérée	Court terme	Probable
Détérioration des recettes non pétrolières	Recettes fiscales	Modérée	Moyen terme	Probable
Spirale des investissements contraints	Formation brute de capital	Élevée	Court terme	Très probable
Érosion du pouvoir d'achat urbain	Consommation des ménages	Élevée	Court terme	Quasi-certain
Aggravation de la pauvreté énergétique	Q1-Q3 du revenu	Très élevée	Structurel	Quasi-certain
Tensions sociales et insécurité nocturne	Cohésion sociale	Élevée	Court terme	Probable
Découragement de l'investissement étranger	IDE entrants	Modérée	Long terme	Possible

Source : Enquête ISEPCE, novembre 2025 ; analyse CNEF

Graphique 18 : Effets globaux des pénuries sur l'économie congolaise (intensité de l'impact par dimension macroéconomique)



Source : Enquête ISEPCE, novembre 2025 ; analyse CNEF

Le graphique 18 visualise l'intensité de l'impact des pénuries sur huit dimensions macroéconomiques, distinguant les effets à court terme (orange) des effets à moyen terme (bleu). Les dimensions les plus critiques à court terme sont le pouvoir d'achat des ménages et la cohésion sociale, reflétant les données de l'enquête (83,4 % des ménages touchés par la hausse des coûts de transport, 52,1 % exposés à l'insécurité nocturne). À moyen terme, c'est l'investissement productif qui supporte la pression la plus élevée, en raison du détournement des ressources vers les dépenses défensives. La croissance hors pétrole atteint un niveau critique aussi bien à court terme qu'à moyen terme, ce qui en fait la variable macroéconomique la plus exposée.

La matrice des risques identifie deux risques quasi certains : l'érosion du pouvoir d'achat urbain et l'aggravation de la pauvreté énergétique. Ces risques sont déjà réalisés pour une large majorité de ménages et s'aggravent avec la persistance des pénuries. Le freinage de la croissance non pétrolière et la spirale des investissements contraints apparaissent comme très probables, tandis que le découragement de l'investissement étranger demeure possible mais plus incertain à long terme.

Autrement dit, la sécurité énergétique constitue une condition nécessaire à la réalisation du cadrage macroéconomique national. Sans amélioration durable de la disponibilité de l'électricité et du carburant, les performances projetées en matière de croissance, de prix, de recettes et de bien-être risquent d'être significativement en deçà des objectifs fixés.

Implications des scénarios énergétiques pour le cadrage macroéconomique 2026-2028

Scénario de persistance des pénuries : risque de perte de 0,5 à 1,0 point de PIB hors pétrole par an, d'une inflation persistante au-dessus de 3 %, d'une érosion des recettes non pétrolières et d'une dégradation de la soutenabilité budgétaire. **Scénario d'amélioration structurelle :** un gain de fiabilité énergétique de 30 % pourrait libérer 2 à 3 % de PIB non pétrolier en réorientant les dépenses défensives vers l'investissement productif.

L'analyse macroéconomique présentée dans ce chapitre met en évidence que les pénuries d'électricité et de carburant constituent une contrainte structurelle majeure pour l'économie congolaise, dont les effets se manifestent bien au-delà des seuls agents directement touchés.

Leur impact s'exerce en premier lieu sur l'économie hors pétrole, à travers la baisse de productivité, le renchérissement des coûts, les perturbations logistiques, la hausse des prix et l'érosion du pouvoir d'achat. La contraction de 38,4 % du chiffre d'affaires à Brazzaville et la baisse nationale de 17,3 % illustrent l'ampleur du choc. Les quelque 5 milliards de FCFA d'investissements contraints sur deux ans pour le seul échantillon enquêté représentent des dépenses défensives qui substituent des investissements productifs potentiels.

Sur le plan des finances publiques, les pénuries fragilisent la mobilisation des recettes non pétrolières qui dépassent désormais les recettes pétrolières en comprimant la base taxable. Elles renchérissent certains coûts d'intervention de l'État et réduisent l'efficacité économique de la dépense publique.

La matrice des risques identifie huit dimensions macroéconomiques affectées, dont cinq à intensité élevée ou très élevée et deux à probabilité quasi certaine (érosion du pouvoir d'achat, aggravation de la pauvreté énergétique). Ces risques dessinent un scénario de dégradation progressive mais cumulée si aucune réforme structurelle n'est engagée.

En définitive, la sécurité énergétique apparaît comme une condition nécessaire à la réalisation du cadrage macroéconomique national. Toute stratégie de diversification économique et de consolidation budgétaire devra intégrer explicitement l'amélioration de la disponibilité énergétique comme l'une de ses priorités structurelles.



CHAPITRE VII :

RECOMMANDATIONS STRATÉGIQUES ET MESURES PRIORITAIRES POUR LE RENFORCEMENT DE LA SÉCURITÉ ÉNERGÉTIQUE

Les analyses présentées dans les chapitres précédents convergent vers un diagnostic sans équivoque : les pénuries d'électricité et de carburant en République du Congo constituent une contrainte structurelle majeure qui affecte simultanément les ménages, les entreprises, les transporteurs et l'ensemble des équilibres macroéconomiques. Leurs effets se traduisent par une augmentation du coût de la vie, une baisse de l'activité économique, une réduction des revenus, une hausse des coûts de production, une détérioration des conditions de transport et une érosion progressive de la confiance institutionnelle.

Ces pénuries ne résultent pas de facteurs conjoncturels passagers, mais de fragilités structurelles profondes affectant l'ensemble de la chaîne énergétique : insuffisance des capacités de production et de raffinage, faiblesse des infrastructures de stockage et de transport, déficit de coordination institutionnelle, régulation insuffisante et financement inadéquat. La persistance de ces dysfonctionnements justifie une réponse publique coordonnée, articulant des mesures d'urgence à court terme et des réformes structurelles de moyen et long terme.

Les recommandations formulées dans ce chapitre s'appuient directement sur les résultats de l'enquête ISEPCE (novembre 2025), sur les attentes exprimées par les ménages, les entreprises et les transporteurs, et sur les observations des acteurs du secteur énergétique. Elles sont organisées autour de six axes prioritaires : le renforcement de l'approvisionnement en produits pétroliers (VII.1), le développement des capacités du secteur électrique (VII.2), l'amélioration de la gouvernance et de la coordination (VII.3), les mesures d'atténuation pour les agents économiques (VII.4), le renforcement de la planification énergétique à moyen et long terme (VII.5), et le financement du secteur (VII.6).

VII.1 Renforcement de l'approvisionnement en produits pétroliers

L'enquête montre que les pénuries de carburant résultent d'une combinaison de facteurs structurels : dépendance aux importations de produits raffinés (malgré un potentiel de production national), insuffisance des capacités de stockage et de transport, fragmentation institutionnelle de la chaîne d'approvisionnement et absence de stocks tampons. Les données empiriques sont éloquentes : 84,8 % des transporteurs ont rencontré des difficultés d'approvisionnement au cours des 12 derniers mois, 82,9 % des entreprises subissent au moins 3 pénuries par an, et 100 % des agences de distribution opèrent sans stock de sécurité significatif.

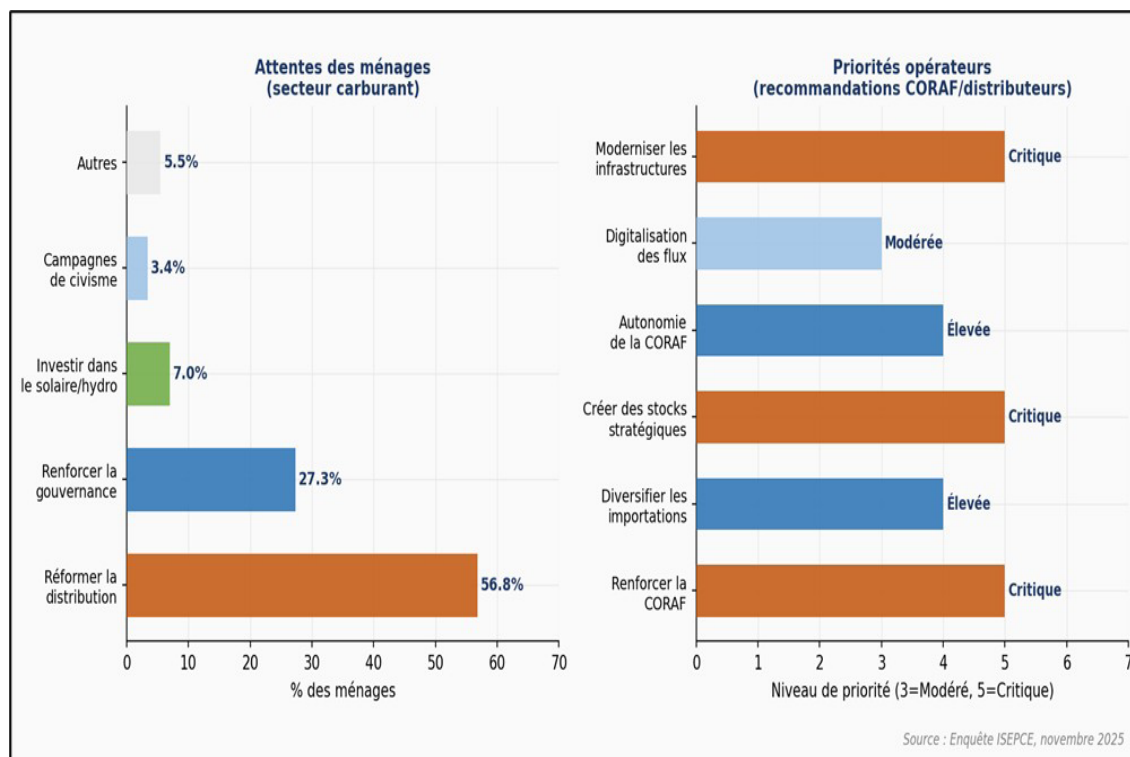
La résolution de ces problèmes exige d'agir simultanément sur plusieurs maillons de la chaîne : l'amont (capacité de raffinage de la CORAF, approvisionnement en brut), le milieu de chaîne (infrastructure logistique, pipeline, capacités de stockage) et l'aval (organisation de la distribution, régulation, information des acteurs). Le coût logistique actuel de la SCLOG pour approvisionner Brazzaville est de 35 FCFA/l, atteignant 117 FCFA/l pour les zones enclavées comme Ouesso un différentiel qui illustre l'urgence de l'infrastructure de transport.

Tableau 58 : Mesures proposées pour sécuriser l’approvisionnement en carburant

Mesure	Acteur responsable	Horizon	Impact attendu / données de référence
Constituer des stocks stratégiques nationaux	SNPC / MHC / SCLOG	Court terme (0-6 mois)	Réduction des ruptures ; couverture de 30 jours de consommation nationale
Mettre en service le pipeline Pointe-Noire - Brazzaville - Maloukou	MHC / SNPC	Moyen terme (12-24 mois)	Réduction du coût logistique de 35 à 47 FCFA/l ; gain de 18-25 % sur les coûts
Augmenter l’approvisionnement en brut de la CORAF	CORAF / SNPC	Court-moyen terme (6-18 mois)	Couverture de 100 % du marché national (actuellement 70 %)
Octroyer l’autonomie commerciale à la CORAF	MHC / Gouvernement	Moyen terme (12-24 mois)	Amélioration de la compétitivité et réduction de la dépendance aux importations
Diversifier les sources d’importation de produits raffinés	SNPC / importateurs privés	Court-moyen terme (6-12 mois)	Réduction de la vulnérabilité aux chocs logistiques d’un fournisseur unique
Renforcer les capacités de stockage dans les zones enclavées	SCLOG / MHC	Moyen terme (12-18 mois)	Réduction des inégalités territoriales d’accès (coût actuel Ouessou : 117 FCFA/l)
Créer une plateforme numérique de suivi des stocks en temps réel	MHC / ARAP	Court terme (3-6 mois)	Amélioration de la coordination et anticipation des ruptures d’approvisionnement

Source : Enquête ISEPCE, novembre 2025 ; données SCLOG, CORAF, MHC

Graphique 19 : Priorités d'action dans le secteur pétrolier aval



Source : Enquête ISEPCE, novembre 2025

À l'échelle nationale, 56,8 % des ménages estiment que la réforme de la distribution de carburant doit constituer la priorité absolue du gouvernement. Le graphique 19 confirme la convergence entre les attentes des ménages et les recommandations des opérateurs du secteur, autour de trois axes prioritaires : la réforme de la distribution (premier rang pour les ménages), l'autonomie et le renforcement de la CORAF (premier rang pour les opérateurs), et l'amélioration de la gouvernance (deuxième rang pour les deux catégories).

Priorité immédiate : Stock stratégique national

Mesure d'urgence : La constitution d'un stock stratégique national de 30 jours de consommation représente la mesure ayant le rapport impact/coût le plus favorable. Elle permettrait d'absorber les chocs logistiques sans répercussions immédiates sur les prix et les ménages, et de donner au gouvernement le temps nécessaire pour mettre en œuvre les réformes structurelles de moyen terme.

VII.2 Renforcement des capacités de production et de distribution d'électricité

Les coupures d'électricité résultent d'un double déficit : une production insuffisante (insuffisance des barrages et dépendance aux centrales thermiques, identifiée par 69,2 % des agences) et des infrastructures de distribution vétustes (76,9 % des agences citent le vieillissement des équipements comme première cause des coupures). À ces facteurs techniques s'ajoutent des éléments aggravants : les actes d'incivisme génèrent en moyenne 3,4 incidents par an, avec une durée moyenne d'interruption de 23,5 heures par incident.

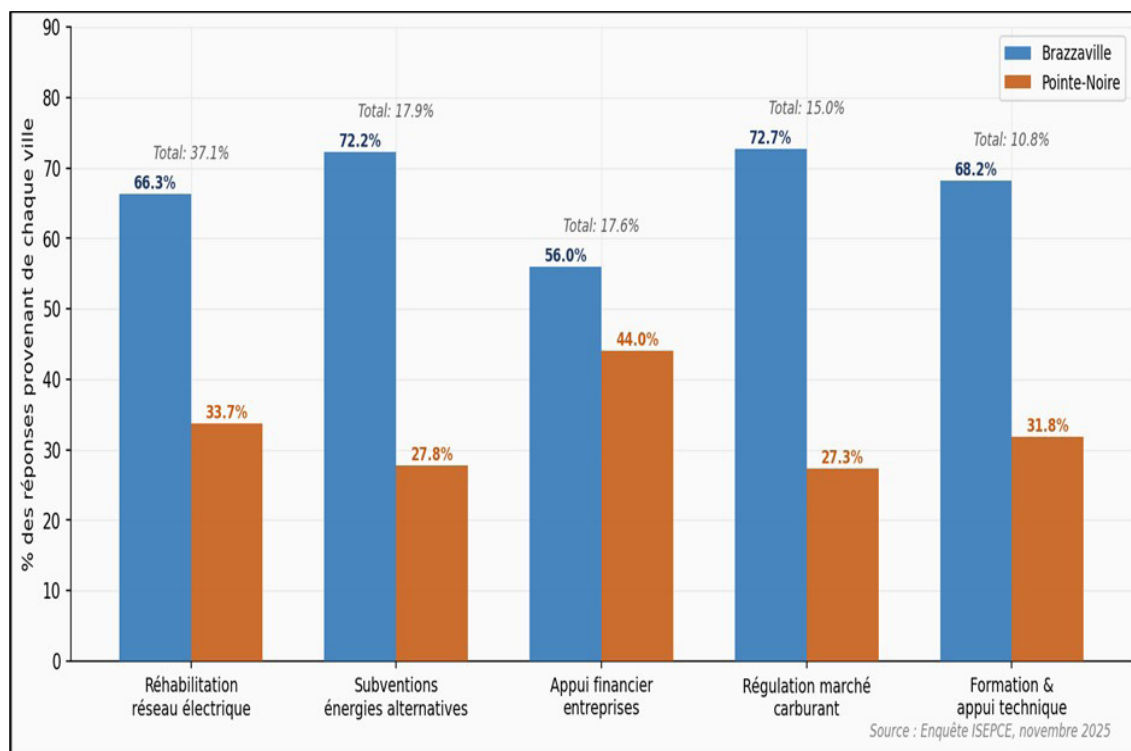
Les politiques publiques déjà engagées constituent des leviers importants : le Projet d'Amélioration des Services d'Électricité (PASEL), lancé en juillet 2025 avec le soutien de la Banque mondiale, intègre la modernisation du réseau 220 kV entre Pointe-Noire et Brazzaville. Le Pacte National de l'Énergie (PNE), approuvé par le gouvernement en septembre 2025, vise l'accès universel à une électricité fiable d'ici 2035 et la connexion de plus de 1 000 localités d'ici 2030. Ces programmes, dont la mise en œuvre coordonnée doit être accélérée, répondent directement aux attentes des ménages : 40 % d'entre eux souhaitent un investissement prioritaire dans le solaire et l'hydroélectricité.

Tableau 59 : Mesures proposées pour le renforcement du secteur de l'électricité

Mesure	Acteur responsable	Horizon	Impact attendu / données de référence
Accélérer la mise en œuvre du PASEL (ligne 220 kV Pointe-Noire - Brazzaville)	E ² C / Banque mondiale / MHE	En cours (lancé juillet 2025)	Renforcement du réseau de transport haute tension sur 500 km
Mettre en œuvre le Pacte National de l'Énergie (PNE) - Compact	État / E ² C / BAD / BM	Horizon 2030-2035	Accès universel à l'électricité ; connexion de plus de 1 000 localités d'ici 2030
Réhabiliter le réseau de distribution en zone urbaine	E ² C / MHE	Court-moyen terme (6-24 mois)	Réduction des pertes techniques et non techniques (actuellement élevées)
Lutter contre les actes d'incivisme (vols de câbles, vandalisme)	Gouvernement / forces de l'ordre	Court terme (0-6 mois)	Réduction de la durée des interruptions liées à l'incivisme (23,5 h/incident)
Renforcer les mécanismes de gestion des réclamations dans toutes les agences	E ² C	Court terme (3-6 mois)	Harmonisation du taux de traitement (actuellement 81,4 %) vers 95 %+
Développer les capacités de production hydroélectrique (projet Inga, grands barrages)	MHE / partenaires financiers	Long terme (24-48 mois)	Réduction de la dépendance aux centrales thermiques coûteuses et polluantes
Promouvoir les énergies renouvelables (solaire) en zone périurbaine et rurale	MHE / secteur privé	Moyen terme (12-24 mois)	Réponse à la priorité des ménages : 40 % souhaitent investir dans le solaire/hydro

Source : Enquête ISEPCE, novembre 2025 ; MHE, E²C, Banque mondiale, BAD

Graphique 20 : Priorités d'investissement dans le secteur électrique



Source : Enquête ISEPCE, novembre 2025

Le graphique 20 met en évidence que la réhabilitation du réseau électrique constitue l'attente la plus partagée des entreprises (37,1 % des réponses), avec une concentration à Brazzaville (66,3 % des déclarations), ce qui illustre la sévérité de la crise électrique dans la capitale. Les subventions aux énergies alternatives et l'appui financier direct aux entreprises constituent le deuxième bloc de priorités, traduisant le besoin de mesures de soutien pour absorber les coûts des investissements contraints (4,91 M FCFA/entreprise en 2025).

VII.3 Amélioration de la gouvernance et de la coordination du secteur énergétique

Les défaillances de gouvernance constituent l'un des facteurs transversaux les plus déterminants des pénuries. Les résultats de l'enquête sont sans ambiguïté : 61,5 % des agences de distribution d'électricité jugent la coordination institutionnelle mauvaise ou inexistante, 100 % des opérateurs de distribution de carburant décrivent un approvisionnement irrégulier et imprévisible, et la CORAF pointe l'absence d'un organe de régulation crédible comme obstacle structurel à l'efficacité du secteur. Par ailleurs, 40,6 % des ménages classent le renforcement de la transparence et de la gouvernance énergétique comme mesure prioritaire pour l'électricité : score identique à l'investissement dans les énergies renouvelables.

Cette demande de meilleure gouvernance reflète une prise de conscience collective : les ménages et les opérateurs ont compris que les insuffisances de l'approvisionnement énergétique ne relèvent pas uniquement d'un manque d'investissement mais également d'une organisation déficiente, d'une transparence insuffisante et d'un cadre réglementaire inadéquat. Le déficit de confiance institutionnelle est réel : 46,6 % des ménages se déclarent peu ou pas du tout confiants dans la capacité des autorités à résoudre durablement les pénuries.

Tableau 60 : Mesures institutionnelles et de gouvernance proposées

Mesure institutionnelle	Acteur pilote	Justification / données de référence
Créer un organe de régulation crédible du secteur pétrolier	MHC / ARAP	Doter le secteur d'une autorité forte avec pouvoir de contrôle, de sanction et de coordination actuellement jugé inexistant par 100 % des opérateurs
Clarifier les responsabilités entre SNPC, CORAF, SCLOG et importateurs privés	MHC / Gouvernement	Éliminer le flou institutionnel identifié comme cause directe de la fragmentation de la chaîne d'approvisionnement
Mettre en place un système d'alerte précoce sur les risques de pénurie	MHC / ARAP / SCLOG	61,5 % des agences déclarent ne recevoir aucune alerte préalable ; un système d'alerte à 30 jours permettrait d'anticiper les ruptures
Renforcer la coordination institutionnelle entre E ² C, producteurs et régulateurs	MHE / MHC / Gouvernement	61,5 % des agences jugent la coordination mauvaise ou inexistante ; une task force interministérielle permettrait d'améliorer la réactivité
Améliorer la transparence dans la gestion des quotas d'importation	MHC / DGH	Rendre public le mécanisme des quotas pour réduire l'opacité perçue par les opérateurs et limiter la rente informationnelle
Lutter contre le marché parallèle par la régulation et le contrôle	Gouvernement / police économique	15,1 % des entreprises recourent au marché informel ; chaque FCFA détourné constitue une perte pour les recettes fiscales

Source : Enquête ISEPCE, novembre 2025

Priorité gouvernance : Régulation et coordination

Le renforcement de la gouvernance constitue la condition sine qua non de l'efficacité de l'ensemble des autres mesures. Sans coordination institutionnelle, sans régulation crédible et sans transparence dans la gestion des quotas et des stocks, les investissements dans les infrastructures risquent d'être absorbés par des inefficacités systémiques. La création d'un organe de régulation pétrolier indépendant et la mise en place d'un système d'alerte précoce constituent les deux mesures institutionnelles les plus urgentes et les moins coûteuses à mettre en œuvre

VII.4 Mesures d'atténuation pour les ménages, les entreprises et les transporteurs

Si les mesures structurelles précédentes s'inscrivent dans un horizon de moyen terme, des actions immédiates s'imposent pour réduire les effets actuels des pénuries sur les agents économiques les plus vulnérables. Les résultats de l'enquête quantifient l'urgence : 83,4 % des ménages subissent une augmentation du coût du transport, 71,9 % des surcoûts d'éclairage, 59,7 % des dommages matériels sur leurs équipements ; 52,1 % perçoivent une insécurité accrue lors des coupures nocturnes, avec 78,3 % qui observent une hausse des agressions.

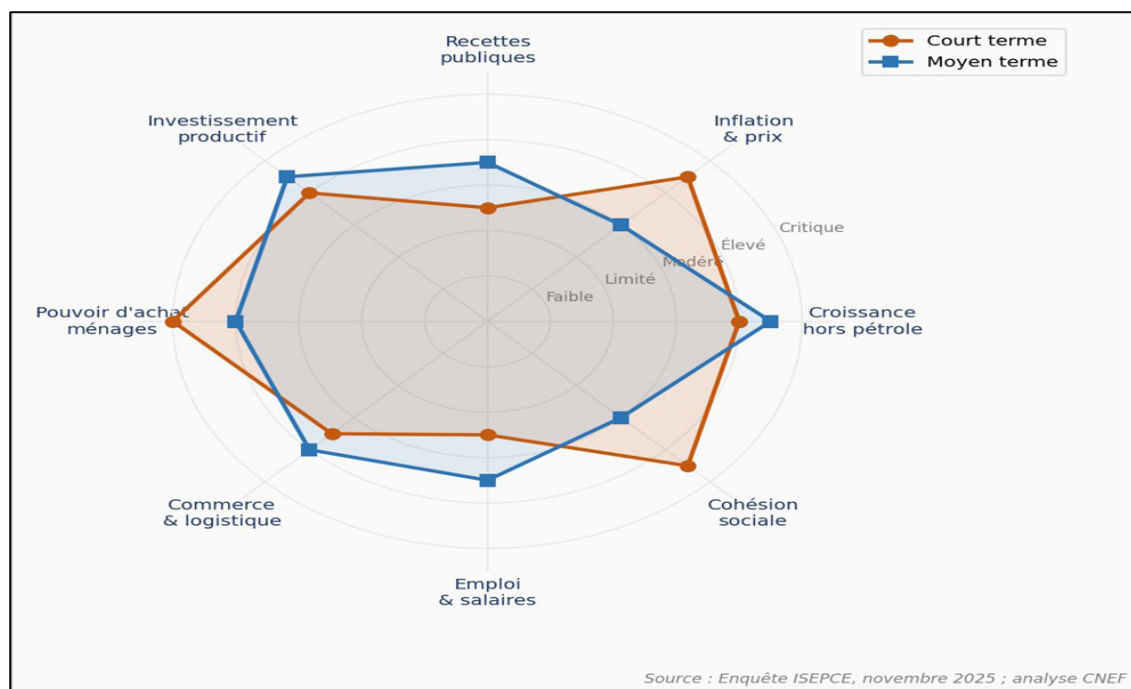
Pour les entreprises, les investissements contraints ont bondi de 3,85 à 4,91 millions de FCFA entre 2024 et 2025 (+27,3 %), représentant des dépenses défensives sans valeur ajoutée. Pour les transporteurs, plus de 97 % expriment un besoin urgent de mesures coordonnées, et 67,8 % attendent principalement une baisse du prix du carburant.

Tableau 61 : Mesures d'atténuation proposées pour les ménages, les entreprises et les transporteurs

Bénéficiaire	Mesure d'atténuation	Horizon	Justification empirique
Ménages	Subventionner l'accès aux lampes LED et équipements solaires	Court terme	71,9 % des ménages subissent des surcoûts d'éclairage ; réduction du coût de la pauvreté énergétique
Ménages	Organiser la distribution de carburant en période de pénurie (rationnement équitable)	Court terme	56,8 % des ménages demandent une réforme du système de distribution ; réduction des files d'attente (> 7 h/jour)
Ménages	Renforcer l'éclairage public pour réduire l'insécurité nocturne	Court-moyen terme	52,1 % des ménages perçoivent une insécurité accrue lors des coupures ; 78,3 % observent une hausse des agressions
Entreprises	Mettre en place des subventions ciblées pour l'acquisition de groupes électrogènes et équipements solaires	Court-moyen terme	Investissements contraints de 4,91 M FCFA/ entreprise en 2025 (+27,3 %) – charge défensive à réorienter vers le productif
Entreprises	Créer un fonds de compensation pour les pertes liées aux dommages matériels dus aux variations de tension	Moyen terme	55,3 % des entreprises ont subi des détériorations d'équipements ; destruction de ~5 milliards de FCFA de capital sur 2 ans
Entreprises	Développer des incitations fiscales pour la transition aux énergies renouvelables	Moyen terme	Seules 10,6 % des entreprises ont adopté le solaire ; barrières financières à lever par des incitations ciblées
Transporteurs	Négocier des tarifs officiels de référence en période de pénurie	Court terme	89,7 % des taxis ont augmenté leurs tarifs ; disputes fréquentes chez > 94 % des transporteurs
Transporteurs	Créer des stations-service prioritaires pour les transporteurs collectifs	Court terme	9 transporteurs sur 10 exposés à la pénurie ; 7 à 8 h/jour en file d'attente : perte de productivité massive
Tous acteurs	Mettre en place un système d'information en temps réel sur la disponibilité du carburant	Court terme	Réduction de l'incertitude, des temps d'attente et du recours au marché informel (15,1 % des entreprises)

Source : Enquête ISEPCE, novembre 2025

Graphique 21 : Mesures prioritaires selon les acteurs économiques



Source : Enquête ISEPCE, novembre 2025

Le graphique radar 21 révèle des convergences et des différences significatives entre les acteurs selon les six dimensions d'intervention. La protection des ménages est la priorité la plus élevée pour les ménages eux-mêmes et les transporteurs, reflétant leurs expositions respectives. Les entreprises placent le renforcement de la production électrique en tête, cohérent avec leur dépendance à 79,5 % aux groupes électrogènes. L'amélioration de l'approvisionnement pétrolier constitue le besoin le plus aigu des transporteurs, dont l'activité dépend directement de la disponibilité du carburant.

VII.5 Renforcement de la planification énergétique à moyen et long terme

Les pénuries résultent en grande partie d'un écart structurel entre la croissance de la demande énergétique, portée par la dynamique démographique, l'urbanisation et le développement économique, et le rythme des investissements dans l'offre. Sans vision stratégique à long terme, les réformes d'urgence risquent de ne produire que des améliorations éphémères. Une planification énergétique rigoureuse est indispensable pour anticiper les besoins, programmer les investissements et coordonner les acteurs autour d'objectifs partagés.

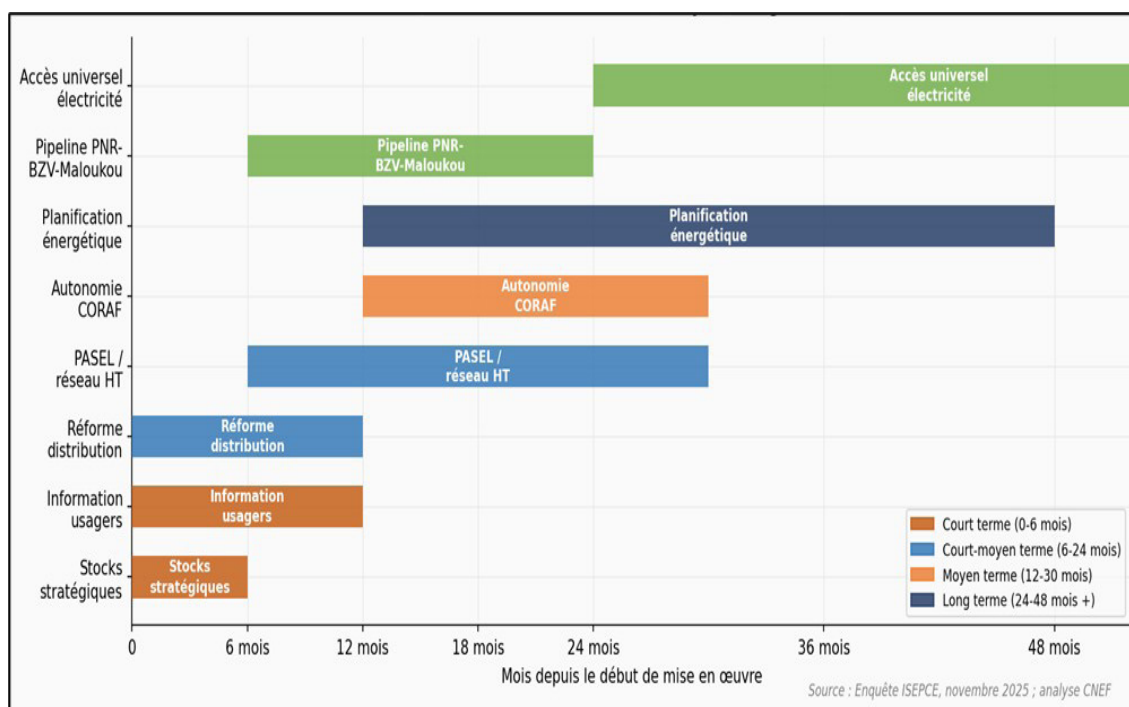
La République du Congo dispose d'atouts considérables pour cette transformation : des ressources hydrauliques estimées à 842 milliards de m³, des réserves en gaz associé de 73 milliards de Sm³, et une raffinerie nationale dont le potentiel industriel est partiellement mobilisé. L'enjeu est de traduire ce potentiel en capacités énergétiques réelles au bénéfice de l'économie domestique.

Tableau 62 : Actions de planification énergétique à moyen et long terme

Action de planification	Horizon	Responsable principal	Justification stratégique
Élaborer une Stratégie Énergétique Nationale (SEN) 2026-2035	Court terme (0-12 mois)	MHE / MHC / CNEF	Feuille de route unifiée pour les secteurs électricité et hydrocarbures, alignée sur le cadrage macroéconomique 2025-2028
Développer un système de prévision de la demande énergétique	Court-moyen terme	MHE / CNEF / INS	La croissance démographique et l'urbanisation accroissent structurellement la demande ; un déficit de prévision génère des chocs prévisibles
Accélérer la mise en service de la raffinerie Fouta	Moyen terme (12-36 mois)	MHC / investisseurs	Augmentation de la capacité nationale de raffinage et réduction de la dépendance aux importations de produits finis
Intégrer les objectifs énergétiques dans le Plan National de Développement (PND)	Court terme	Gouvernement / DPPD	Cohérence entre la politique énergétique et les objectifs macroéconomiques de croissance, d'emploi et de diversification
Mettre en place un tableau de bord de suivi des indicateurs du secteur énergétique	Court terme (3-6 mois)	CNEF / MHE / MHC	Permettre un pilotage en temps réel de la sécurité énergétique et évaluer l'efficacité des mesures mises en œuvre
Renforcer la coopération régionale (CEEAC) pour la sécurité énergétique	Long terme (24-48 mois)	MHE / MAEC	Diversification des sources d'approvisionnement et partage d'infrastructures régionales (réseau électrique interconnecté)

Source : Enquête ISEPCE, novembre 2025

Graphique 22 : Horizon de mise en œuvre des mesures prioritaires



Source : Enquête ISEPCE, novembre 2025

Le graphique 22 représente le calendrier indicatif de mise en œuvre des huit mesures phares du présent chapitre. Les mesures les plus urgentes (0-6 mois) concernent principalement la constitution des stocks stratégiques et l'amélioration de l'information des usagers, à faible coût et fort impact immédiat. Les mesures de moyen terme (6-24 mois) portent sur les réformes institutionnelles (autonomie de la CORAF, pipeline) et le développement du PASEL. Les projets structurants de long terme (24 mois et plus) (accès universel à l'électricité, développement hydroélectrique, planification énergétique intégrée) s'inscrivent dans le cadre du PNE 2030-2035.

Ce calendrier illustre une réalité fondamentale : la sécurité énergétique durable ne peut pas s'obtenir par des mesures d'urgence seules. Elle requiert un engagement de long terme, une vision stratégique partagée entre acteurs publics et privés, et une mobilisation de financements à la hauteur des enjeux. La planification énergétique constitue ainsi le socle sur lequel toutes les autres réformes doivent s'appuyer.

VII.6 Renforcement du financement du secteur énergétique

Les contraintes financières constituent l'un des obstacles les plus persistants à l'amélioration de la sécurité énergétique. Les opérateurs de distribution d'électricité pâtissent de difficultés de recouvrement qui limitent leur capacité d'entretien et d'investissement. La CORAF est contrainte dans son approvisionnement en brut par des problèmes de financement des cargaisons. Les dépenses totales de l'État dans le secteur énergétique restent en deçà des besoins identifiés,

tandis que les recettes non pétrolières qui constituent désormais la principale source de recettes de l'État (1 119,7 Milliards FCFA en 2025) pourraient être significativement augmentées par une meilleure sécurité énergétique elle-même.

Le financement des réformes énergétiques ne peut reposer sur un seul mécanisme. Il doit mobiliser une combinaison de ressources publiques, de financements des partenaires techniques et financiers, de capitaux privés et de mécanismes de financement innovants liés à la transition climatique.

Tableau 63 : Besoins de financement estimés par domaine d'investissement prioritaire

Investissement prioritaire	Niveau de besoin	Source de financement principale	Retour attendu / données de référence
Pipeline Pointe-Noire -Brazzaville - Maloukou	Élevé	État / partenaires privés	Réduction du coût logistique de 47 FCFA/I à 35 FCFA/I ; réduction des ruptures d'approvisionnement
Réhabilitation réseau électrique distribution (zones urbaines)	Élevé	BM / BAD / État	Actuellement : 6,6 épisodes de pénurie/ an en moyenne ; 23,5 h d'interruption par incident d'incivisme
Renforcement des capacités de la CORAF (brut + commercialisation)	Très élevé	État / SNPC / partenaires	Passage de 70 % à 100 % de couverture du marché intérieur ; réduction de la dépendance aux importations
Stocks stratégiques de produits pétroliers	Modéré	SNPC / État	Couverture de 30 jours de consommation nationale ; élimination des ruptures immédiates
Programme subventions énergies alternatives (entreprises et ménages)	Modéré	État / partenaires financiers	5 Milliards FCFA de dommages matériels sur 2 ans pour l'échantillon seul ; 10,6 % des entreprises ont adopté le solaire
Développement capacités hydroélectriques (grand barrage)	Très élevé	BM / BAD / partenaires multilatéraux	Objectif PNE : accès universel électricité 2035 ; connexion de 1 000+ localités d'ici 2030
Tableau de bord numérique et système d'alerte précoce	Faible	CNEF / coopération technique	Coût opérationnel faible ; impact fort sur la gouvernance et la réactivité du système

Source : Enquête ISEPCE, novembre 2025

Tableau 64 : Sources possibles de financement et domaines d'application prioritaires

Source de financement	Mécanisme / Bailleur	Domaines d'application prioritaires
Ressources publiques (budget national)	État congolais	Financement des stocks stratégiques, du tableau de bord, de l'appui aux ménages vulnérables ; priorité aux mesures à faible coût et fort impact
Banque mondiale (BM)	Partenaire technique et financier	PASEL déjà engagé (juillet 2025) ; éligible aux guichets IDA pour l'accès à l'énergie et la lutte contre la pauvreté énergétique
Banque africaine de développement (BAD)	Partenaire technique et financier	PNE déjà en négociation ; financement des réseaux de distribution et des énergies renouvelables en zone rurale
Secteur privé (PPP)	Investisseurs privés nationaux et étrangers	Financement de la raffinerie Fouta (capitaux chinois) ; développement des stations-service et distribution
Partenariats bilatéraux (coopération sud-sud)	Gouvernements partenaires	Appui technique et financier pour le gazoduc régional, la formation technique et le renforcement institutionnel
Mobilisation des recettes intérieures	DGTCP / DGI	Amélioration du recouvrement des recettes non pétrolières (cibles : 12,3 % du PIB en 2025 → 15 % en 2028) pour autofinancer les réformes
Fonds climat et transition énergétique (FVC, FEMU)	Fonds multilatéraux	Financement des composantes solaires et hydroélectriques du PNE ; accès au marché carbone pour les projets bas-carbone

Source : Enquête ISEPCE, novembre 2025

L'analyse du tableau 65 fait apparaître que le Congo dispose d'un portefeuille de sources de financement diversifié, dont certaines sont déjà mobilisées (PASEL/BM, PNE/BAD, raffinerie Fouta/capitaux chinois). L'enjeu principal est de renforcer la coordination entre ces financements afin d'éviter les doublons et de garantir leur complémentarité. La mobilisation des recettes intérieures demeure une priorité parallèle : en améliorant la fiabilité énergétique elle-même, l'État se donne les moyens d'accroître sa base fiscale non pétrolière, créant un cercle vertueux entre la sécurité énergétique et la consolidation budgétaire.

Le double dividende de l'investissement énergétique

Levier stratégique : Améliorer la sécurité énergétique génère un double dividende :

(i) une réduction des dépenses défensives des entreprises (5 milliards de FCFA/an d'investissements contraints)

(ii) un accroissement de la base taxable non pétrolière (+0,5 à 1,0 % du PIB hors pétrole par point de gain de fiabilité énergétique, selon les estimations du chapitre VI).

Ce double effet justifie que le financement du secteur énergétique soit considéré non, comme une dépense, mais comme un investissement à retour macroéconomique démontrable

Les recommandations présentées dans ce chapitre forment un programme d'action cohérent et articulé, répondant aux dysfonctionnements structurels identifiés dans les chapitres précédents et aux attentes exprimées par l'ensemble des acteurs économiques enquêtés.

Sur le plan de l'approvisionnement en carburant, la priorité absolue est la constitution de stocks stratégiques nationaux, mesure d'urgence à fort impact et faible coût, complétée à moyen terme par la mise en service du pipeline Pointe-Noire-Brazzaville-Maloukou et le renforcement de la CO-RAF. Ces actions répondent directement aux demandes des ménages (56,8 % pour la réforme de la distribution) et des opérateurs (100 % souhaitent des réformes structurelles).

Sur le plan électrique, l'accélération du PASEL et du Pacte National de l'Énergie constitue le levier central, combinant la modernisation des infrastructures, l'extension du réseau et le développement des énergies renouvelables. La lutte contre l'incivisme, responsable de 23,5 heures d'interruption par incident en moyenne, constitue une mesure d'urgence à coût limité mais à impact immédiat.

Sur le plan institutionnel, la création d'un organe de régulation crédible, la mise en place d'un système d'alerte précoce et l'amélioration de la coordination interministérielle constituent les préalables indispensables à l'efficacité de l'ensemble des autres réformes. Sans une gouvernance améliorée, les investissements dans les infrastructures risquent d'être absorbés par des inefficacités systémiques.

Les mesures d'atténuation en faveur des ménages, des entreprises et des transporteurs permettront de réduire les effets immédiats des pénuries en attendant que les réformes structurelles produisent leurs effets. Elles constituent également un signal important pour restaurer la confiance institutionnelle, actuellement mise à mal par 46,6 % des ménages qui se déclarent peu ou pas confiants dans la capacité des autorités à résoudre durablement les pénuries.

Enfin, le renforcement du financement du secteur, par une combinaison de ressources publiques,

de financements multilatéraux (BM, BAD), de capitaux privés et de mécanismes climatiques, constitue la condition nécessaire à la mise en œuvre de l'ensemble de ces mesures. L'investissement dans la sécurité énergétique ne doit pas être perçu comme une charge pour les finances publiques, mais comme un investissement à retour macroéconomique démontrable : chaque point de gain de fiabilité énergétique libère des ressources défensives et accroît la base taxable non pétrolière qui constitue désormais la principale source de recettes de l'État congolais



CONCLUSION GENERALE

L'étude sur l'impact socio-économique des pénuries d'électricité et de carburant en République du Cogo, conduite par le Comité National Économique et Financier à partir de l'enquête ISEPCE de novembre 2025 auprès de 5 153 unités (ménages, entreprises, transporteurs et agences de distribution), met en évidence une contrainte structurelle majeure dont les effets dépassent largement le cadre sectoriel pour affecter simultanément le niveau de vie des populations, la compétitivité des entreprises, le fonctionnement des transports et les équilibres macroéconomiques. Les résultats montrent d'abord des impacts directs massifs sur les ménages et les entreprises : 71,2 % des ménages déclarent une hausse des coûts de transport, 37,1 % des surcoûts d'éclairage et 23,4 % une augmentation des dépenses de carburant pour groupes électrogènes, avec des effets particulièrement marqués sur les ménages à faibles revenus, exposés à une érosion progressive du pouvoir d'achat et à une forte pauvreté énergétique, tandis que 52,1 % déclarent un sentiment d'insécurité lors des coupures nocturnes et 78,3 % une hausse des agressions ; du côté des entreprises, les pénuries entraînent des interruptions de production (37,8 %), une hausse des coûts (25,4 %) et des investissements défensifs massifs dans des groupes électrogènes (79,5 %), dont le coût moyen a augmenté de 27,3 % entre 2024 et 2025, représentant des ressources détournées de l'investissement productif et une destruction de capital estimée à près de 5 milliards de FCFA pour l'échantillon. Le secteur des transports apparaît particulièrement fragilisé, avec 77 % à 93 % des transporteurs confrontés à des pénuries, des interruptions atteignant 10 à 13 jours en moyenne à Brazzaville et des temps d'attente supérieurs à 7 heures par jour, l'Indice de Stress Carburant confirmant le rôle central de la durée des pénuries et du recours aux circuits informels ; face à ces contraintes, entre 60 % et 90 % des transporteurs répercutent les surcoûts sur les usagers, générant des hausses tarifaires importantes et des tensions sociales généralisées. À l'échelle macroéconomique, les effets cumulés se traduisent par une contraction du chiffre d'affaires des entreprises estimée à 17,3 % en moyenne, révélant un frein significatif à l'économie non pétrolière, désormais centrale pour les recettes publiques, ainsi que par des pressions inflationnistes via les coûts de transport, les dépenses énergétiques et les perturbations logistiques, avec des risques élevés d'érosion du pouvoir d'achat, d'aggravation de la pauvreté énergétique, de ralentissement de la croissance et de multiplication des investissements contraints, dans un contexte où le scénario central anticipe une perte de 0,5 à 1 point de PIB hors pétrole par an et une inflation persistante. L'analyse met également en évidence que ces pénuries résultent moins d'un déficit de ressources que de fragilités institutionnelles et organisationnelles cumulées : dépendance et faible autonomie de la CORAF, chaîne logistique peu résiliente, rôle limité des distributeurs, vieillissement des infrastructures électriques, pertes élevées, actes de vandalisme et crise financière entre opérateurs, générant des interruptions fréquentes et prolongées. Face à ce diagnostic, l'étude propose un agenda cohérent de réformes articulé autour du renforcement des stocks stratégiques, du développement des infrastructures logistiques, de l'autonomie des opérateurs, de l'amélioration du système électrique, de la régulation sectorielle et de la planification énergétique à long terme, reposant sur une mobilisation diversifiée des financements publics et privés. L'enseignement central est que la sécurité énergétique constitue une condition nécessaire à la réalisation des objectifs macroéconomiques du pays (croissance, maîtrise de l'inflation, mobilisation des recettes publiques, compétitivité et bien-être) et qu'en conséquence, toute stratégie de développement et de diversification doit en faire une priorité structurelle, dans la mesure où la disponibilité régulière de l'énergie conditionne le fonctionnement global de l'économie et l'efficacité de l'ensemble des politiques économiques.



BIBLIOGRAPHIE

1. Abeberese, A. B. (2017). Electricity cost and firm performance: Evidence from India. *Review of Economics and Statistics*, 99(5), 839-852.
2. ADIAC. (2024). Pénuries de carburant et expansion du marché informel en République du Congo. ADIAC.
3. ADIAC. (2024). Pénuries de carburant et perturbations du transport dans plusieurs capitales africaines. ADIAC.
4. Aglietta, M. (1976). *Régulation et crises du capitalisme*. Calmann-Lévy.
5. AIE. (2023). *World energy outlook 2023*. International Energy Agency.
6. Allcott, H., Collard-Wexler, A., & O'Connell, S. D. (2016). How do electricity shortages affect industry? Evidence from India. *American Economic Review*, 106(3), 587-624.
7. Apergis, N., & Payne, J. E. (2009). Energy consumption and economic growth: Evidence from the Commonwealth of Independent States. *Energy Economics*, 31(5), 641-647.
8. Apergis, N., & Payne, J. E. (2010). Energy consumption and growth in South America: Evidence from a panel error correction model. *Energy Economics*, 32(6), 1421-1426.
9. BAD. (2023). *Africa Energy Outlook 2023*. Groupe de la Banque africaine de développement.
10. Banque mondiale. (2022). *Africa's pulse: An analysis of issues shaping Africa's economic future* (vol. 26). World Bank Group.
11. Banque mondiale. (2023). *Access to electricity and economic development*. World Development Indicators. Groupe de la Banque mondiale.
12. Banque mondiale. (2023). *Republic of Congo – Access to electricity (% of population)*. World Development Indicators. Groupe de la Banque mondiale.
13. Banque mondiale. (2025). *World Development Indicators: République du Congo – PIB, croissance et revenu par habitant*. Consulté le 24 Octobre 2025 : <https://data.worldbank.org>
14. Barro, R. J. (1990). Government spending in a simple model of endogenous growth. *Journal of Political Economy*, 98(5), S103-S125.
15. Beresteanu, A., & Li, S. (2011). Gasoline prices, government support, and the demand for hybrid vehicles in the United States. *International Economic Review*, 52(1), 161-182.
16. Berry, A., Jouffe, Y., Coulombel, N., & Guivarch, C. (2016). Investigating fuel poverty in the transport sector: Toward a composite indicator of vulnerability. *Energy Research & Social Science*, 18, 7-20.
17. Black, F., & Scholes, M. (1973). The pricing of options and corporate liabilities. *Journal of Political Economy*, 81(3), 637-654.
18. Blanchard, O. J., & Quah, D. (1989). The dynamic effects of aggregate demand and supply disturbances. *American Economic Review*, 79(4), 655-673.
19. Boardman, B. (1991). *Fuel poverty: From cold homes to affordable warmth*. Belhaven Press.
20. Boiteux, M. (1956). Sur la gestion des monopoles publics astreints à l'équilibre budgétaire. *Econometrica*, 24(1), 22-40.
21. Borenstein, S., Cameron, A. C., & Gilbert, R. (1997). Do gasoline prices respond asymmetrically to crude oil price changes? *Quarterly Journal of Economics*, 112(1), 305-339.
22. Boyer, R. (1980). Les transformations du rapport salarial dans la crise. *Revue économique*, 31(3), 535-573.

23. Briguglio, L. (2016). Exposure to external shocks and economic resilience of countries: Evidence from global indicators. *Journal of Economic Studies*, 43(6), 1057-1078.
24. Brundtland, G. H. (1987). *Our common future*. Oxford University Press.
25. Burke, P. J., & Nishitatenno, S. (2011). Gasoline prices, gasoline consumption, and new-vehicle fuel economy: Evidence for a large sample of countries. *Energy Economics*, 33(5), 827-835.
26. Cardoso, F. H., & Faletto, E. (1979). *Dependency and development in Latin America*. University of California Press.
27. Clark, J. B. (1899). *The distribution of wealth*. Macmillan.
28. Coase, R. H. (1937). The nature of the firm. *Economica*, 4(16), 386-405.
29. Craighead, C. W., Blackhurst, J., Rungtusanatham, M. J., & Handfield, R. B. (2007). The severity of supply chain disruptions: Design characteristics and mitigation capabilities. *Decision Sciences*, 38(1), 131-156.
30. Dercon, S. (2006). Vulnerability: A micro perspective. In F. Bourguignon, B. Pleskovic, & J. van der Gaag (Eds.), *Securing development in an unstable world* (pp. 117-146). World Bank.
31. Diewert, W. E. (1976). Exact and superlative index numbers. *Journal of Econometrics*, 4(2), 115-145.
32. E2C (2025). *Présentation des défis du système électrique national*. Consulté le 6 Novembre 2025,
33. FAO. (2011). *Price transmission in food and agricultural markets*. Food and Agriculture Organization of the United Nations.
34. Fisher, I. (1922). *The making of index numbers*. Houghton Mifflin.
35. FMI. (2024). *Regional economic outlook: Sub-Saharan Africa – A fragile recovery*. International Monetary Fund.
36. FMI. (2024). *Regional economic outlook: Sub-Saharan Africa – A fragile recovery*. International Monetary Fund.
37. FMI. (2024). *République du Congo : Rapport d'assistance technique sur le secteur des hydrocarbures*. International Monetary Fund
38. Frank, A. G. (1967). *Capitalism and underdevelopment in Latin America*. Monthly Review Press.
39. Gardner, B. L. (1975). The farm-retail price spread in a competitive food industry. *American Journal of Agricultural Economics*, 57(3), 399-409.
40. Geels, F. W. (2002). Technological transitions as evolutionary reconfiguration processes. *Research Policy*, 31(8-9), 1257-1274.
41. Goldemberg, J., & Lucon, O. (2010). *Energy, environment and development* (2nd ed.). Routledge.
42. Goldratt, E. M. (1984). *The goal: A process of ongoing improvement*. North River Press.
43. Groupe de la Banque mondiale. (2023). *République du Congo – Revue du secteur de l'énergie et diagnostic pays*. World Bank Group.
44. Gupta, S., Clements, B., Fletcher, K., & Inchauste, G. (2002). Issues in domestic petroleum pricing in oil-producing countries. IMF Working Paper WP/02/140.
45. Hamilton, J. D. (2009). Causes and consequences of the oil shock of 2007–08. *Brookings Papers on Economic Activity*, 40(1), 215-283.

46. Hilbert, D. (1899). *Grundlagen der Geometrie*. Teubner.
47. Holling, C. S. (1973). Resilience and stability of ecological systems. *Annual Review of Ecology and Systematics*, 4, 1-23.
48. Joskow, P. L. (2005). The difficult transition to competitive electricity markets in the United States. *The Electricity Journal*, 18(3), 18-29.
49. Keynes, J. M. (1936). *The general theory of employment, interest and money*. Macmillan.
50. Khandker, S. R., Koolwal, G. B., & Samad, H. A. (2010). *Handbook on impact evaluation: Quantitative methods and practices*. World Bank.
51. Knight, F. H. (1921). *Risk, uncertainty and profit*. Houghton Mifflin.
52. Koenig, J. G. (1971). Indicators of urban accessibility: Theory and application. *Transportation*, 1(2), 145-172.
53. Kojima, M. (2016). Fossil fuel subsidy and pricing policies: Recent developing country experience. World Bank Policy Research Working Paper 7531.
54. Konüs, A. A. (1939). The problem of the true index of the cost of living. *Econometrica*, 7(1), 10-29.
55. Kraft, J., & Kraft, A. (1978). On the relationship between energy and GNP. *Journal of Energy and Development*, 3(2), 401-403.
56. Laffer, A. B. (2004). *The Laffer curve: Past, present, and future*. Heritage Foundation.
(synthèse de la théorie de l'offre associée à Laffer)
57. Lancaster, K. J. (1966). A new approach to consumer theory. *Journal of Political Economy*, 74(2), 132-157.
58. Laspeyres, E. (1871). Die Berechnung einer mittleren Warenpreissteigerung. *Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik*, 16, 296-314.
59. Litman, T. (2021). *Evaluating accessibility for transportation planning*. Victoria Transport Policy Institute.
60. Lucas, R. E. (1988). On the mechanics of economic development. *Journal of Monetary Economics*, 22(1), 3-42.
61. Malmquist, S. (1953). Index numbers and indifference surfaces. *Trabajos de Estadística*, 4, 209-242.
62. Markowitz, H. (1952). Portfolio selection. *Journal of Finance*, 7(1), 77-91.
63. Marshall, A. (1890). *Principles of economics*. Macmillan.
64. Mattioli, G. (2017). "Forced car ownership" in the UK and Germany: Socio-spatial patterns and potential economic stress impacts. *Social Inclusion*, 5(4), 147-160.
65. Menegaki, A. N. (2011). Growth and renewable energy in Europe: A random effect model with evidence for neutrality hypothesis. *Energy Economics*, 33(2), 257-263.
66. Merton, R. C. (1973). Theory of rational option pricing. *Bell Journal of Economics*, 4(1), 141-183.
67. Meyer, J., & von Cramon-Taubadel, S. (2004). Asymmetric price transmission: A survey. *Journal of Agricultural Economics*, 55(3), 581-611.
68. Minsky, H. P. (1986). *Stabilizing an unstable economy*. Yale University Press.
69. Modi, V., McDade, S., Lallement, D., & Saghir, J. (2005). *Energy services for the Millennium Development Goals*. World Bank & United Nations Development Programme.

70. North, D. C. (1990). *Institutions, institutional change and economic performance*. Cambridge University Press.
71. Ogodja, M. K., Fiamohe, R., Amegnaglo, C. J., Igue, C. B., & Yabi, A. J. (2024). Déterminants d'adoption des foyers de cuisson utilisés par les ménages ruraux au Sud du Bénin. *Revue Française d'Économie et de Gestion*, 5(3), 288-312.
72. Oliver, R. K., & Webber, M. D. (1982). Supply-chain management: Logistics catches up with strategy. In M. Christopher (Ed.), *Logistics: The strategic issues* (pp. 63-75). Chapman & Hall.
73. Paasche, H. (1874). Über die Preisentwicklung der letzten Jahre. *Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik*, 23, 168-178.
74. Pachauri, S., & Spreng, D. (2004). Energy use and energy access in relation to poverty. *Economic and Political Weekly*, 39(3), 271-278.
75. Peltzman, S. (2000). Prices rise faster than they fall. *Journal of Political Economy*, 108(3), 466-502.
76. Perez, C. (2002). *Technological revolutions and financial capital*. Edward Elgar.
77. Pfeffer, J., & Salancik, G. R. (1978). *The external control of organizations: A resource dependence perspective*. Harper & Row.
78. Pindyck, R. S., & Rotemberg, J. J. (1983). Dynamic factor demands and the effects of energy price shocks. *American Economic Review*, 73(5), 1066-1079.
79. Pissarides, C. A. (2000). *Equilibrium unemployment theory* (2nd ed.). MIT Press.
80. PNUD. (2000). *World energy assessment: Energy and the challenge of sustainability*. UNDP/UNDESA/World Energy Council.
81. Ponomarov, S. Y., & Holcomb, M. C. (2009). Understanding the concept of supply chain resilience. *International Journal of Logistics Management*, 20(1), 124-143.
82. Porter, M. E. (1985). *Competitive advantage: Creating and sustaining superior performance*. Free Press.
83. Prady, D., Kangur, A., & Auclair, G. (2024). Fuel pricing, subsidies, and supply constraints in oil-exporting countries. IMF Working Paper. Fonds monétaire international.
84. Programme des Nations Unies pour le développement. (2000). *World Energy Assessment: Energy and the challenge of sustainability*. UNDP/UNDESA/World Energy Council.
85. Ramsey, F. P. (1927). A contribution to the theory of taxation. *Economic Journal*, 37(145), 47-61.
86. République du Congo. (2023). *Rapport sur l'impact de la réduction des subventions des produits pétroliers sur l'économie congolaise*. Ministère de l'Économie et des Finances.
87. Ricardo, D. (1817). *On the principles of political economy and taxation*. John Murray.
88. Rivard, B., & Yatchew, A. (2014). Integration of electricity spot and derivative markets. *Energy Journal*, 35(2), 179-200.
89. Romer, P. M. (1986). Increasing returns and long-run growth. *Journal of Political Economy*, 94(5), 1002-1037.
90. Romer, P. M. (1990). Endogenous technological change. *Journal of Political Economy*, 98(5), S71-S102.
91. Russell, B., & Whitehead, A. N. (1910). *Principia mathematica* (Vol. 1). Cambridge University Press.

- 92.SADC. (2016). Plan directeur pour le développement des infrastructures régionales (RIDMP). Gaborone : Secrétariat de la SADC
- 93.Samuelson, P. A. (1947). Foundations of economic analysis. Harvard University Press.
- 94.Samuelson, P. A., & Nordhaus, W. D. (2012). Economics (19th ed.). McGraw-Hill.
- 95.Schumpeter, J. A. (1942). Capitalism, socialism and democracy. Harper & Brothers.
- 96.Sen, A. (1985). Commodities and capabilities. North-Holland.
- 97.Sen, A. (1999). Development as freedom. Oxford University Press.
- 98.Sheffi, Y. (2005). The resilient enterprise: Overcoming vulnerability for competitive advantage. MIT Press.
- 99.Sheffi, Y., & Rice, J. B. (2005). A supply chain view of the resilient enterprise. MIT Sloan Management Review, 47(1), 41-48.
- 100.Simonet, G. (2009). The concept of adaptation: Interdisciplinary scope and involvement in climate change. S.A.P.I.EN.S, 2(1).
- 101.Smith, A. (1776). An inquiry into the nature and causes of the wealth of nations. Strahan & Cadell.
- 102.Stern, D. I. (2000). A multivariate cointegration analysis of the role of energy in the US macroeconomy. Energy Economics, 22(2), 267-283.
- 103.Stern, D. I. (2011). The role of energy in economic growth. Annals of the New York Academy of Sciences, 1219(1), 26-51.
- 104.Stiglitz, J. E. (1987). The causes and consequences of the dependence of quality on price. Journal of Economic Literature, 25(1), 1-48.
- 105.Stiglitz, J. E. (2002). Globalization and its discontents. W. W. Norton.
- 106.Teece, D. J., Pisano, G., & Shuen, A. (1997). Dynamic capabilities and strategic management. Strategic Management Journal, 18(7), 509-533.
- 107.Train, K. (2009). Discrete choice methods with simulation (2nd ed.). Cambridge University Press.
- 108.Vickrey, W. (1969). Congestion theory and transport investment. American Economic Review Papers & Proceedings, 59(2), 251-260.
- 109.Wanniski, J. (1978). The way the world works. Basic Books
- 110.Williamson, O. E. (1975). Markets and hierarchies: Analysis and antitrust implications. Free Press.
- 111.Williamson, O. E. (1985). The economic institutions of capitalism: Firms, markets, relational contracting. Free Press.
- 112.World Bank. (2014). Risk and opportunity: Managing risk for development. World Development Report 2014. World Bank.
- 113.World Bank. (2019). Global economic prospects: Heightened tensions, subdued investment. World Bank Group.
- 114.Xu, Y., Chen, Y., & Zhang, J. (2022). Power outages and firm productivity: Evidence from developing economies. World Development, 151, 105752.



ANNEXES

Pénurie :

La pénurie désigne une situation dans laquelle l'offre disponible d'un bien est inférieure à la demande, traduisant un déséquilibre global du marché. Une pénurie persistante indique une contrainte structurelle d'offre et suggère des effets potentiels sur les prix, la production et le fonctionnement global de l'économie.

Discontinuité d'approvisionnement :

La discontinuité d'approvisionnement correspond à une interruption temporaire dans la distribution d'un bien, alors même que celui-ci est disponible à l'échelle globale. Elle traduit un problème logistique ou technique, généralement localisé et de courte durée, avec des effets plus limités que ceux d'une pénurie structurelle.

Vulnérabilité énergétique :

La vulnérabilité énergétique désigne la sensibilité des agents économiques aux contraintes liées à l'énergie, notamment en termes d'accès, de coût et de disponibilité. Un niveau élevé de vulnérabilité signifie que les agents sont fortement exposés aux chocs énergétiques et disposent de faibles capacités d'ajustement.

Pauvreté énergétique :

La pauvreté énergétique correspond à une situation où un agent économique ne peut pas satisfaire ses besoins énergétiques essentiels ou y consacre une part excessive de ses ressources. Elle reflète une dégradation du bien-être et une contrainte budgétaire importante, pouvant limiter la consommation, la production et les conditions de vie.

Accessibilité :

L'accessibilité désigne la capacité effective à accéder à un bien ou service, compte tenu des contraintes économiques, physiques et organisationnelles. Une faible accessibilité traduit des obstacles importants (coût, rareté, dysfonctionnements), affectant directement l'activité économique et la mobilité.

Indicateur d'accessibilité réduite (AR) :

Cet indicateur mesure la diminution effective de l'accès au service de transport, notamment à travers la réduction du nombre de trajets.

- Valeur élevée : forte contraction de l'offre de transport (impact significatif des pénuries)
- Valeur faible : activité relativement stable

Stress économique ou opérationnel :

Le stress désigne une situation de pression exercée sur un système économique, résultant d'un choc ou d'une contrainte. Un niveau élevé de stress traduit une dégradation des conditions de fonctionnement et un risque accru de déséquilibre.

Indice de Stress Carburant (ISC) :

L'ISC mesure le niveau global de contrainte lié à l'approvisionnement en carburant, en intégrant plusieurs dimensions (coût, rareté, attente).

- Nature : indicateur de stress global

Interprétation :

Faible : situation maîtrisée, impact limité

- Modéré : ajustements nécessaires (hausse des coûts, réduction d'activité)
- Élevé : perturbation majeure, désorganisation et pertes économiques

Perturbation opérationnelle :

La perturbation opérationnelle correspond à une désorganisation du fonctionnement normal d'une activité.

Indice de Perturbation Opérationnelle (IPO) :

L'IPO mesure l'ampleur des dysfonctionnements dans l'activité économique, notamment dans le transport.

- Nature : indicateur de désorganisation productive
- Interprétation :
- Valeur élevée : forte désorganisation (arrêts, baisse d'activité)
- Valeur faible : activité proche de la normale

Adaptation :

L'adaptation désigne les ajustements opérés par les agents économiques pour faire face à une contrainte. Elle reflète la capacité à maintenir l'activité malgré les chocs.

Résilience :

La résilience est la capacité à absorber un choc et à retrouver un fonctionnement normal.

Une forte résilience limite les effets négatifs des pénuries et favorise la continuité de l'activité.

Stratégies d'adaptation :

Les stratégies d'adaptation sont les actions concrètes mises en œuvre pour faire face aux pénuries. Elles traduisent le comportement d'ajustement des agents face aux contraintes.

Score de Stratégies d'Adaptation (SSA) :

Le SSA mesure la diversité et l'intensité des stratégies d'adaptation mises en œuvre.

- Nature : indicateur d'adaptabilité / résilience
- Interprétation :
- Score élevé : forte capacité d'adaptation
- Score faible : vulnérabilité accrue face aux chocs

Transmission des coûts :

La transmission des coûts désigne le mécanisme par lequel une hausse des coûts de production est répercutée sur les prix. Elle permet d'analyser comment les chocs se diffusent dans l'économie.

Transmission tarifaire :

La transmission tarifaire correspond à la répercussion effective des hausses de coûts sur les prix payés par les consommateurs. Elle dépend du pouvoir de marché, de la concurrence et du comportement de la demande.

Indice de Transmission Tarifaire (ITT) :

L'ITT mesure le degré de répercussion des hausses de coûts du carburant sur les tarifs de transport.

- Valeur élevée : forte répercussion sur les ménages
- Valeur faible : absorption des coûts par les transporteurs

Activité économique :

L'activité économique regroupe l'ensemble des opérations de production, de distribution et de consommation. Son niveau reflète la performance globale de l'économie et dépend fortement de la disponibilité des intrants, notamment l'énergie.

Indicateur :

Un indicateur est une mesure permettant d'évaluer un phénomène. Il facilite l'analyse, la comparaison et la prise de décision.

Indicateur synthétique :

Un indicateur synthétique agrège plusieurs dimensions pour donner une vision globale d'un phénomène complexe. Il permet une lecture simplifiée mais pertinente des réalités économiques.

ÉQUIPE DE RÉDACTION

COMITÉ NATIONAL ECONOMIQUE ET FINANCIER

GASSACKYS Serge Dino Daniel	Secrétaire Général du CNEF, Directeur National de la BEAC
ONDAYE OBILI Gatien Wenceslas	Coordonnateur du SG-CNEF, Directeur National Adjoint en charge du pôle études
ADOUMA Roch Martial	Chef de service, Secrétariat Général du CNEF
MOUENDZI TOMBET Eschton Junior	Chef de section, Secrétariat Général du CNEF
OSSOUNGOU Antoine Paterne	Chef de section, Secrétariat Général du CNEF

UNIVERSITE MARIEN NGOUABI

NDINGA Mathias Adrien Marie	Doyen de la Faculté des Sciences Économiques, Université Marien NGOUABI
GANGA ZANDZOU Ulrich Jeanin Aymar	Enseignant Chercheur, Faculté des Sciences Économiques, Université Marien NGOUABI
LEKOUKA Fabien Constantin	Enseignant Chercheur, Faculté des Sciences Économiques, Université Marien NGOUABI
ONOUNGA Donald Dimitri	Enseignant Chercheur, Faculté des Sciences Économiques, Université Marien NGOUABI
BAKABOUKILA AYESA Emerentienne	Enseignant Chercheur, Faculté des Sciences Économiques, Université Marien NGOUABI
SUKAMI Edouard	Enseignant Chercheur, Faculté des Sciences Économiques, Université Marien NGOUABI
NSAYI SAMBA Ephrem Freddie	Enseignant Chercheur, Faculté des Sciences Économiques, Université Marien NGOUABI
MEDIAFF TCHINGA Glodia	Enseignant Chercheur, Faculté des Sciences Économiques, Université Marien NGOUABI
MANKOUSSOU Lévi Jeojada Evariste	Enseignant Chercheur, Faculté des Sciences Économiques, Université Marien NGOUABI

DIRECTION GÉNÉRALE DE L'INSTITUT NATIONAL DE LA STATISTIQUE

MANKOUSSOU Lévi Jeojada Evariste	Directeur Général de l'Institut National de la Statistique
---	--

DIRECTION GÉNÉRALE DES RECETTES DES RESSOURCES NATURELLES

GALOUO Ted	Directeur Général des Recettes des Ressources Naturelles
-------------------	--

COMITE NATIONAL ECONOMIQUE ET FINANCIER
Banque des Etats de l'Afrique Centrale (BEAC)

www.cnefcongo.com