

RAPPORT



**GLOBAL
INITIATIVE**
AGAINST TRANSNATIONAL
ORGANIZED CRIME



PARTI EN FUMÉE

Comment le carburant en RCA est
devenu une arme de guerre et une source
d'enrichissement criminel



REMERCIEMENTS

Ce rapport est le fruit des efforts collectifs de nombreuses personnes et organisations engagées dans la lutte contre les réseaux criminels organisés liés au secteur du carburant. Nous exprimons notre gratitude à nos collègues de The Global Initiative Against Transnational Organized Crime (GI-TOC) pour leur soutien technique, leur collecte de données et leurs contributions stratégiques tout au long de cette enquête. Nous sommes particulièrement reconnaissants envers les sources confidentielles, les informateurs locaux, les journalistes et les partenaires de la société civile qui, malgré des risques personnels et professionnels importants, ont partagé des informations et des éclairages essentiels à ce travail. En raison du caractère sensible du sujet et du risque de représailles, leurs identités restent confidentielles, mais leurs contributions sont au cœur des conclusions présentées ici.

© 2025 Global Initiative Against Transnational Organized Crime.
Tous droits réservés.

Aucune partie de cette publication ne peut être reproduite ou transmise sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit sans l'autorisation écrite de l'Observatoire d'Afrique centrale sur la criminalité organisée et la violence.

Couverture : © *Adrienne Surprenant/Bloomberg via Getty Images*

Pour tous renseignements :
Global Initiative Against Transnational Organized Crime
Avenue de France 23
Genève, CH-1202
Suisse

www.globalinitiative.net

Sommaire

Résumé exécutif	3
Méthodologie	4
Contexte : Carburant, conflit et capture de l'État	5
Le rôle stratégique du carburant dans les opérations de rébellion et de contre-insurrection	7
La capture de l'État dans le contexte de la crise du carburant et de mutations géopolitiques	9
Carburant de guerre : la chaîne d'approvisionnement de Wagner et les réactions des groupes armés	12
Du trafic de carburant aux importations structurées	12
Routes commerciales sous attaque	14
S'enrichir grâce aux marchés parallèles du carburant	15
Le monopole d'importation lucratif de Neptune Oil	15
Importateurs sans licence : une faille propice à la contrebande	18
Les profits tirés des stations-service confisquées	19
Conclusion et recommandations	20
Notes	22



Résumé exécutif

Le trafic de carburant occupe depuis longtemps une place centrale dans l'économie de conflit en République centrafricaine (RCA) : il alimente les économies de guerre et permet aux groupes armés de maintenir leur contrôle territorial et de soutenir leurs opérations depuis plus d'une décennie. Les principales routes formelles d'approvisionnement en carburant du pays – depuis le Cameroun et les deux Congo – sont restées pendant de nombreuses années largement à l'abri des interférences des groupes armés ou de l'armée, notamment grâce aux efforts des forces onusiennes de maintien de la paix. Toutefois, depuis que le gouvernement a lancé une grande offensive militaire contre les groupes armés début 2021, et avec la crise mondiale du carburant qui a suivi en 2022, le secteur formel du carburant est largement passé sous la coupe de groupes criminels à l'intérieur du pays. Ce développement a également abouti à ce que le groupe russe Wagner, plus tard rebaptisé Africa Corps, devienne le principal partenaire du gouvernement en matière de sécurité.

Cette étude révèle comment le contrôle de l'approvisionnement formel en carburant a été consolidé par un groupe restreint de fonctionnaires complices et d'acteurs privés politiquement connectés - nationaux comme étrangers – opérant de manière comparable à un cartel. Ce réseau maintient artificiellement des prix élevés pour maximiser les profits et se soustrait aux obligations fiscales. Sur la base des registres d'importation et des témoignages d'acteurs du commerce du carburant, The Global Initiative Against Transnational Organized Crime (l'Initiative mondiale contre la criminalité organisée transnationale, GI-TOC), a calculé qu'en 2024 ce système avait rapporté entre 17,5 et 30 millions de dollars américains de revenus excédentaires, répartis par le biais d'un système pyramidal de rétrocommissions bien organisé. Parmi les principaux bénéficiaires figuraient des services de sécurité, des acteurs politiques clés liés au parti au pouvoir en RCA et des opérateurs économiques, dont un importateur monopolistique et des stations-service confisquées par le gouvernement.

Les principales conclusions du rapport sont les suivantes :

- L'implication de l'État dans la criminalité organisée liée au carburant s'est approfondie avec l'approbation tacite, puis la formalisation, du carburant introduit en contrebande depuis le Nigéria et importé en RCA via le Cameroun. Des autorités étatiques complaisantes taxent de façon irrégulière ce carburant avant sa vente à Bangui, en violation des réglementations en vigueur, renforçant ainsi l'intégration du crime organisé dans l'appareil d'État.

- Le groupe Wagner – sanctionné par l’UE et les États-Unis en tant qu’organisation criminelle transnationale – a mis en place une chaîne d’approvisionnement parallèle et illicite en carburant en RCA pour soutenir de meurtrières opérations militaires conjointes avec les Forces armées centrafricaines (FACA) et faciliter l’exploitation minière illégale¹. L’une de ses sociétés écrans sert désormais de principal fournisseur de carburant de l’armée, important via le Cameroun. Dans le même temps, bien que les groupes armés aient perdu le contrôle des principaux couloirs de trafic de carburant en provenance du Tchad et du Soudan, ils conservent la capacité de perturber les approvisionnements formels le long du principal corridor camerounais, déstabilisant davantage le secteur.
- Les approvisionnements en carburant russe vers la RCA ont été brièvement interrompus à la suite des sanctions de l’Union européenne sur le pétrole russe en février 2023, les négociants conventionnels s’en tenant à l’écart. Ces expéditions ont toutefois repris ces derniers mois, avec un événement significatif : une cargaison de 30 000 tonnes présentée comme un « don de carburant » de la Russie a été facilitée par le principal importateur camerounais de carburant de la RCA. La cargaison est arrivée au Cameroun à bord d’un navire sanctionné par l’UE et les États-Unis, appartenant à la flotte fantôme russe. Le retour du carburant russe révèle un réseau plus large de contournement des sanctions qui finance l’élite dirigeante tout en approfondissant l’influence étrangère en RCA.

Stabiliser le secteur volatile du carburant en RCA et endiguer les réseaux criminels exige une réponse coordonnée urgente des autorités nationales compétentes avec le soutien total de la présidence. Ce rapport propose comme première étape que le gouvernement centrafricain commande un audit indépendant de la structure opaque de fixation des prix du carburant dans le pays – incluant la divulgation complète des accords d’importation et des exonérations fiscales – afin de mettre en œuvre des politiques publiques correctives pour faire baisser les prix et mettre fin à la perte de fonds publics. Les autorités judiciaires de la RCA, ainsi que celles du Cameroun, devraient ouvrir des enquêtes sur toute responsabilité pénale liée à la contrebande, à l’évasion fiscale ou à d’autres formes d’enrichissement illégal dans la chaîne d’approvisionnement en carburant de la RCA. Les autorités douanières et antifraude du pays doivent être dotées de ressources adéquates et habilitées à faire respecter les exigences d’importation à tous les points d’entrée commerciaux et à empêcher la distribution illicite de carburant à Bangui. Des sanctions internationales sont justifiées contre les opérateurs du commerce du carburant travaillant directement ou indirectement avec des entités russes sanctionnées, notamment le groupe Wagner et son successeur, Africa Corps.

Méthodologie

Outre l’examen de la littérature pertinente et l’analyse des données commerciales et des informations de sources ouvertes, cette recherche s’appuie sur des entretiens menés en personne et à distance, entre novembre 2024 et juin 2025, avec de nombreuses parties prenantes en RCA et au Cameroun. Parmi les personnes interrogées dans la région figurent des initiés du commerce du carburant, d’autres témoins opérant dans le secteur, ainsi que des autorités gouvernementales et des organismes multilatéraux disposant d’une connaissance directe des pratiques et des flux commerciaux. Des entretiens ont également été menés avec des diplomates, des représentants de la société civile, des journalistes et des chercheurs. Les informations essentielles fournies lors d’entretiens semi-directifs ont été, dans la mesure du possible, recoupées avec des preuves documentaires et des observations de terrain. Les références aux lieux et dates des entretiens ainsi qu’aux fonctions précises des interlocuteurs sont maintenues confidentielles pour des raisons de sécurité.



Contexte : Carburant, conflit et capture de l'État

Le 30 juin 2022, un incident tendu s'est produit à l'aéroport international de Bangui M'Poko, en République centrafricaine, lorsqu'un soldat est arrivé muni d'une lettre du ministère de l'Énergie ordonnant la réquisition de 110 000 litres de carburant destinés à des opérations militaires aériennes². Un employé du géant pétrolier français TotalEnergies a cependant refusé de remettre aux forces armées nationales les deux camions de carburant d'aviation Jet A-1, et lorsqu'il a sollicité des instructions de ses supérieurs, il a été arrêté³. Les soldats ont réquisitionné les deux camions de carburant et les ont déplacés vers une zone d'accès restreint de l'aéroport⁴.

Cet incident s'est produit dans le contexte de la crise mondiale du carburant provoquée par l'invasion de l'Ukraine par la Russie en février 2022, et après plusieurs semaines de critiques publiques visant TotalEnergies en RCA. Des groupes soutenus par l'État ont accusé TotalEnergies, longtemps principal fournisseur de carburant du pays, de négliger délibérément le marché centrafricain⁵. L'incident de l'aéroport a marqué un tournant : dès septembre 2022, l'entreprise a commencé à annoncer son retrait du pays⁶. Entre-temps, le carburant saisi - qui était destiné au service aérien humanitaire des Nations unies - aurait été détourné pour soutenir les opérations militaires aériennes du groupe russe Wagner⁷, partenaire sécuritaire du gouvernement centrafricain depuis 2017 et force essentielle dans la riposte à la dernière offensive rebelle sur la capitale Bangui, début 2021.

Ce qui s'est passé à M'Poko en juin 2022 n'était pas un incident isolé, mais reflétait une évolution plus profonde du rôle du carburant dans l'économie politique du conflit en RCA. Pendant des années, le trafic de carburant alimentait et finançait des groupes rebelles. Désormais, soutenu par la Russie et utilisant la crise du carburant comme prétexte, l'État a repris le contrôle du secteur formel du carburant, supplantant les intérêts étrangers de longue date, notamment français.

Un membre des forces armées centrafricaines portant le logo du groupe Wagner. La société militaire privée russe a établi une chaîne d'approvisionnement illicite en carburant pour appuyer ses opérations militaires conjointes avec l'armée centrafricaine.

© Patrick Meinhardt /AFP via Getty Images



La dépendance au carburant et les défis d'approvisionnement de la RCA

La consommation annuelle de 120 millions de litres de carburant raffiné de la RCA représente un volume modeste à l'échelle régionale, mais le carburant est essentiel à tous les aspects de l'économie. Sans production pétrolière, sans capacité de raffinage, et avec une hydroélectricité limitée, la RCA dépend entièrement des importations de carburant pour soutenir des secteurs stratégiques comme le transport, l'agriculture, l'exploitation minière et la production d'électricité hors réseau. Les importations de carburant se composent généralement de 50% de gazole, 33% d'essence et 25% de Jet A-1 (carburant d'aviation), reflétant la dépendance de la RCA aux groupes électrogènes diesel pour la production d'électricité⁸.

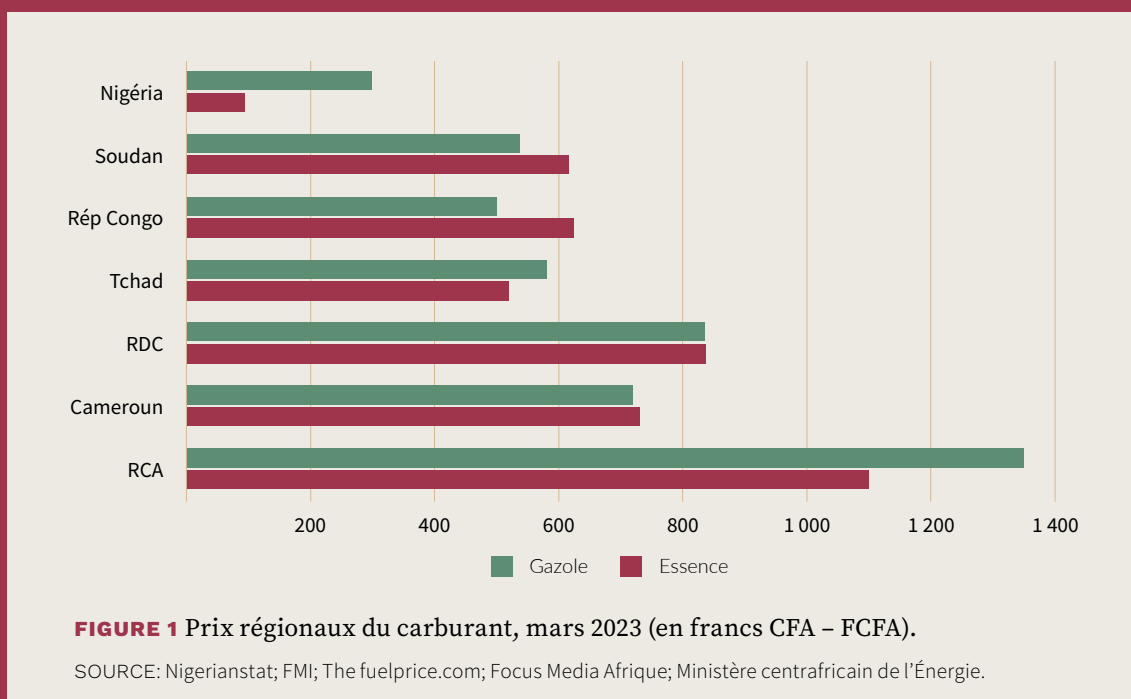
Le carburant est aussi essentiel pour les recettes fiscales. Les taxes et droits de douane représentent historiquement 20 à 25% des revenus du gouvernement – un niveau comparable à celui du secteur forestier – malgré des subventions importantes et des marges bénéficiaires élevées pour les distributeurs.⁹

La géographie de la République centrafricaine fait de sa dépendance au carburant un défi logistique complexe. En tant que pays enclavé, la RCA dépend de deux routes formelles d'approvisionnement : le transport fluvial depuis Kinshasa et Brazzaville, qui représente historiquement 80% des importations, et le transport routier depuis le Cameroun, plafonné à 20%¹⁰. Le transport fluvial est plus

économique mais peu fiable en saison sèche, tandis que le corridor du Cameroun est vulnérable à l'insécurité et aux défaillances des infrastructures, comme l'effondrement de ponts et la dégradation des routes¹¹. Les ruptures d'approvisionnement ont alimenté le marché noir de carburant surfacturé introduit clandestinement à Bangui depuis le Cameroun, le Nigéria et la République du Congo.

Le stockage et la distribution sont, en outre, centralisés et limités. Le seul dépôt de grande capacité – la Société centrafricaine de stockage des produits pétroliers (SOCASP) à Bangui – peut abriter 52 millions de litres, mais les projets d'expansion n'ont pas abouti¹². Les stations-service restent rares en dehors de la capitale¹³, laissant l'est et le nord du pays totalement non desservis et presque entièrement dépendants du carburant importé clandestinement, principalement du Tchad, de la République démocratique du Congo (RDC) et du Soudan.

Autrefois aligné sur les prix régionaux, le coût du carburant a fortement augmenté en janvier 2023, creusant un écart significatif entre la RCA et les pays voisins, et stimulant davantage la contrebande transfrontalière de carburant. Après une légère baisse des prix à la mi-2023, le gazole coûte toujours 2,17 dollars américains le litre, un prix inabordable pour la majorité des habitants dans un pays où 70% de la population vit avec moins de 1,90 dollar par jour.



Le rôle stratégique du carburant dans les opérations de rébellion et de contre-insurrection

Depuis plus de trois décennies, la RCA est enfermée dans un cycle de crises politiques et militaires, qui trouve son origine dans les défaillances chroniques de gouvernance et une marginalisation persistante de ses régions du nord. Ces tensions ont entraîné un conflit ouvert en 2013, lorsque la coalition Séléka – une alliance majoritairement musulmane de groupes armés du nord-est – a renversé le président François Bozizé et a installé brièvement Michel Djotodia comme premier chef d'État musulman du pays. Le coup d'État a déclenché une vague de violences sans précédent : les forces de la Séléka ont commis de graves exactions, provoquant des attaques de représailles des milices chrétiennes Anti-balaka, dont certaines étaient étroitement liées à Bozizé.

L'escalade de la violence sectaire a rapidement suscité l'inquiétude de la communauté internationale. Sous la pression régionale croissante et avec l'arrivée de la force d'intervention militaire française (l'opération Sangaris), Djotodia a été contraint de démissionner en janvier 2014, et les anciens groupes armés de la Séléka se sont retirés de Bangui et de l'ouest du pays. L'Unité pour la paix en Centrafrique (UPC), dirigée par les Peuls, est devenue la force dominante dans les régions centrales du pays, tandis que le Mouvement patriotique pour la Centrafrique (MPC), dirigé par les Arabes, et le Front populaire pour la renaissance de la Centrafrique (FPRC) mené par les ROUNGA, contrôlaient respectivement les zones du centre-nord et de l'est du pays. Dans le nord-ouest, un autre groupe peul (post-Séléka) – Retour, Réclamation, Réhabilitation (3R) – a émergé en opposition aux milices Anti-balaka.



Des soldats de l'armée centrafricaine. Depuis des décennies, le pays est en proie à des conflits et le carburant est une ressource essentielle qui permet aux groupes armés de maintenir leurs opérations. © Patrick Meinhardt /AFP via Getty Images

Même après la restauration d'un gouvernement constitutionnel en 2016, avec l'élection de Faustin-Archange Touadéra à la présidence, les groupes armés sont restés solidement implantés dans l'ensemble du pays. En 2018, les groupes armés – dont les Anti-balaka – contrôlaient près de 80% du territoire national¹⁴.

Les anciens groupes de la Séléka en particulier ont mis en place une économie de guerre décentralisée mais puissante, exploitant les ressources naturelles comme l'or, les diamants, le bois, le bétail et – surtout – le carburant¹⁵. Le carburant a non seulement permis la mobilité des forces armées mais aussi soutenu des économies parallèles et des réseaux de taxation tout en permettant à ces groupes de contrôler des territoires reculés où la présence de l'État était faible, voire inexistante. L'emprise de ces groupes armés sur les flux transfrontaliers illicites de carburant est devenue une caractéristique déterminante des dynamiques du conflit en RCA, leur permettant de maintenir leurs opérations et d'étendre leur influence :

- Des groupes armés – principalement le FPRC dans cette région – extorquaient des cargaisons de carburant le long des corridors soudanais et tchadien en direction de Ndélé¹⁶.
- Le MPC a pris le contrôle des routes reliant le Tchad à Kaga-Bandoro via Moyenne-Sido¹⁷.
- L'UPC s'est étendu vers le sud pour accéder au carburant en provenance de la RDC via le fleuve Oubangui¹⁸.
- Le 3R interceptait régulièrement des cargaisons de carburant en provenance du Cameroun dans le nord-ouest, les détruisant souvent plutôt que de les réutiliser¹⁹.

Bien que les principales routes terrestres et fluviales reliant la capitale, Bangui – notamment le corridor camerounais et la voie fluviale en provenance de Brazzaville et de Kinshasa – aient été protégées par la mission

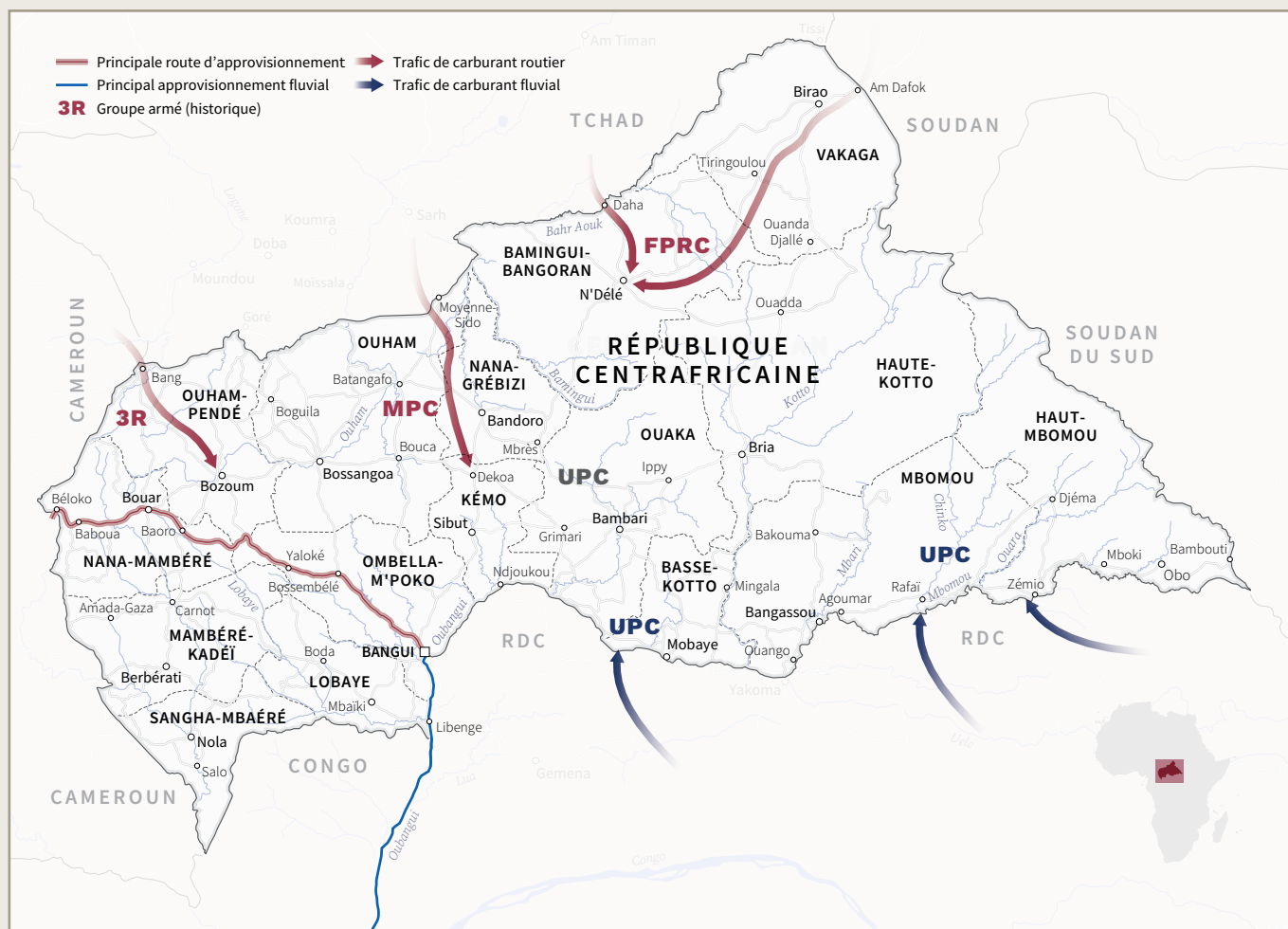


FIGURE 2 Principales routes de trafic de carburant vers la RCA.

de maintien de la paix des Nations unies (MINUSCA), les marchés illicites ont continué de prospérer dans les zones périphériques. Le carburant de contrebande, souvent acheminé à travers des frontières poreuses, représentait environ 20% du marché total du carburant durant les années de conflit²⁰.

Ce paysage a évolué en 2021, lorsque les Forces armées centrafricaines (FACA), soutenues par le groupe Wagner, ont lancé une contre-offensive pour reprendre aux groupes armés le contrôle de corridors stratégiques. Ces derniers avaient lancé une nouvelle offensive en décembre 2020, rompant l'accord de Khartoum de février 2019, qui avait été négocié entre le gouvernement et 14 groupes armés, sous la forte influence de la Russie. La nouvelle coalition rebelle, la Coalition des patriotes pour le changement (CPC), dirigée par l'ancien président Bozizé, a rassemblé des factions issues des mouvements ex-Séléka et Anti-balaka. La contre-offensive a stoppé l'avancée rebelle sur la capitale et permis la tenue de l'élection présidentielle ainsi que des élections législatives.

L'opération du groupe Wagner a marqué l'aboutissement d'une évolution géopolitique plus large. Après que la France eut mis un terme à l'opération Sangaris fin 2016 et échoué à livrer une cargaison

d'armes au gouvernement centrafricain, le président Touadéra s'est tourné vers la Russie pour sceller une coopération en matière de sécurité²¹. Moscou est intervenue presque immédiatement pour fournir des armes et des instructeurs militaires, et les paramilitaires du groupe Wagner ont rapidement suivi. En échange, les sociétés associées au groupe Wagner ont obtenu l'accès à des concessions minières lucratives²².

Entre 2021 et 2023, les opérations conjointes menées par Wagner, les FACA et des milices alliées ont été marquées par de graves violations des droits humains, notamment des massacres, de la torture et des violences sexuelles²³. À mesure que les forces soutenues par la Russie avançaient et repoussaient les groupes armés hors des régions stratégiques, l'accès des rebelles aux corridors vitaux de trafic de carburant se trouvait progressivement réduit. Par exemple, dans des zones comme celles contrôlées par le groupe 3R, les chaînes d'approvisionnement ont été contraintes d'emprunter des chemins forestiers plus éloignés depuis le Tchad et le Cameroun, rendant le carburant moins fiable et plus cher²⁴.

Dans le même temps, la demande de carburant du groupe Wagner a fortement augmenté. Fin 2021, sa présence en RCA était passée de 210 agents répartis sur 7 sites à près de 1 500 agents opérant sur 47 sites²⁵. Les opérations de Wagner nécessitaient des quantités très importantes de gazole et de carburant Jet A-1 – non seulement pour le transport terrestre et la production d'électricité, mais aussi pour les avions exploités par Wagner et enregistrés officiellement auprès du ministère de la Défense de la RCA²⁶. Wagner a également fourni du carburant aux FACA, dans le cadre de son soutien logistique²⁷.

Les opérations du groupe Wagner en RCA ont continué malgré la mort de son chef, Evgueni Prigojine, en août 2023. Après une courte pause, le groupe a été restructuré et placé plus directement sous le contrôle du ministère russe de la Défense, avec pour objectif d'être pleinement intégré à Africa Corps. Malgré les récents accords de paix et la dissolution officielle des principaux groupes rebelles peuls, de l'UPC et du 3R, la situation reste tendue sur le terrain.

Le carburant, qui était autrefois la monnaie des économies de seigneurs de guerre, est devenu un élément central de la résurgence militaire étatique soutenue par Wagner. La création d'une chaîne d'approvisionnement en carburant sécurisée et centralisée pour soutenir ces opérations est examinée en détail plus loin dans ce rapport.

La capture de l'État dans le contexte de la crise du carburant et de mutations géopolitiques

La crise mondiale du carburant qui a suivi l'invasion russe de l'Ukraine en février 2022 a frappé la République centrafricaine de plein fouet. Les importations de carburant se sont effondrées à seulement 93 millions de litres, en raison des perturbations de la chaîne d'approvisionnement et de la flambée des prix internationaux du carburant²⁸. Un cinquième de ces importations étant destiné à la MINUSCA, le volume restait bien en deçà de la demande nationale de 120 millions de litres²⁹.

Pour atténuer la crise, le gouvernement a délivré, en octobre 2022, des licences « exceptionnelles » d'importation à 47 petits opérateurs, dont beaucoup avaient déjà été impliqués par le passé dans le trafic de carburant, afin d'acheminer du carburant par barils depuis le Cameroun³⁰. Si cette mesure a apporté un soulagement à court terme, les inquiétudes concernant la qualité du carburant et une série d'incendies dans des dépôts informels ont conduit à la révocation des licences en janvier 2023³¹. La pratique a repris en 2024 sous des conditions plus strictes, permettant à de petits opérateurs dépourvus de licence officielle d'importer à nouveau du carburant en RCA³².

Le secteur du carburant a été délibérément restructuré au profit d'un petit cercle d'acteurs politiquement connectés.

En parallèle, le gouvernement a réduit les subventions sur les carburants et a presque doublé les prix à la pompe au cours du premier semestre 2023, avant de les abaisser légèrement en juillet de la même année à 1 100 francs CFA (1,95\$ US) le litre pour l'essence et 1 350 francs CFA (2,39\$ US) pour le gazole³³. L'ajustement du prix visait officiellement à protéger les revenus du gouvernement et à rendre les importations de carburant viables pour les distributeurs agréés existants confrontés à la flambée des prix internationaux³⁴.

Cependant, un tout autre agenda s'est rapidement dessiné. Sous la présidence de Touadéra, le secteur du carburant a fait l'objet d'une restructuration accélérée, dont l'objectif était d'évincer les entreprises françaises installées de longue date. Présentée comme une réponse à des défaillances opérationnelles, cette mesure s'est accompagnée de campagnes coordonnées de désinformation – qui auraient été orchestrées par Wagner et la présidence - ciblant les intérêts économiques européens, et notamment français³⁵.

En avril 2022, la filiale locale du groupe français Bolloré, la Société centrafricaine des transports fluviaux (SOCATRAF), a perdu son contrat de logistique fluviale avant la date prévue, après près de deux décennies d'activité, et a été remplacée par la société libanaise Mercure Logistics³⁶. À la mi-2023, Total Centrafrique - filiale locale de TotalEnergies et importateur-distributeur dominant depuis 2001 - avait quitté le pays. Ses stations-service et autres actifs ont été transférés à Rochefort International, une société britannique détenue par le banquier français Enguerrand Rochefort, rebaptisée par la suite TransAfricaMarket Oil (TAMOIL)³⁷.

Privée de la capacité logistique de Total, TAMOIL a eu des difficultés à maintenir des niveaux d'approvisionnement constants. Cette situation a servi de justification à de nouveaux ajustements du marché. Le gouvernement s'est de plus en plus appuyé sur les routes terrestres d'approvisionnement en carburant via le Cameroun, recherchant activement de nouveaux partenaires pour combler le vide laissé³⁸. La société publique camerounaise Tradex et TotalEnergies ont dominé les importations en 2023³⁹. Les nouvelles entreprises camerounaises, qui avaient obtenu des licences en 2021 et 2022, sont restées en marge⁴⁰.

Le tournant le plus significatif est intervenu en septembre 2023, lorsque le ministère de l'Énergie a accordé à l'entreprise camerounaise Neptune Oil l'exclusivité des droits d'importation de tous les approvisionnements en carburant à partir du mois de décembre. L'accord excluait tous les autres distributeurs agréés, à l'exception de Tristar, le fournisseur de la MINUSCA basé à Dubaï⁴¹. Tous les autres acteurs du marché ont été contraints de s'approvisionner exclusivement auprès de Neptune Oil, mais certains distributeurs ont continué d'importer de façon indépendante malgré le monopole instauré. La légalité de cet accord a été contestée, car il contrevient à la loi de 2007 sur la libéralisation du marché du carburant en RCA⁴².

TAMOIL a rapidement été écartée du marché, Neptune Oil ayant prétendument retardé ou limité ses livraisons aux stations TAMOIL, perturbant ainsi leurs opérations. Le ministre de l'Énergie a de son côté imputé ces difficultés au fait que TAMOIL aurait hérité des dettes impayées de TotalEnergies⁴³. En juin et

juillet 2024, le gouvernement a réquisitionné toutes les stations TAMOIL, transférant leur gestion à deux individus étroitement liés à l'élite au pouvoir⁴⁴. Bien que le ministre de l'Énergie ait invoqué des dettes impayées et une mauvaise gestion, la mesure a contribué à renforcer la centralisation du contrôle du secteur entre les mains d'acteurs politiquement connectés⁴⁵.

Sous le monopole de Neptune Oil, les importations de carburant sont revenues en 2024 à leur niveau d'avant la crise, la société représentant 70% des 124 millions de litres de carburant importés⁴⁶. Malgré une forte baisse des prix internationaux du pétrole en 2023, les prix domestiques du carburant sont demeurés élevés, 70% des importations de Neptune Oil étant acheminées par voie terrestre via le Cameroun – route la plus coûteuse et moins efficace⁴⁷. Cela a presque complètement inversé la répartition historique et réglementaire entre le transport fluvial et le transport routier⁴⁸.

Ces développements ne révèlent pas seulement des goulets d'étranglement logistiques ou la volatilité du marché. Le secteur du carburant a été délibérément restructuré au profit d'un petit cercle d'acteurs politiquement connectés, qui ont consolidé leur contrôle sur les importations et la distribution, tirant directement parti de régimes de tarification et de taxation opaques – des questions examinées plus en détail dans la suite de ce rapport.

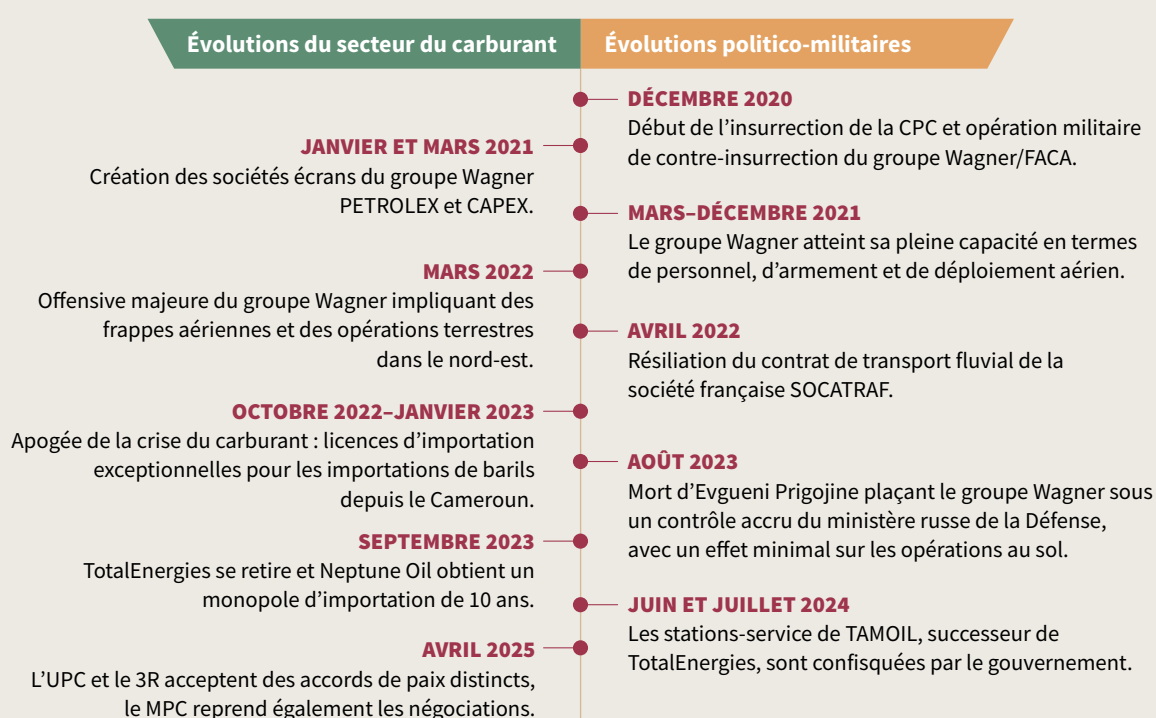


FIGURE 3 Évolutions sécuritaires et du secteur du carburant.



Carburant de guerre : la chaîne d'approvisionnement de Wagner et les réactions des groupes armés

Avant la consolidation officielle du secteur du carburant par l'État, le groupe Wagner s'était déjà assuré une position en établissant des routes d'approvisionnement depuis le Cameroun pour garantir un accès fiable pour ses opérations. Ce flux de carburant en est également venu à soutenir les FACA. Reconnaisant son importance stratégique, des groupes rebelles comme le 3R ont commencé à cibler le corridor camerounais, faisant du carburant à la fois une ressource cruciale et un foyer de contestations violentes.

Du trafic de carburant aux importations structurées

Le carburant est depuis longtemps au cœur des activités criminelles de Wagner en RCA, où la sécurité et l'exploitation minière illicite – deux piliers de la stratégie du groupe – vont de pair. Depuis fin 2018, Wagner a établi un solide réseau transnational de carburant en RCA, évoluant d'opérations de contrebande informelles vers un système plus structuré s'appuyant sur des sociétés écrans, des distributeurs agréés et des exemptions accordées par le gouvernement. Cette évolution reflète l'ancrage institutionnel toujours plus profond de Wagner et sa capacité logistique grandissante au sein de l'économie de guerre de la RCA.

À l'origine, Wagner s'appuyait sur des routes d'approvisionnement informelles, se procurant du carburant au Soudan et au Cameroun, via des intermédiaires basés à Bangui et opérant dans l'import-export de produits non pétroliers.

Pour répondre à la demande croissante du groupe Wagner, deux entreprises – Capex et Petrolex SAU – ont été enregistrées en RCA début 2021. Le gérant déclaré de Petrolex, Claver Bedanot Guinond, gèrerait également Capex⁴⁹.

Petrolex et Capex sont toutes deux devenues des composantes clés de l'infrastructure économique de Wagner. Les registres commerciaux montrent que Capex a importé des produits non pétroliers auprès de Broker Expert LLC⁵⁰, une entité russe liée au Groupe Concord⁵¹, la société mère du défunt Prigojine⁵². Broker Expert a été sanctionnée par les États-Unis en 2024⁵³.

Capex a approvisionné la ville de Bambari en divers biens, y compris du carburant⁵⁴. Le compte rendu d'une réunion d'une association de transport camerounaise en septembre 2021 fait état d'inquiétudes concernant le rôle de Capex dans le transport de « marchandises russes » vers Bambari⁵⁵. Selon des sources bien informées du secteur du carburant, les importations

de Capex comprenaient des produits chimiques, des matériaux de construction et des machines lourdes destinés à la mine d'or voisine de Ndassima. Avec des revenus illicites annuels estimés à plus de 100 millions de dollars américains (la mine n'a aucune production ni chiffre d'affaires officiels), Ndassima représente l'actif le plus précieux de Wagner en République centrafricaine⁵⁶. L'exploitant de la mine, Midas Ressources, a été sanctionné par les États-Unis en 2023⁵⁷.

En juin 2022, Petrolex a commencé à importer officiellement du carburant dans des camions-citernes - de quatre à huit par mois. Capex a suivi brièvement début 2023⁵⁸, mais seule Petrolex a obtenu une licence d'importation⁵⁹. Capex a donc cessé ses opérations commerciales de carburant peu après⁶⁰, laissant Petrolex comme principal opérateur de Wagner. Selon des experts internationaux du commerce du carburant, Petrolex approvisionne désormais également en carburant les forces de sécurité nationales de la RCA, ce qui contribue probablement à la croissance continue de l'entreprise⁶¹. La dernière importation enregistrée de Petrolex – 100 camions-citernes de carburant d'origine russe entrant via le Cameroun en octobre et novembre 2024 – souligne l'expansion de l'entreprise et son exemption apparente du monopole national sur l'importation de carburant détenu par Neptune Oil⁶².

L'étiquetage explicite dans les registres commerciaux du carburant comme étant « d'origine russe » est significatif, car de telles mentions ont largement disparu des données commerciales après les sanctions de l'Union européenne de février 2023⁶³. Les négociants internationaux, qui dominaient encore à l'époque l'approvisionnement du marché centrafricain, évitaient généralement de s'approvisionner directement auprès de sources russes. Petrolex semble offrir un canal privilégié pour le carburant d'origine russe.

En parallèle, Solaris Energy, une entreprise dirigée par Hamina Youssoufa, a également importé du gazole depuis juin 2022, et ses activités se sont poursuivies en 2024 malgré le monopole de Neptune Oil⁶⁴. Solaris distribuerait du carburant importé par Neptune et exonéré de taxes aux entreprises minières chinoises, bien que la base juridique de telles exonérations reste floue⁶⁵. Solaris, qui détient une licence de commercialisation, approvisionnerait également les sites exploités par Wagner, dont Ndassima⁶⁶.

Les bases de données commerciales indiquent que la Société nationale de raffinage du Cameroun (SONARA) est le fournisseur ou importateur du carburant que Petrolex, Capex et Solaris commercialisent en RCA. Ce carburant provient de pays autres que le Cameroun, mais le négociant international en amont n'est pas précisé dans les données⁶⁷. SONARA n'a pas repris le raffinage de pétrole après un incendie en 2019 mais se limite désormais au stockage et à la commercialisation de produits pétroliers finis.

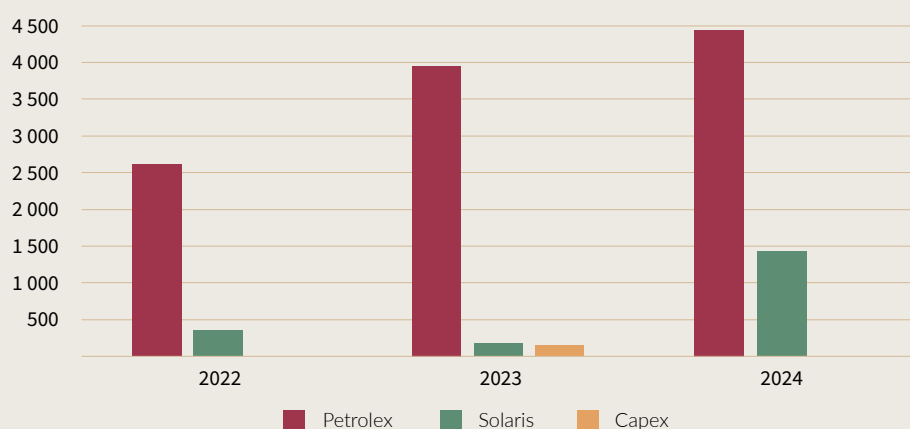


FIGURE 4 Volumes d'importation enregistrés de gazole (en mètres cubes) pour Petrolex, Solaris et Capex, 2022 à 2024.

SOURCE: Données douanières de la RCA et Export Genius (une base de données commerciales sur abonnement fournissant des statistiques sur les expéditions et les douanes pour 53 pays ainsi que des données miroirs pour plus de 100 pays ; données extraites entre avril et août 2025).

Le carburant d'aviation Jet A-1 destiné aux avions exploités par le groupe Wagner et le ministère de la Défense provient actuellement du dépôt central de la RCA, la SOCAP⁶⁸. On ignore toutefois qui fournit ce carburant, car Neptune n'est pas le seul importateur malgré son monopole.

Routes commerciales sous attaque

Les groupes armés ont régulièrement ciblé les approvisionnements en carburant qui profitent au groupe Wagner, aux forces gouvernementales ou plus largement au gouvernement de la République centrafricaine. Le groupe rebelle 3R, dominé par les Peuls et membre de la coalition CPC opérant dans le nord-ouest du pays, s'est notamment positionné pour perturber les routes terrestres du commerce du carburant en provenance du Cameroun.

Début 2021, lors d'une offensive rebelle majeure, la CPC a imposé pendant plusieurs semaines un blocus sur le principal corridor d'approvisionnement depuis le Cameroun pour faire pression sur le gouvernement⁶⁹. Bien que les convois de carburant n'aient pas été directement pris pour cibles durant cette période, le groupe 3R aurait intercepté en juillet 2021 des commerçants informels de carburant qui se déplaçaient à moto dans des régions reculées du nord-ouest, les accusant de collaborer avec les forces gouvernementales et le personnel russe⁷⁰.

L'attaque la plus lourde de conséquences et la plus délibérée contre les infrastructures de carburant a eu lieu lorsque les rebelles du groupe 3R ont ciblé le principal poste douanier de Béloko. Le groupe Wagner maintient une présence permanente à ce poste, supervisant à la fois les flux d'importations et la collecte des recettes - un rôle qu'il a continué à jouer même après la résiliation, en octobre 2021, du contrat de coopération douanière entre la Russie et le gouvernement centrafricain⁷¹.

Le 21 janvier 2023, le 3R a utilisé des lance-roquettes et a provoqué un incendie qui a détruit 23 camions – la plupart chargés de barils de carburant – causant la mort de deux soldats des FACA et d'un membre du groupe Wagner⁷². Les camions détruits dans l'attaque auraient été saisis par les autorités douanières avec l'appui de Wagner, après une répression par le gouvernement des importations de barils et l'annulation des licences spéciales d'importation de carburant⁷³. Selon des sources internes, l'assaut aurait pu être commandité par des commerçants de carburant partageant des intérêts communs avec les rebelles : empêcher que le carburant confisqué ne tombe entre les mains du ministère de l'Énergie ou du groupe Wagner⁷⁴.

L'ampleur de l'incident de Béloko s'inscrit dans la continuité des activités passées du groupe 3R, qui interceptait des convois de carburant et incendiait les réserves. La capacité du groupe à perturber les principaux corridors commerciaux diminue, notamment en raison des offensives gouvernementales continues et des déploiements de Wagner dans le nord-ouest. Cependant, des perturbations sporadiques et des attaques ciblées persistent, démontrant que le sabotage économique et la violence opportuniste restent des tactiques actives dans l'arsenal des groupes armés⁷⁵.



Le poste douanier de Béloko après une attaque des rebelles du groupe 3R, en janvier 2023, lors de laquelle des camions transportant du carburant ont été détruits. © Association Internationale des Douaniers Francophones, <https://aidfdouaniers.org/attaque-du-bureau-des-douanes-de-beloko-en-centrafrique/>



S'enrichir grâce aux marchés parallèles du carburant

Le carburant n'est pas seulement un atout stratégique, il est au cœur d'un système où se mêlent politique et criminalité. Au cours des deux dernières années, le gouvernement centrafricain a mis en œuvre une stratégie à double volet : d'une part, il a centralisé les importations régulières entre les mains d'un opérateur monopolistique, Neptune Oil ; d'autre part, il a permis à divers acteurs non marchands - dont beaucoup étaient auparavant impliqués dans la contrebande - d'importer du carburant pour approvisionner les régions reculées. Bien que ces filières d'approvisionnement fonctionnent séparément, elles convergent au niveau de la distribution, via les stations-service confisquées par l'État et les points de vente informels de Bangui. Les deux circuits sont autorisés par le ministère de l'Énergie et partagent une caractéristique déterminante : ils transforment l'autorité publique en un mécanisme d'extraction de profits injustifiés et illicites tout au long de la chaîne d'approvisionnement, au détriment des distributeurs agréés et des consommateurs, qui en supportent le coût à travers des prix du carburant qui sont invariablement élevés.

Le monopole d'importation lucratif de Neptune Oil

Neptune Oil est apparue en RCA dans le contexte d'une restructuration du secteur du carburant dans le pays. Dirigée par l'homme d'affaires camerounais Antoine Ndzengue, l'entreprise avait d'abord été introduite comme partenaire d'approvisionnement de TAMOIL, alors que cette dernière négociait avec le gouvernement le rachat de Total Centrafrique⁷⁶.

Le ministre de l'Énergie, Arthur Bertrand Piri, secrétaire exécutif adjoint du Mouvement Cœurs Unis (MCU), le parti au pouvoir du président Touadéra, a vu dans cette situation l'opportunité de regrouper les importations de carburant sous la houlette d'un seul opérateur loyal⁷⁷. Le 29 septembre 2024, quelques semaines seulement après l'approbation de l'accord conclu avec TAMOIL, le gouvernement a accordé à Neptune Oil une licence d'importation exclusive⁷⁸. Pour justifier cette décision, M. Piri a déclaré que le président Touadéra lui avait donné le feu vert pour rechercher des partenaires nationaux ou étrangers susceptibles de combler le déficit d'approvisionnement en carburant, et qu'il n'avait trouvé que Neptune Oil⁷⁹.

Au cœur des dysfonctionnements du secteur du carburant – et des profits excessifs réalisés par Neptune Oil – se trouve la flexibilité intégrée au système de fixation des prix mis en place par le gouvernement. L'État applique des prix de référence internationaux gonflés et accorde une prime à l'importateur anormalement élevée, deux facteurs qui contribuent à

augmenter le coût de base du carburant. Ces éléments sont intégrés dans la structure officielle des prix, que le gouvernement est tenu de publier intégralement chaque mois depuis juin 2024, à la suite de pressions exercées par le Fonds monétaire international (FMI)⁸⁰. Si ces publications visent à renforcer la transparence, elles ont surtout mis en lumière la façon dont ce système permet l'extraction de profits injustifiés.

Selon un expert international, il n'existe aucune raison valable pour que les prix de référence internationaux et les calculs de prime appliqués en RCA – comprenant plusieurs frais détaillés dans le tableau ci-dessous – diffèrent autant de ceux pratiqués au Cameroun voisin, alors même que les importateurs camerounais, dont Neptune Oil, opèrent sur le même marché international⁸¹. Néanmoins, en République centrafricaine, tous les coûts sauf un sont nettement plus élevés. Les calculs de la prime à l'importateur en RCA incluent également une catégorie significative, le différentiel, qui ne correspond à aucun coût apparent.

En additionnant les écarts de prix, de frais et de marges tels qu'ils apparaissent dans les structures de prix officielles des deux pays, le bénéfice supplémentaire - vraisemblablement injustifié - dont bénéficie l'importateur centrafricain atteindrait environ 160 francs CFA par litre d'essence et 185 francs CFA par litre de gazole. Les structures de prix comparées dans le tableau ci-dessous datent du début de l'année 2025, mais des écarts similaires peuvent être constatés dans les structures de prix disponibles pour 2024⁸². Sur la base des volumes d'importation officiels pour l'année 2024, la GI-TOC a calculé que ces coûts injustifiés avaient généré quelque 17,5 millions de dollars américains de profits excédentaires pour les importateurs centrafricains – des profits bénéficiant presque exclusivement à Neptune Oil, en situation de quasi-monopole, et provenant uniquement de ses importations routières.

	Gazole (route)		Essence (route)	
	RCA	Cameroun	RCA	Cameroun
	Fév 2025	Jan 2025	Fév 2025	Jan 2025
a. Prix de référence international (par litre)	422,11	355,03	416,83	335,04
b. Prime Trader	37,99	18,68	37,51	41,92
c. Différentiel	54,19	n/a	39,51	n/a
d. Frais financiers	10,55	n/a	10,42	n/a
e. Frais de service d'importation	63,32	33,63	62,52	33,93
f. Marge de l'importateur	20	16	20	16
Prémium (b+c+d+e+f)	186,05	68,31	169,96	91,85

FIGURE 5 Prix de référence et primes des importateurs, d'après les sources officielles des prix du carburant pour la RCA et le Cameroun (en francs CFA)

SOURCE: Ministère centrafricain de l'Énergie, Fonds de stabilisation des prix des hydrocarbures du Cameroun.

Outre ces profits excessifs, le statut de société non résidente de Neptune Oil a considérablement entravé la capacité de l'État à percevoir les impôts dus sur son chiffre d'affaires. En vertu de la législation fiscale générale, les entreprises non résidentes sont soumises à une retenue à la source de 15% sur leur chiffre d'affaires. Les distributeurs locaux doivent appliquer cette retenue lorsqu'ils effectuent leurs paiements à Neptune Oil⁸³. Toutefois, les distributeurs – craignant des perturbations dans l'approvisionnement – se sont abstenus de retenir ces taxes, laissant l'obligation non remplie⁸⁴.

Plus d'un an après que Neptune Oil a obtenu le monopole d'importation de carburant, son enregistrement légal reste en suspens. Le 3 octobre 2024, le ministre de l'Énergie a déclaré par écrit que l'entreprise était en cours d'enregistrement sous le nom de Neptune Oil Supply⁸⁵. Au moment de la rédaction du présent rapport, en août 2025,

aucune immatriculation n'avait été achevée⁸⁶, suscitant de sérieuses interrogations sur le rôle des autorités gouvernementales dans la facilitation de tels profits.

L'État subit également des pertes fiscales sur les importations de Neptune Oil. Selon des initiés du secteur, des volumes importants de carburant de Neptune Oil sont exemptés de droits et taxes à l'importation – environ 200 francs CFA par litre – sous prétexte qu'ils sont destinés à des missions diplomatiques ou à de l'aide bilatérale⁸⁷. Ces exonérations sont accordées avec la complicité d'agents douaniers centrafricains à Douala et aux postes-frontières⁸⁸, ce qui permet au carburant commercial d'entrer en RCA sans être taxé⁸⁹. Cela gonfle davantage les marges bénéficiaires tout en privant l'État de revenus essentiels.

Selon le même expert international cité précédemment, l'évasion fiscale sur le chiffre d'affaires et les exonérations dont bénéficie Neptune Oil ont largement contribué à une baisse préoccupante des recettes de l'État issues du carburant⁹⁰. Celles-ci sont passées de 41,6 millions de dollars américains en 2021 à seulement 29,5 millions de dollars en 2024, et ce malgré une reprise quasi complète des volumes d'importation⁹¹.

Le « don » de carburant russe

Les origines de l'approvisionnement en carburant de Neptune Oil pour la RCA demeurent obscures. Les bases de données commerciales et un rapport public ne mentionnent qu'une poignée d'expéditions, comprenant de faibles volumes provenant de la Société ivoirienne de raffinage (SIR), en Côte d'Ivoire, ainsi qu'une référence au négociant suisse Augusta Energy, qui aurait acheminé du carburant via Kinshasa⁹². Ces cargaisons documentées ne représentent qu'une fraction du volume total importé par Neptune Oil en 2024.

Les origines des cargaisons de Neptune Oil à destination du Cameroun sont mieux documentées. Elles proviennent de négociants internationaux établis – mais aussi, fait notable, de Coral Energy⁹³, une entreprise basée à Singapour et placée sous sanctions britanniques en décembre 2024 pour ses liens avec le secteur pétrolier russe⁹⁴.

Plus récemment, Neptune Oil a été mentionnée – aux côtés du dépôt national centrafricain de carburant SOCASP – comme importatrice de camions transportant une cargaison controversée de 30 000 tonnes de gazole en provenance de Russie en janvier 2025⁹⁵. D'abord décrit comme un accord commercial bilatéral, la transaction a par la suite été présentée comme un don humanitaire afin d'atténuer les préoccupations du Cameroun concernant de potentielles violations des sanctions et un détournement illégal de carburant vers son marché intérieur⁹⁶. Le navire transportant le carburant appartenait à la flotte fantôme russe, sanctionnée par l'Union

européenne, les États-Unis et le Royaume-Uni⁹⁷. Placée sous scellés au dépôt de la SONARA, entreprise publique camerounaise située à Limbé, la cargaison a finalement été libérée après une visite du ministre centrafricain de l'Énergie⁹⁸.

Bien que publiquement présentée comme un don, la livraison de carburant russe reflète probablement une pratique d'approvisionnement commercial, Neptune Oil agissant comme un agent du gouvernement. Selon une source bien informée de cet arrangement, Neptune Oil sert d'agent maritime du gouvernement dans les transactions de carburant – gérant les contrats, l'approvisionnement et la logistique en son nom⁹⁹. Cela laisse penser que cette cargaison n'était pas un geste ponctuel d'aide, mais l'élément d'une stratégie plus large visant à importer du carburant russe à prix réduit ou invendable, en utilisant des circuits opaques. Cette affaire soulève des questions quant au nombre de livraisons similaires ayant pu passer sous les radars, sous couvert d'aide bilatérale.

Bien que le carburant soit propriété de l'État et soit censé être vendu à des prix réglementés pour financer des projets de transport fluvial, le gouvernement centrafricain a été critiqué pour son manque de transparence quant aux bénéfices financiers générés¹⁰⁰. Il est peu probable que le gouvernement cherche réellement à relancer la navigation fluviale, car Kinshasa serait moins disposée à autoriser le passage de cargaisons liées à des navires ou à des entités soumis à des sanctions internationales liées à la Russie. ■

Importateurs sans licence : une faille propice à la contrebande

Alors que Neptune Oil et une poignée d'entreprises privilégiées, comme Petrolex, dominent les importations officielles de carburant en RCA, le gouvernement a également discrètement ouvert la porte à un système parallèle. En juin 2024, deux décisions ministérielles ont introduit un régime d'importation parallèle : toute entreprise enregistrée peut désormais importer du carburant, à condition que les taxes soient payées et que le carburant soit uniquement vendu dans les régions dépourvues de stations-service officielles¹⁰¹. Une structure de prix distincte pour ce carburant a été publiée en juillet 2024. Elle ne fixe que le prix à l'importation, sans préciser les autres coûts tels que le stockage, la TVA ou les marges des distributeurs. Le prix à l'importation représente 70% du prix à la pompe pour l'essence et 60% pour le gazole¹⁰².

Des entretiens avec des importateurs sans licence et des agents chargés de la lutte contre la fraude suggèrent que ce cadre réglementaire est devenu un écran de fumée pour les opérations de contrebande. Une grande partie du carburant importé dans le cadre de ce programme provient du Nigéria, où il est détourné illégalement, puis acheminé par le fleuve Bénoué vers le nord du Cameroun¹⁰³. De Garoua, au Cameroun, le carburant est transféré dans de petits camions-citernes ou des barils, avant d'être chargé sur des camions qui entrent en RCA au sein de convois commerciaux. Si une partie de la contrebande transite par des points frontaliers poreux, l'essentiel du carburant nigérian de contrebande entre par le poste-frontière officiel de Béloko. Un agent douanier a reconnu que les fausses déclarations et les pots-de-vin destinés à éviter ou à réduire le paiement des taxes y sont monnaie courante¹⁰⁴.

L'ascension d'un baron de la contrebande

L'une des figures centrales du commerce du carburant en barils est un commerçant nigérian connu sous le nom de Laouali¹⁰⁵. Il a émergé durant la crise du carburant de 2022, exploitant une flotte de véhicules et des dépôts illégaux de carburant à Garoua-Boulai et Béloko – respectivement les côtés camerounais et centrafricain du principal point de passage frontalier – ainsi que dans le quartier PK5 de Bangui. Après avoir obtenu une licence exceptionnelle d'importation en octobre 2022, ses opérations de stockage et de transport ont attiré l'attention lorsque des incendies se sont déclarés sur ses sites au début de l'année 2023¹⁰⁶.

Et bien que le gouvernement ait interdit le transport en barils et révoqué les licences, Laouali aurait continué à importer du carburant en barils, protégé par des escortes policières¹⁰⁷. En mars 2023, son dépôt a été perquisitionné et 2 000 barils, de 225 à 250 litres chacun, ont été saisis, bien que seulement 427 aient été enregistrés officiellement¹⁰⁸. Quelques semaines après la saisie, le vrai nom de Laouali a commencé à apparaître dans les données douanières, cette fois en tant qu'importateur d'« huile lubrifiante », probablement une couverture destinée à masquer la poursuite de ses importations de carburant¹⁰⁹. ■

Outre le fait qu'elle permette au carburant nigérian de contrebande d'entrer par les postes douaniers officiels, la directive fiscale de 2024 a également servi à « régulariser » le carburant saisi par le comité anti-fraude du ministère de l'Énergie. Les cas rapportés concernent des quantités modestes allant jusqu'à 180 jerricans (de 25 litres chacun) de carburant passés en contrebande à Bangui depuis la RDC, via le fleuve Oubangui¹¹⁰. Officiellement, les commerçants peuvent récupérer le carburant en s'acquittant des droits, mais selon une source interne, la plupart des paiements sont traités comme des amendes, et non comme des taxes, et l'argent ne parvient ainsi jamais au Trésor public¹¹¹.

Les agents des postes de contrôle routiers relevant du même service exploitent le système de la même manière. Les transporteurs d'autres marchandises, qui emportent du carburant supplémentaire pour refaire le plein en cours de route, versent régulièrement des pots-de-vin aux agents afin d'éviter des sanctions pour importation illégale de carburant¹¹². Ces recettes extrabudgétaires sont utilisées pour financer les opérations et les salaires du comité, et seraient réparties de manière informelle entre les hauts fonctionnaires du ministère, selon certaines sources¹¹³.

Le comité anti-fraude opère dans une zone grise sur le plan juridique, malgré son rôle prépondérant. Sur ses 90 agents recensés, moins de la moitié seraient effectivement actifs, et aucun ne serait sous contrat officiel¹¹⁴. En l'absence de transparence et de supervision, le comité est devenu un maillon supplémentaire d'une économie du carburant où se mêlent légalité, pouvoir étatique et profit.

Les profits tirés des stations-service confisquées

Après avoir confié les importations de carburant à une société mandataire, le gouvernement a également pris le contrôle d'une part importante de la distribution en réquisitionnant les dix stations-service exploitées par TAMOIL, dont sept à Bangui et trois en province¹¹⁵. Ces stations représentent environ la moitié de l'infrastructure nationale de vente au détail de carburant en République centrafricaine et, selon un expert du secteur, elles assurent la plus grande part de la distribution du carburant officiellement importé par Neptune Oil¹¹⁶. Des sources du secteur affirment par ailleurs que les stations confisquées vendent aussi du carburant provenant d'importateurs non agréés, en violation des directives gouvernementales qui interdisent explicitement l'intégration de ce carburant au réseau officiel de distribution¹¹⁷.

Le contrôle des stations réquisitionnées a été réparti entre deux opérateurs bien connectés. Quatre stations TAMOIL à Bangui ont été attribuées à Prisca Rosaline Mamadou¹¹⁸, épouse du chef d'état-major des FACA, Zéphirin Mamadou, une personnalité influente et l'un des principaux bailleurs de fonds du parti au pouvoir, le MCU¹¹⁹. Ancienne directrice du budget à la gendarmerie et ex-directrice financière au ministère de la Sécurité publique¹²⁰, sa nomination illustre la fusion des sphères politique, militaire et économique.

Les stations TAMOIL restantes – trois à Bangui et trois en province – ont été attribuées à Souleymane Bassoum¹²¹, un ressortissant malien entretenant depuis des décennies des liens étroits avec les élites politiques et économiques de Bangui¹²², et propriétaire d'Inter-Oil Centrafrique, une société dépourvue de licence de commercialisation valide¹²³.

Dans les stations-service confisquées, le carburant importé à prix réduit – grâce aux exonérations fiscales accordées à Neptune Oil et au coût réduit du carburant provenant principalement du Nigéria – est revendu au prix plein à la pompe, générant des marges bénéficiaires considérables. Pour le carburant importé par Neptune Oil et revendu dans ces stations-service, un acteur du secteur affirme que les profits atteignent environ 14 millions de francs CFA (25 000\$ US) par camion-citerne de 35 000 litres, soit 400 francs CFA par litre¹²⁴. Cela s'explique par les marges élevées mentionnées plus haut, auxquelles s'ajoutent les taxes et droits d'importation qui ne seraient pas payés. Ainsi, si la moitié des importations de Neptune Oil (soit environ 1 200 camions-citernes en 2024) a été distribuée via ces stations-service confisquées, et que l'ensemble a bénéficié d'exonérations, les bénéfices excédentaires tirés du carburant importé par Neptune Oil pourraient dépasser 30 millions de dollars américains. En l'absence d'informations sur l'accord commercial entre Neptune Oil et les stations, la répartition de ces bénéfices demeure incertaine.

De plus, les bénéfices ne seraient pas partagés uniquement entre Neptune Oil et les exploitants privés des stations-service confisquées. Une partie serait reversée à des acteurs gouvernementaux par le biais d'un système impliquant des bons d'essence officiels. Selon des fonctionnaires et opérateurs économiques disposant d'informations de première main, des agences publiques liées au ministère de l'Énergie délivrent ces bons principalement aux forces de sécurité pour leurs besoins opérationnels, lesquelles les échangent ensuite contre de l'argent liquide dans les stations-service confisquées¹²⁵. D'après les mêmes sources, ces paiements en espèces sont redistribués à de hauts fonctionnaires, dont de nombreux membres du parti au pouvoir de Touadéra¹²⁶.

Au-delà du secteur formel, le carburant – officiel ou de contrebande – transite également par des vendeurs non agréés et des dépôts clandestins apparus lors la crise du carburant de 2022. La GI-TOC a identifié plusieurs dépôts clandestins à Bangui, mis en place par des négociants de carburant sans licence, qui approvisionnent surtout les chauffeurs routiers et les vendeurs ambulants. Là aussi, les bénéfices sont prélevés et redistribués sous forme de paiements en espèces aux autorités complices,

permettant à ces activités du marché noir de prospérer, selon plusieurs acteurs économiques du secteur.



Des conducteurs de moto-taxis font la queue pour faire le plein à Bangui. Depuis la crise mondiale du carburant de 2022, le secteur du carburant est passé sous l'emprise de réseaux criminels au sein de l'État.
© Adrienne Surprenant/Bloomberg via Getty Images



Conclusion et recommandations

Les événements qui se sont déroulés à l'aéroport international de Bangui M'Poko en juin 2022 n'étaient pas un incident isolé, mais plutôt le symptôme de problèmes systémiques plus profonds qui ont depuis redéfini l'économie du carburant en République centrafricaine. Ce qui avait commencé comme une crise d'approvisionnement à la suite de l'invasion russe de l'Ukraine s'est transformé en un réseau criminel complexe et très organisé, dans lequel le carburant est devenu à la fois un atout stratégique et un instrument de profit pour des acteurs politiquement connectés.

La réaction du gouvernement face à la crise – octroi de licences à des sociétés écrans, tolérance envers le trafic et centralisation du contrôle par le biais d'un accord monopolistique – a consolidé l'implantation d'un marché parallèle du carburant qui profite à certains acteurs tout en privant l'État de recettes indispensables. Des groupes armés, des mercenaires étrangers et des acteurs étatiques opèrent désormais dans une zone grise juridique, profitant tous de l'opacité et du caractère informel du secteur du carburant.

Pour y remédier, une stratégie à plusieurs volets s'impose – qui tienne compte de l'économie politique du carburant tout en renforçant la responsabilité, la transparence et les capacités de contrôle.

- Les autorités centrafricaines, avec le plein soutien de la présidence, devraient commander un audit indépendant de la structure d'approvisionnement en carburant du pays, de ses coûts et de ses marges, afin de procéder aux ajustements nécessaires et d'identifier les pratiques illégales potentielles. L'audit devrait inclure une analyse juridique des procédures d'importation, et notamment de l'accord d'importation et des arrangements fiscaux de Neptune Oil. Sans correction des primes gonflées et des dispositifs fiscaux irréguliers, le secteur continuera de vider les caisses publiques tout en remplissant les poches de quelques-uns.
- Les autorités judiciaires de la RCA et du Cameroun devraient ouvrir des enquêtes sur les activités criminelles potentielles comme la contrebande, l'évasion fiscale et les profits illicites dans la chaîne d'approvisionnement en carburant de la RCA. Il est essentiel de s'attaquer à ces problèmes pour lutter contre la corruption et rétablir des pratiques commerciales équitables.

- Les autorités douanières et anti-fraude doivent être renforcées et professionnalisées afin de s'assurer qu'elles disposent des ressources, de l'autorité légale et des moyens de contrôle nécessaires pour lutter efficacement contre les fausses déclarations à l'importation, la corruption et la vente illégale de carburant à Bangui. Il est crucial d'étendre les mesures de contrôle aux zones frontalières mal desservies, pour prévenir la contrebande et régulariser l'approvisionnement en carburant des régions de l'intérieur.
- Le gouvernement centrafricain, avec des partenaires privés, devrait redynamiser le réseau de transport fluvial, afin de réduire la dépendance aux routes terrestres onéreuses et de rétablir les économies d'échelle. Le transport de carburant par les fleuves Congo et Oubangui reste l'option la plus rentable et pourrait concurrencer les itinéraires routiers coûteux et gangrenés par la corruption en provenance du Cameroun et du Nigéria.
- Les gouvernements étrangers devraient imposer des sanctions aux entreprises collaborant avec des mandataires militaires russes sanctionnés, comme le groupe Wagner et son successeur, Africa Corps. Ces mesures devraient s'étendre aux acteurs du transport maritime et de la logistique qui facilitent les importations via la flotte fantôme russe placée sous sanctions. De telles actions aideraient à freiner l'enracinement des flux de carburant motivés par des considérations géopolitiques et à réduire la militarisation des chaînes d'approvisionnement.

Ce n'est qu'à travers une surveillance transparente, une application rigoureuse des lois et un soutien international coordonné que la RCA pourra commencer à restaurer l'intégrité du secteur, stabiliser les prix du carburant et garantir que cette ressource vitale serve l'intérêt public et économique, plutôt que d'enrichir une poignée de privilégiés.



Notes

- 1 Bureau du contrôle des avoirs étrangers, Liste des ressortissants spécialement désignés, <https://sanctionslist.ofac.treas.gov/Home/SdnList>; Conseil européen, *EU imposes restrictive measures against the Wagner Group*, 13 décembre 2021, <https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2021/12/13/eu-imposes-restrictive-measures-against-the-wagner-group/>.
- 2 Lettre du ministère des Mines à l'Agence nationale de l'aviation ordonnant la réquisition de 110 000 litres de carburant à Bangui, 30 juin 2022, consultée par la GI-TOC.
- 3 Entretien avec des témoins à Bangui, 2024.
- 4 Ibid.
- 5 Voir Tongolo Ti BeAfrica, Centrafrique: Quand TOTAL veut détourner le ravitaillement de Bangui vers Ouganda, 23 juin 2022, https://www.facebook.com/permalink.php?story_fbid=365584875663760&id=100857025469881; Radio Ndeke Luka, Faux, le groupe Total n'est pas responsable de la pénurie de carburant que connaît la République centrafricaine, 29 juin 2022, <https://www.radiondekeluka.org/38917-faux-le-groupe-total-n-est-pas-responsable-de-la-penurie-de-carburant-que-connaît-la-republique-centrafricaine>.
- 6 Archyde, *Will TotalEnergies withdraw from the Central African Republic?*, 10 octobre 2022, <https://web.archive.org/web/20221010015805/https://www.archyde.com/will-totalenergies-withdraw-from-the-central-african-republic/>.
- 7 Yamale Edouard, Centrafrique: la réserve de Jet A1 de l'Onu à Bangui braquée par les mercenaires du Groupe Wagner sur instructions du ministre Piri, LeTsunami.net, 5 juillet 2022, <https://letsunami.net/centrafrique-la-reserve-de-jet-a1-de-lonu-a-bangui-braquee-par-les-mercenaires-du-groupe-wagner-sur-instructions-du-ministron-piri>.
- 8 Les chiffres sont tirés des données 2024 du ministère centrafricain de l'Énergie, consultées par la GI-TOC.
- 9 Fonds mondial international, *IMF staff completes third review mission of the extended credit facility (ECF) to Central African Republic*, 16 octobre 2024, <https://www.imf.org/en/News/Articles/2024/10/16/pr-24375-central-african-republic-imf-staff-completes-3rd-review-mission-of-ecf>; L'Organisation des Nations unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO), Régime fiscal forestier et dépenses de l'état en faveur du secteur forestier en République centrafricaine, 2004, <https://www.fao.org/4/ae211f/ae211f06.htm>; entretiens avec des experts internationaux du commerce du carburant, 2025.
- 10 SOCASP, Termes de référence pour la constructions des dépôts des produits pétroliers à Bouar, Bambari, Bangassou et Zinga, 2023, http://socasprca.com/wp-content/uploads/2023/11/Terms-de-reference-ddes-projet-de-construction-des-depots-secondaires_compressed-1.pdf.
- 11 Moki Edwin Kidnzeka, *Central Africa blames fuel shortage on supply disruptions, smuggling*, Voice of America, 28 décembre 2023, <https://www.voanews.com/a/central-africa-blames-fuel-shortage-on-supply-disruptions-smuggling/7415669.html>; Agence France Presse, *C. African rebels try to sever capital's vital artery*, 13 janvier 2021, <https://today.rtl.lu/news/world/a/1644625.html>.
- 12 Ibid.
- 13 Cluster logistique du Programme alimentaire mondial (PAM), République centrafricaine: Carte des stations de distribution de carburant, Juin 2019, <https://logcluster.org/en/document/rca-carte-des-stations-de-distribution-de-carburant-juin-2019>.
- 14 Jack Losh, *Rebels in the Central African Republic are filling the void of an absent government*, The Washington Post, 26 mars 2018, <https://www.washingtonpost.com/world/africa/rebels-in-the-central-african-republic-are-filling-the-void-of-an-absent-government>.

- the-void-of-an-absent-government/2018/03/25/3e11d960-2328-11e8-946c-9420060cb7bd_story.html.
- 15 Kasper Agger, *Behind the headlines: Drivers of violence in the Central African Republic*, Enough Project, 1er mai 2014, <https://enoughproject.org/reports/behind-headlines-drivers-violence-central-african-republic>.
 - 16 Romain Esmenjaud et Sophie Rutenbar avec David Mozersky, *Renewable energy and peace in the Central African Republic: An opportunity for the United Nations to lead by example*, Stimson Center, mars 2025, https://www.stimson.org/wp-content/uploads/2025/03/Renewable-Energy-and-Peace-in-the-Central-African-Republic_WEB.pdf.
 - 17 Entretien avec un ancien responsable du MPC, 2025.
 - 18 Entretien avec un ancien responsable de l'UPC, 2025.
 - 19 Corbeaunews, RCA: deux camions incendiés par les rebelles de 3R au village Zom dans le Nord-ouest, 4 juin 2021, <http://corbeaunews-centrafrique.org/rca-deux-camions-incendies-par-les-rebelles-de-3r-au-village-zom-dans-le-nord-ouest/>; Corbeaunews, RCA: 18 motocyclottes incendiées par les 3R dans la localité de Bocaranga, 18 juillet 2021, <https://corbeaunews-centrafrique.org/rca-18-motocyclottes-incendiees-par-les-3r-dans-la-localite-de-bocaranga/>.
 - 20 Fonds monétaire international, *Reforming the Central African Republic's fuel pricing regime for sustainable development*, *Central African Republic: Selected Issues*, 156, 2 mai 2023, <https://www.elibrary.imf.org/view/journals/002/2023/156/article-A003-en.xml>.
 - 21 Benjamin Roger, *The Wagner method: How Russia crept into Africa*, Le Monde, 22 août 2024, https://www.lemonde.fr/en/international/article/2024/08/22/the-wagner-method-how-russia-crept-into-africa_6719672_4.html.
 - 22 Mathieu Olivier, *Russia/Africa: Wagner, an investigation into Putin's mercenaries*, The Africa Report, 28 juillet 2021, <https://www.theafricareport.com/112649/russia-africa-wagner-an-investigation-into-putins-mercenaries/>.
 - 23 The Sentry, *Architects of terror: The Wagner Group's blueprint for state capture in the Central African Republic*, juin 2023, <https://thesentry.org/wp-content/uploads/2023/06/ArchitectsTerror-TheSentry-June2023.pdf>.
 - 24 Conseil de sécurité de l'ONU, Lettre datée du 15 juin 2025 du Groupe d'experts sur la République centrafricaine, S/2025/385, <https://docs.un.org/en/S/2025/385>.
 - 25 Thomas Eydoux et al, *Video investigation: Documents reveal Wagner's lies in the Central African Republic*, Le Monde, 18 juin 2023, https://www.lemonde.fr/en/international/video/2023/06/18/video-investigation-documents-reveal-wagner-s-lies-in-the-central-african-republic_6033533_4.html.
 - 26 Conseil de sécurité de l'ONU, Lettre datée du 10 février 2023 du Groupe d'experts sur la République centrafricaine, S/2023/87, https://www.securitycouncilreport.org/atf/cf/%7B65BFCF9B-6D27-4E9C-8CD3-CF6E4FF96FF9%7D/S_2023_87.pdf; Conseil de sécurité de l'ONU, Lettre datée du 12 mai 2023 du Groupe d'experts sur la République centrafricaine, S/2023/360, https://www.securitycouncilreport.org/atf/cf/%7B65BFCF9B-6D27-4E9C-8CD3-CF6E4FF96FF9%7D/s_2023_360.pdf.
 - 27 Conseil de sécurité de l'ONU, Lettre datée du 25 juin 2021 du Groupe d'experts sur la République centrafricaine, S/2021/569, para. 65, https://digitallibrary.un.org/record/3930373/files/S_2021_569-EN.pdf.
 - 28 Données officielles du gouvernement centrafricain relatives aux importations et au stockage pour 2022.
 - 29 Romain Esmenjaud et Sophie Rutenbar avec David Mozersky, *Renewable energy and peace in the Central African Republic: An opportunity for the United Nations to lead by example*, Stimson Center, 31 mars 2025, https://www.stimson.org/wp-content/uploads/2025/03/Renewable-Energy-and-Peace-in-the-Central-African-Republic_WEB.pdf.
 - 30 Banque mondiale, *Central African Republic economic update – 6th edition: Reforming fossil fuel subsidies*, 28 juin 2023, <https://documents.worldbank.org/en/publication/documents-reports/documentdetail/099062823123515174>.
 - 31 Oubangui Medias, Arthur Bertrand Piri: « Nous avons juste rétabli les vrais prix du carburant », 6 janvier 2023, <https://oubanguimedias.com/2023/01/06/arthur-bertrand-piri-nous-avons-juste-retabli-les-vrais-prix-du-carburant/>.
 - 32 L'Arrêté No. 035/MFB/DIRCAB.24 du 14 juin 2024 fixant les Modalités de liquidation des droits et taxes sur les produits pétroliers pour les importateurs non autorisés à la SOCASP, mentionné par le Groupe de Travail de la Société Civile sur la Crise Centrafricaine (GTSC) dans La mafia dans le secteur pétrolier en République Centrafricaine, Bangui, Septembre 2024, <https://www.scribd.com/document/855789580/GTSC-La-mafia-dans-le-secteur-petrolier-en-RCA>; Ministère du Développement de l'Énergie et des Ressources Hydrauliques, Note Circulaire No. 335/2024/MDERH/DIRCAB/, 7 juillet 2024, archivée par la GI-TOC.
 - 33 Ministère du Développement de l'Énergie et des Ressources Hydrauliques, décret interministériel, n° 0033 du 6 juillet 2023, disponible sur : <https://www.facebook.com/photo/?fbid=301461135556030&set=pcb.301461928889284>.
 - 34 Fonds monétaire international, *Reforming the Central African Republic's fuel pricing regime for sustainable development*, *Central African Republic: Selected Issues*, 156, 2 mai 2023, <https://www.elibrary.imf.org/view/journals/002/2023/156/article-A003-en.xml>.
 - 35 Mathieu Olivier, Centrafrique: Blaise Didacien Kossimatchi, griot anti-français et pro-Wagner de Touadéra, Jeune Afrique, 17 août 2022, <https://www.jeuneafrique>.

- com/1369860/politique/centrafrique-blaise-didacien-kossimatchi-griot-anti-francais-et-pro-wagner-de-touadera/; RFI, *France accuses CAR of complicity in disinformation campaign, suspends support*, 8 juin 2021, <https://www.rfi.fr/en/africa/20210608-france-accuses-car-of-complicity-in-disinformation-campaign-suspends-support-russia-wagner-mercenaries-social-media-politics-protests>.
- 36 Africa Intelligence, *Bolloré subsidiary ousted from Bangui port*, 29 avril 2022, <https://www.africaintelligence.com/central-africa/2022/04/29/bollore-subsi-dary-ousted-from-bangui-port,109781422-art>.
- 37 Le conseil d'administration de TAMOIL compte parmi ses membres des personnalités bien connues du monde politique centrafricain telles que Marie-Noëlle Koyara, ancienne ministre de la Défense de la RCA, et Amédée Boniface Fanga M'Bourounda, premier conseiller à l'ambassade de la RCA au Tchad, ainsi que le directeur de Neptune Oil, Antoine Ndzengue, qui n'occupe plus cette fonction. Voir Agence Ecofin, *Centrafrique: Rochefort International s'offre Total Centrafrique qui devient TransAfricaMarket Oil*, 30 août 2023, <https://www.agenceecofin.com/compagnies/3008-111250-centrafrique-rochefort-international-s-offre-total-centrafrique-qui-devient-transafricamarket-oil>; Cameroun Actuel, *Le camerounais Antoine Ndzengue membre du conseil d'administration de Tamoil RCA (ex-Total RCA)*, 31 août 2023, <https://camerounactuel.com/le-camerounais-antoine-ndzengue-membre-du-conseil-dadministration-de-tamoil-rca-ex-total-rca/>.
- 38 Oubangui Medias, *Centrafrique: Total Energies avait-elle piégé son successeur Tamoil ?*, 19 juin 2024, <https://oubanguimedias.com/2024/06/19/centrafrique-total-energies-avait-elle-piege-son-successeur-tamoil>.
- 39 Données douanières de la RCA 2018-2023, consultées par la GI-TOC.
- 40 Communication du ministère centrafricain de l'Énergie concernant une réunion de la commission interministérielle d'approbation, 9 juillet 2021, <https://www.facebook.com/100070764372133/posts/114095327602474/>; Journal de Bangui, RCA: *évaluation des demandes d'agrément des sociétés du secteur pétrolier*, 22 juin 2022, <http://news.abangui.com/h/80260.html>; Données douanières de la RCA 2018-2023, consultées par la GI-TOC.
- 41 En octobre 2024, Tristar a également obtenu une licence pour commercialiser du carburant Jet A-1 pour l'aviation commerciale.
- 42 Groupe de Travail de la Société Civile sur la Crise Centrafricaine (GTSC), *La mafia dans le secteur pétrolier en République Centrafricaine*, Bangui, septembre 2024, <https://www.scribd.com/document/855789580/GTSC-La-mafia-dans-le-secteur-petrolier-en-RCA>.
- 43 Réunion avec des opérateurs du secteur du carburant, Bangui, mai 2025; Voir aussi : Samy Gad, *Pénurie du carburant en Centrafrique: Antoine Ndzengue au centre de la crise entre le Gouvernement Touadéra et les Français TotalÉnergies/TAMOIL*, Ripostes, 2024, <https://ripostescm.net/penurie-du-carburant-en-centrafrique-antoine-ndzengue-au-centre-de-la-crise-entre-le-gouvernement-touadera-et-les-francais-totalenergies-TAMOIL/>; Africa News, *Bangui announces temporary requisition of country's fuel distributor TAMOIL*, 13 août 2024, <https://www.africanews.com/2024/06/06/bangui-announces-temporary-requisition-of-countrys-fuel-distributor-tamoil/>.
- 44 Africa Intelligence, *Tamoil petrol stations taken over as CAR's fuel crisis continues*, 10 juin 2024, <https://www.africaintelligence.com/central-africa/2024/06/10/tamoil-petrol-stations-taken-over-as-car-s-fuel-crisis-continues,110245834-art>.
- 45 Communiqué du ministère de l'Énergie de la RCA No.0226/2024/MDERH/DIRCAB./, 3 octobre 2024, <https://www.facebook.com/photo?fbid=558234343212040&set=pcb.558234519878689>.
- 46 Selon les données douanières 2024 de la RCA consultées par la GI-TOC.
- 47 Ibid.
- 48 SOCAPS, *Termes de référence pour la construction des dépôts des produits pétroliers à Bouar, Bambari, Bangassou et Zinga*, 2023, http://socasprca.com/wp-content/uploads/2023/11/Termes-de-reference-ddes-projet-de-construction-des-depots-secondaires_compressed-1.pdf.
- 49 Registres commerciaux de la RCA.
- 50 Base de données commerciales Volza (sur abonnement) fournissant des données import-export pour plus de 90 pays; données extraites le 14 juin 2025.
- 51 Ils sont liés par un contrat de prêt, voir '*Not Wagner Group' but Prigozhin's army*', Scanner Project, 10 mai 2019, <https://munscanner.com/2019/05/prigozhin3-en/>.
- 52 Export Genius, base de données commerciales sur abonnement fournissant des données sur les expéditions et les douanes de 53 pays et des données miroirs pour plus de 100 pays. Données extraites entre avril et août 2025; Isabelle Mandraud et Benoît Vitkine, *The many lives of Yevgeny Prigozhin Vladimir Putin's former ally*, Le Monde, 25 août 2023, https://www.lemonde.fr/en/international/article/2023/08/25/the-many-lives-of-yevgeny-prigozhin_6108527_4.html.
- 53 Bureau du contrôle des avoirs étrangers, *Liste des ressortissants spécialement désignés*, <https://sanctionslist.ofac.treas.gov/Home/SdnList>.
- 54 Lou Osborn et Dimitri Zufferey, *Wagner: Enquête au cœur du système Prigojine*, Faubourg, 2023; entretien avec un expert international, 2025.

- 55 Disponible auprès d'Alfred Bolibanga, page Facebook, 26 mars 2022, <https://www.facebook.com/groups/2451007528517658/posts/3172997089652028/>.
- 56 Olivia Allison et al, *Wagner's business model in Syria and Africa: Profit and patronage*, The Royal United Services Institute for Defence and Security Studies, 2025, https://static.rusi.org/wagners-business-model-in-syria-and-africa_0.pdf; Gabe Joselow, *Russian mercenaries exploit a war-torn African nation as they lead Putin's fight in Ukraine*, NBC News, 1er juin 2023, <https://www.nbcnews.com/news/africa/wagner-ukraine-russia-central-african-republic-gold-mine-putin-rcna86392>.
- 57 Bureau du contrôle des avoirs étrangers, Liste des ressortissants spécialement désignés, <https://sanctionslist.ofac.treas.gov/Home/SdnList>.
- 58 Export Genius, base de données commerciales sur abonnement fournissant des données sur les expéditions et les douanes de 53 pays et des données miroirs pour plus de 100 pays. Données extraites entre avril et août 2025.
- 59 Communication du ministère centrafricain de l'Énergie concernant une réunion de la commission interministérielle d'approbation, 9 juillet 2021, <https://www.facebook.com/100070764372133/posts/114095327602474/>.
- 60 Export Genius, base de données commerciales sur abonnement fournissant des données sur les expéditions et les douanes de 53 pays et des données miroirs pour plus de 100 pays. Données extraites entre avril et août 2025.
- 61 Entretiens avec des experts internationaux du commerce du carburant, 2025.
- 62 Export Genius, base de données commerciales sur abonnement fournissant des données sur les expéditions et les douanes de 53 pays et des données miroirs pour plus de 100 pays. Données extraites entre avril et août 2025.
- 63 Ibid.
- 64 Ibid.
- 65 Groupe de Travail de la Société Civile sur la Crise Centrafricaine, La mafia dans le secteur pétrolier en République Centrafricaine, Bangui, septembre 2024, <https://www.scribd.com/document/855789580/GTSC-La-mafia-dans-le-secteur-petrolier-en-RCA>.
- 66 Entretiens avec des opérateurs du commerce du carburant à Bangui, 2025.
- 67 Export Genius, base de données commerciales sur abonnement fournissant des données sur les expéditions et les douanes de 53 pays et des données miroirs pour plus de 100 pays. Données extraites entre avril et août 2025.
- 68 Entretien avec un opérateur du commerce du carburant à Bangui, juin 2025.
- 69 Romain Esmenjaud et Sophie Rutenbar avec David Mozersky, *Renewable energy and peace in the Central African Republic: An opportunity for the United Nations to lead by example*, Stimson Center, 31 mars 2025, https://www.stimson.org/wp-content/uploads/2025/03/Renewable-Energy-and-Peace-in-the-Central-African-Republic_WEB.pdf.
- 70 Corbeaunews, RCA: 18 motocyclottes incendiées par les 3R dans la localité de Bocaranga, 18 juillet 2021, <https://corbeaunews-centrafrique.org/rca-18-motocyclottes-incendiees-par-les-3r-dans-la-localite-de-bocaranga/>.
- 71 RFI, Centrafrique: les autorités ne reconduisent pas la coopération douanière russe, 9 octobre 2021, <https://www.rfi.fr/fr/afrique/20211009-centrafrique-les-autorites-ne-reconduisent-pas-la-cooperation-douaniere-russe>.
- 72 Les dégâts ont été estimés à plus de 500 millions de francs CFA (environ 866 406\$ US). Le Tambourin, Beleko n'est pas tombé, mais Bangui risque de payer le lourd tribut dans les jours à venir, 24 janvier 2023, <https://le-tambourin.over-blog.com/2023/01/beleko-n-est-pas-tombe-mais-bangui-risque-de-payer-le-lourd-tribut-dans-les-jours-a-venir.html>; Conseil de sécurité de l'ONU, Lettre datée du 12 mai 2023 du Groupe d'experts sur la République centrafricaine, S/2023/360, https://www.securitycouncilreport.org/atf/cf/%7B65BFCF9B-6D27-4E9C-8CD3-CF6E4FF96FF9%7D/s_2023_360.pdf.
- 73 Le Tambourin, Beleko n'est pas tombé, mais Bangui risque de payer le lourd tribut dans les jours à venir, 24 janvier 2023, <https://le-tambourin.over-blog.com/2023/01/beleko-n-est-pas-tombe-mais-bangui-risque-de-payer-le-lourd-tribut-dans-les-jours-a-venir.html>.
- 74 Entretien avec un responsable du groupe 3R et des opérateurs du commerce du carburant, 2025.
- 75 Voir, par exemple, *African Security Analysis, Security situation in the Central African Republic*, 7 mars 2025, <https://www.africansecurityanalysis.com/updates/security-situation-in-the-central-african-republic>.
- 76 Barbara Debout, *Between business and politics, the secrets of Antoine Ndzengue's rise*, Africa Intelligence, 3 mars 2025, <https://www.africaintelligence.com/central-africa/2025/03/03/between-business-and-politics-the-secrets-of-antoine-ndzengue-s-rise,110381649-ge0>.
- 77 Ibid.
- 78 Groupe de Travail de la Société Civile sur la Crise Centrafricaine, La mafia dans le secteur pétrolier en République Centrafricaine, Bangui, septembre 2024, <https://www.scribd.com/document/855789580/GTSC-La-mafia-dans-le-secteur-petrolier-en-RCA>.
- 79 Prince Wilfried Nzapaoko, Le Groupe Neptune signe une convention pour le ravitaillement en carburant, Ndjono Sango, 1er octobre 2023, <https://ndjonisango.com/2023/10/01/rca-le-groupe-neptune-signe-une-convention-pour-le-ravitaillement-en-carburant/>.
- 80 Fonds monétaire international, *République Centrafricaine – Questions et réponses*, 8 novembre 2024, <https://www.imf.org/fr/Countries/CAF/central-african-republic-qandas>; Africa Intelligence, *Le négociant camerounais Neptune Oil*

- sur la sellette, 29 mai 2024, <https://www.africaintelligence.fr/afrique-centrale/2024/05/29/le-negociant-camerounais-neptune-oil-sur-la-sellette,110241478-art>.
- 81 Entretien avec un expert international du commerce du carburant, juin 2025.
 - 82 À partir de 2024, la structure de prix officielle du gouvernement centrafricain précise les éléments qui composent la marge de l'importateur, ce qui permet une comparaison directe avec celle du Cameroun.
 - 83 Code général des impôts de la RCA, 2017, Article 166 bis., <https://www.finances.gouv.cf/sites/default/files/2023-05/CGI%20RCA%202017%20mise%20à%20jour%202023.pdf>; entretien avec un expert financier international, juin 2024.
 - 84 Entretien avec un expert du commerce international, 2024.
 - 85 Communiqué du ministère centrafricain de l'Énergie No.0226/2024/MDERH/DIRCAB./, 3 octobre 2024, <https://www.facebook.com/photo?fbid=558234343212040&set=pcb.558234519878689>.
 - 86 Registre du commerce pour l'année 2024; entretien avec un expert international du commerce du carburant, juin 2025.
 - 87 Entretien avec un opérateur commercial du secteur du carburant et un responsable du ministère de l'Énergie, juin 2025; Voir aussi : Africa Intelligence, Centrafrique, Le négociant camerounais Neptune Oil sur la sellette, 29 mai 2024, <https://www.africaintelligence.fr/afrique-centrale/2024/05/29/le-negociant-camerounais-neptune-oil-sur-la-sellette,110241478-art>.
 - 88 Les procédures de dédouanement des marchandises à destination de la RCA peuvent être engagées et menées à bien directement à Douala via le Guichet Unique de Douala (GUCE) dans le cadre d'un régime de transit spécial appelé Transit CEMAC (T1 ou T11).
 - 89 Entretien avec un opérateur commercial du secteur du carburant et un responsable du ministère de l'Énergie, juin 2025; Voir aussi : Africa Intelligence, Le négociant camerounais Neptune Oil sur la sellette, 29 mai 2024, <https://www.africaintelligence.fr/afrique-centrale/2024/05/29/le-negociant-camerounais-neptune-oil-sur-la-sellette,110241478-art>.
 - 90 Ibid.
 - 91 Fonds monétaire international, *Reforming the Central African Republic's fuel pricing regime for sustainable development*, 2 mai 2023, <https://www.elibrary.imf.org/view/journals/002/2023/156/article-A003-en.xml>.
 - 92 Export Genius, base de données commerciales sur abonnement fournissant des données sur les expéditions et les douanes de 53 pays et des données miroirs pour plus de 100 pays. Données extraites entre avril et août 2025; Sayari, base de données commerciales et de données d'entreprise sur abonnement. Données extraites le 14 juin 2025 ; Groupe de Travail de la Société Civile sur la Crise Centrafricaine, La mafia dans le secteur pétrolier en République Centrafricaine, Bangui, septembre 2024, <https://www.scribd.com/document/855789580/GTSC-La-mafia-dans-le-secteur-petrolier-en-RCA>.
 - 93 Sayari, base de données commerciales et de données d'entreprise sur abonnement; données extraites le 14 juin 2025.
 - 94 Bureau britannique chargé de la mise en œuvre des sanctions financières, *Financial Sanctions Notice*, 17 décembre 2024, https://assets.publishing.service.gov.uk/media/67614e6af666d2e4faef392a/Notice_Russia_171224.pdf
 - 95 Export Genius, base de données commerciales sur abonnement fournissant des données sur les expéditions et les douanes de 53 pays et des données miroirs pour plus de 100 pays. Données extraites entre avril et août 2025.
 - 96 TASS, *Russia to deliver promised 30,000 tons of diesel fuel to Central African Republic*, 16 janvier 2025, <https://tass.com/economy/1900363>; Africa Intelligence, *Russian fuel donation to CAR remains stuck in Cameroon*, 10 mars 2025, <https://www.africaintelligence.com/central-africa/2025/03/10/russian-fuel-donation-to-car-remains-stuck-in-cameroon,110384441-bre>; Radio Ndeke Luka, Il y a un blocage au Cameroun concernant le don de carburant offert par la Russie, 21 janvier 2025, <https://www.radiondekeluka.org/79865-il-y-a-un-blocage-au-cameroun-concernant-le-don-de-carburant-offert-par-la-russie>; Ministère des Affaires étrangères de la Fédération de Russie, *On the transfer of Russian humanitarian aid to the Central African Republic*, 31 janvier 2025, https://www.mid.ru/ru/foreign_policy/news/1993972/.
 - 97 War Sanctions Portal, *Serenade*, 31 juillet 2025, <https://war-sanctions.gur.gov.ua/en/transport/shadow-fleet/277>.
 - 98 Africa Intelligence, *Russian fuel donation to CAR remains stuck in Cameroon*, 10 mars 2025, <https://www.africaintelligence.com/central-africa/2025/03/10/russian-fuel-donation-to-car-remains-stuck-in-cameroon,110384441-bre>.
 - 99 Entretien avec un expert international du commerce du carburant, juin 2025.
 - 100 EcoMatin, République centrafricaine: le gouvernement annonce la baisse des prix du carburant à la pompe, 4 mai 2025, <https://ecomatin.net/republique-centrafricaine-le-gouvernement-annonce-la-baisse-des-prix-du-carburant-a-la-pompe>; Radio Ndeke Luka, Don de carburant russe à la Centrafrique: le BRDC exige plus de transparence, 31 janvier 2025, <https://www.radiondekeluka.org/80366-don-de-carburant-russe-a-la-centrafrique-le-brdc-exige-plus-de-transparence>.
 - 101 L'Arrêté n° 035/MFB/DIRCAB.24 du 14 juin 2024 fixant les modalités de liquidation des droits et taxes sur les produits pétroliers pour les importateurs non autorisés à la SOCASP; Note Circulaire n°335/2024/MDERH/DIRCAB, 7 juin 2024, consultée par la GI-TOC.

- 102 Ministère du Développement de l'Énergie et des Ressources Hydrauliques, Structure de prix des produits pétroliers mois de juillet 2024 importateurs non agréés, 21 juillet 2024, <https://www.finances.gouv.cf/sites/default/files/2024-06/STRUCTURE%20DES%20PRIX%20DES%20PRODUITS%20PETROLIERS%20DU%20MOIS%20DE%20JUILLET%202024.pdf>.
- 103 Entretiens avec des distributeurs de carburant sans licence et un agent de lutte contre la fraude à Bangui, février à avril 2025.
- 104 Entretien avec un agent douanier de la RCA, 2025.
- 105 Entretiens avec des représentants de la société civile et des initiés du commerce du carburant, 2025.
- 106 Corbeaunews, Centrafrique: Plus de 2000 fûts de contrebande de carburant saisis au KM5, le ministre Piri convoqué à l'assemblée nationale, 11 avril 2023, <https://corbeaunews-centrafrique.org/centrafrique-plus-de-2000-futs-de-contrebande-de-carburant-saisis-au-km5-le-ministre-piri-convoque-a-lassemblee-nationale/>; des entretiens avec des représentants de la société civile et des initiés du commerce du carburant ont permis d'identifier le négociant nigérian mentionné dans l'article comme « Louali ».
- 107 Corbeaunews, Trafic illicite du carburant, Piri vient de décharger une nouvelle vague de 400 fûts d'essence au KM5, 6 février 2023, <https://corbeaunews-centrafrique.org/trafic-illicite-du-carburant-piri-vient-de-decharger-une-nouvelle-vague-de-300-futs-dessence-au-km5/>.
- 108 Au cours de la même opération, 60 barils et 98 jerricans provenant de RDC ont été saisis dans un autre lieu à Bangui, près du fleuve, communication du ministère de l'Énergie, 12 avril 2023, https://www.facebook.com/permalink.php?story_fbid=pfbid02Xrhxo4va6Z2EuVBT-Cah99F7RGA1RwVxi1keU38GyKLNQZLAKQCZojgvexZbWk-MNI&id=100070764372133.
- 109 Export Genius, base de données commerciales sur abonnement fournissant des données sur les expéditions et les douanes de 53 pays et des données miroirs pour plus de 100 pays. Données extraites entre avril et août 2025.
- 110 Groupe de Travail de la Société Civile sur la Crise Centrafricaine, La mafia dans le secteur pétrolier en République Centrafricaine, Bangui, septembre 2024, <https://www.scribd.com/document/855789580/GTSC-La-mafia-dans-le-secteur-petrolier-en-RCA>.
- 111 Entretiens avec un agent de lutte contre la fraude, 2025.
- 112 Entretiens avec un agent de lutte contre la fraude, avril-mai 2025.; Voir aussi Radio Ndeke Luka, Centrafrique: le Comité de contrôle et de lutte contre l'importation frauduleuse des produits pétroliers, une vache à lait?, 2 avril 2024, <https://www.radiondekeluka.org/63959-centrafrique-le-comite-de-controle-et-de-lutte-contre-limportation-frauduleuse-des-produits-petroliers-une-vache-a-lait>.
- 113 Entretiens avec des agents douaniers et de lutte contre la fraude, 2025.
- 114 Radio Ndeke Luka, Centrafrique: le Comité de contrôle et de lutte contre l'importation frauduleuse des produits pétroliers, une vache à lait?, 2 avril 2024, <https://www.radiondekeluka.org/63959-centrafrique-le-comite-de-controle-et-de-lutte-contre-limportation-frauduleuse-des-produits-petroliers-une-vache-a-lait>.
- 115 Ministère de l'Énergie, Lettre de réquisition No 0322/MDERH/DIRCAB.24, 5 juin 2025, https://www.facebook.com/permalink.php?story_fbid=pfbid02Fxfj2i1XtEZTN-Cy71TgzDmNeyZws4trc5umj7rWVAisn9HQ6ToDhfQsdQT-mtTKFcql&id=100070764372133; Ministère de l'Énergie, Lettre de réquisition No 0459/MDERH/DIRCAB.24, 18 juillet 2024, <https://www.facebook.com/photo/?fbid=508485174853624&set=pcb.508485211520287>. Deux stations supplémentaires appartenant à la Société Africaine de Recherche Pétrolière et Distribution (SARPD), un distributeur agréé par la RCA dont le siège social est situé en République du Congo, ont également été saisies.
- 116 Entretien avec un expert international du commerce du carburant, juin 2025.
- 117 Entretiens avec des opérateurs du secteur du carburant et des responsables du gouvernement, 2025.
- 118 Ministère de l'Énergie, Lettre de réquisition No 0322/MDERH/DIRCAB.24, 5 juin 2025, https://www.facebook.com/permalink.php?story_fbid=pfbid02Fxfj2i1XtEZTN-Cy71TgzDmNeyZws4trc5umj7rWVAisn9HQ6ToDhfQsdQT-mtTKFcql&id=100070764372133; Ministère de l'Énergie, Lettre de réquisition No 0459/MDERH/DIRCAB.24, 18 juillet 2024, <https://www.facebook.com/photo/?fbid=508485174853624&set=pcb.508485211520287>. Deux stations supplémentaires appartenant à la Société africaine de recherche pétrolière et distribution (SARPD), un distributeur agréé par la RCA dont le siège social est situé en République du Congo, ont également été saisies.
- 119 Africa Intelligence, *Touadéra picks team of loyalists to run referendum campaign*, 22 juin 2023, <https://www.africaintelligence.com/central-africa/2023/06/22/touadera-picks-team-of-loyalists-to-run-referendum-campaign,109996571-art>; Africa Intelligence, *Sani Yalo, number one financial backer for Touadéra's re-election campaign*, 8 avril 2025, <https://www.africaintelligence.com/central-africa/2025/04/08/sani-yalo-number-one-financial-backer-for-touadera-s-re-election-campaign,110410505-art>.
- 120 Corbeaunews, Centrafrique: affaire société Almadina, une connexion au sommet de l'État, 25 juillet 2019, <https://corbeaunews-centrafrique.org/centrafrique-affaire-societe-almadina-une-connexion-au-sommet-de-letat/>.
- 121 Ministère de l'Énergie, Lettre de réquisition No 0322/MDERH/DIRCAB.24, 5 juin 2025, https://www.facebook.com/permalink.php?story_fbid=pfbid02Fxfj2i1XtEZTN-

Cy71TgzDmNeyZws4trc5umj7rWVAisn9HQ6ToDhfQsdQT-mtTKFcql&id=100070764372133; Ministère de l'Énergie, Lettre de réquisition No 0459/MDERH/DIRCAB.24, 18 juillet 2024, <https://www.facebook.com/photo/?fbid=508485174853624&set=pcb.508485211520287>. Deux stations supplémentaires appartenant à la Société africaine de recherche pétrolière et distribution (SARPD), un distributeur agréé par la RCA dont le siège social est situé en République du Congo, ont également été saisies.

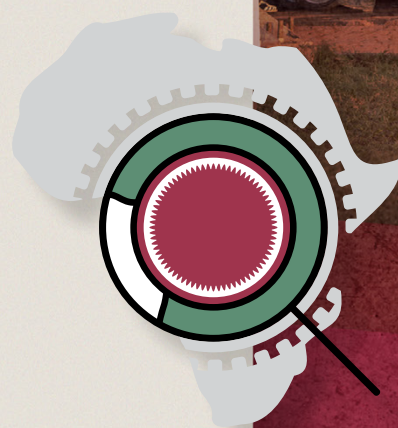
- 122 Africa Intelligence, *Tamoi petrol stations taken over as CAR's fuel crisis continues*, <https://www.africaintelligence.com/central-africa/2024/06/10/tamoi-petrol-stations-taken-over-as-car-s-fuel-crisis-continues,110245834-art>.

- 123 Registre commercial de la RCA. C'est ce qui ressort d'une liste des titulaires de licence de commercialisation du Groupe de Travail de la Société Civile sur la Crise Centrafricaine, figurant dans *La mafia dans le secteur pétrolier en République Centrafricaine*, Bangui, septembre 2024, <https://www.scribd.com/document/855789580/GTSC-La-mafia-dans-le-secteur-petrolier-en-RCA>.

- 124 Entretien avec un responsable du gouvernement centrafricain, 2025.

- 125 Entretiens avec des opérateurs du secteur du carburant, des commerçants et des responsables gouvernementaux, 2025.

- 126 Ibid.



The Institute for Security Studies (l'Institut d'études de sécurité, ISS) établit des partenariats afin de développer les connaissances et les compétences nécessaires pour assurer l'avenir de l'Afrique. L'ISS est une organisation africaine à but non lucratif disposant de bureaux en Afrique du Sud, au Kenya, en Éthiopie et au Sénégal. Grâce à ses réseaux et à son influence, l'ISS fournit des recherches politiques fiables et opportunes, ainsi que des formations pratiques et une assistance technique aux gouvernements et à la société civile.

issafrica.org



The Global Initiative Against Transnational Organized Crime (l'Initiative mondiale contre la criminalité organisée transnationale, GI-TOC) est un réseau international rassemblant plus de 700 experts à travers le monde. La GI-TOC fournit une plateforme destinée à promouvoir un débat plus large et des approches innovantes comme composantes d'une stratégie mondiale inclusive de lutte contre la criminalité organisée.

globalinitiative.net