

**Les effets pervers du subventionnement des prix des produits
pétroliers: cas des carburants terre en Algérie**
**The adverse effects of subsidizing the prices of petroleum products: the
case of land fuels in Algeria**

M. MOUSLI Abdenadir
Université de Bejaia, Algérie.
nadirmousli@yahoo.fr

Pr. OUKACI Kamal
Université de Bejaia, Algérie
oukacikamal@yahoo.fr

تاريخ التسليم: (2018 /03/ 12)، تاريخ التقييم: (2018 /05/ 03)، تاريخ القبول: (2018/05 /16)

Résumé :

Les prix des carburants en Algérie sont parmi les moins élevés au monde. Dans cet article nous allons mettre la lumière sur le système de fixation des prix des carburants en Algérie et les différents effets distorsifs de la politique de subvention. Cette dernière est à l'origine de plusieurs effets pervers sur l'économie algérienne, tels que : la surconsommation domestique, l'alourdissement de la facture des importations, l'explosion du parc automobile, le déploiement du trafic illicite des carburants, la saturation des réseaux routiers urbains, l'accroissement du nombre d'accidents et la pollution de l'environnement. Pour conclure nous proposons quelques expériences internationales réussies en matière de réforme de subventions et qui constituent des exemples pertinents pouvant renforcer l'équité et minimiser les conséquences de la hausse des prix des carburants en Algérie.

Mots clés : Subvention, prix, carburant, importation.

Classification J.E.L : H22, H23, H31.

Abstract :

Fuel prices in Algeria are among the lowest in the world. In this article we will shed light on the fuel pricing system in Algeria and the different distortive effects of the subsidy policy. The latter is at the origin of several perverse effects on the Algerian economy, such as: domestic overconsumption, the increase in the bill of imports, the explosion of the automobile fleet, the deployment of illegal traffic in fuels, saturation urban road networks, the increase in the number of accidents and the pollution of the environment. To conclude, we propose some successful international experiences in subsidy reform that are relevant examples that can enhance equity and minimize the consequences of rising fuel prices in Algeria.

Key words: Subsidy, price, fuel, import.

Introduction

L'industrie pétrolière et gazière des pays producteurs en général, et de l'Algérie en particulier, détermine dans une large mesure leur niveau de développement économique et social. De part, son importance, elle conditionne la dynamique de développement et de croissance de tous les secteurs économiques et sociaux confondus. Cette importance est révélée par la part de plus en plus importante que prend ce secteur dans les agrégats économiques indiquant le niveau de croissance du pays tel que le produit intérieur brut et le revenu global en exerçant aussi une influence considérable sur leur balance des paiements. A titre illustratif, le secteur des hydrocarbures représente à eu seuls 95% des exportations de l'Algérie, 30% du PIB et contribue à plus de 40% au budget de l'État (KPMG, 2017, p22).

En effet, la rente pétrolière et gazière est une composante primordiale de l'économie algérienne. L'exploitation et la gestion des ressources hydrocarbures sont confiées à une seule entreprise publique « Sonatrach » qui, avec ses différentes filiales, est chargée d'assurer l'ensemble des activités de ce secteur, de la prospection à la distribution en passant par l'offre de services pétrolière.

Les produits pétroliers raffinés sont des produits de rente, donc leurs prix de vente sont entièrement déconnectés du coût de production. L'objectif de l'État étant essentiellement de satisfaire la demande en produits énergétiques. Le secteur des hydrocarbures bénéficie également, d'une structure de taxation totalement différente de celle des autres secteurs de l'économie.

Les subventions des carburants n'apparaissent pas dans le budget de l'État puisque le Trésor ne verse aucune compensation directe au producteur (Sonatrach) et au distributeur (Naftal). Elles sont considérées donc comme un manque à gagner ou bien une perte potentielle de l'État, qui vend des produits pétroliers notamment les carburants en dessous de leurs prix international.

Dans les faits, le budget attribué aux subventions est totalement supporté par les pouvoirs publics. L'État voit son budget grevé du montant de la subvention accordée aux importations des carburants et du manque à gagner au niveau de ses recettes pétrolières découlant de la fixation du prix intérieur des produits pétroliers raffinés.

Cette politique de subventionnement des prix à la consommation des produits pétroliers raffinés est à l'origine d'une distorsion de l'affectation des ressources car elle encourage une consommation excessive des carburants, pénalise le dispositif répressif du trafic frontalier, réduit les incitations à l'utilisation des carburants gaziers (GPL/C et GNC) et accélère l'épuisement des ressources naturelles du pays. La plupart des avantages des subventions reviennent aux ménages dont le revenu est plus élevé, ce qui exacerbe les inégalités. Même les générations futures sont touchées, car elles subissent les effets négatifs de l'accroissement de la consommation énergétique sur le réchauffement de la planète et la pollution. Dans ce sillage, notre réflexion s'articule autour des mécanismes qui nous permettent de sortir de cette impasse.

1. La tarification des prix des carburants en Algérie

Les prix des carburants dans les pays qui ne subventionnent pas les produits pétroliers sont déterminés en premier lieu en fonction du coût du pétrole brut, ensuite des coûts de production et de distribution du carburant mais aussi des taxes spécifiques auxquels ils sont soumis. Ces taxes sont très variables d'un pays à l'autre et sont responsables en grande partie des écarts de prix entre les pays.

En Algérie, les prix des carburants sont subventionnés et le mécanisme de leurs subvention est différent de celle des produits de première nécessité (blé, céréales, lait, huile,...). Pour les produits énergétiques, il n'y a pas de subvention directe. L'Algérie applique sur son marché intérieur des prix administrés pour l'électricité, le gaz et les carburants. Par exemple, dans le cas des carburants routiers, c'est l'Autorité de Régulation des Hydrocarbures¹ (ARH) qui les fixe. Ainsi, Sonatrach cède le pétrole brut à ces raffineries à un prix inférieur aux cours mondiaux sur de longues périodes².

Pour avoir une idée sur l'ampleur de la subvention indirecte uniquement appliquée sur un baril de pétrole, il suffit de comparer entre son prix au niveau international et son prix d'entrée aux raffineries algériennes. Si on prend à titre

¹ L'ARH est une agence indépendante placée sous l'autorité du Ministre de l'Énergie et des Mines.

² Malgré les hausses considérables des cours du pétrole au niveau international, on trouve que le prix d'entrée aux raffineries du pétrole brut sur la période (2005-2015) n'a pas été modifié, il est fixé à 12043,39 DA la tonne métrique.

d'exemple l'année 2015, où les cours mondiaux du pétrole ont connu une baisse drastique de leurs valeurs (ils ont oscillé entre 45 et 65 dollars le baril), on trouve que la subvention implicite est déjà importante, elle varie entre 32 dollars à 52 dollars le baril, puisque le prix du baril de brut appliqué au marché algérien de raffinage correspond à 1370 dinars soit 13,76 dollars le baril.

1.1. Structure des prix à la pompe en Algérie

En Algérie, toute la structure des prix des carburants est fixée par l'autorité de régulation des hydrocarbures, du brut au raffinage en passant par les taxes et la marge de distribution, le tableau 1 nous permet de connaître en détail la composition des prix des carburants en Algérie sur la période (2005-2015).

Tableau 1 : Structure des prix des carburants routiers en Algérie (au 31/12/2015)

Produit		Essence super	Essence normale	Essence sans plomb	Gasol	GPL/C
Pétrole brut	(DA/L)	8,994	8,708	9,152	10,011	6,098
	(en %)	(39,10%)	(41,07%)	(40,50%)	(73,07%)	(67,74%)
Raffinage	(DA/L)	7,714	6,253	5,668	-0,522	-3,154
	(en %)	(33,54%)	(29,50%)	(25,08%)	(-3,81%)	(-35,04)
Distribution	(DA/L)	3,07	3,281	4,739	3,109	5,624
	(en %)	(13,36%)	(15,48%)	(20,97%)	(22,69%)	(62,48%)
Taxes	(DA/L)	3,219	2,958	3,039	1,105	0,435
	(en %)	(14 %)	(13,95%)	(13,45%)	(08,05%)	(04,82%)
Prix à la pompe (DA/L)		23,00	21,20	22,60	13,70	9,00

Source : Élaboré par les auteurs à partir des données de l'ARH

L'analyse du tableau 1 montre que :

- Le coût du pétrole brut représente la part la plus importante dans la formation des prix à la pompe en Algérie. Il constitue en moyenne 40,22% du prix des essences ; 73,07% du prix du gasoil et de 67,74% du prix du GPL/C.

- Le raffinage du Gasoil et du GPL/C est nettement subventionné, où nous remarquons que l'ARH leurs fixe respectivement des prix de raffinage négatifs de - 0,522 dinar par litre pour le gasoil et de -3,154 dinars par litre pour le GPL/C. Quant aux essences, on trouve que leurs coûts du raffinage constituent en moyenne 29,37% du prix à la pompe.

- La plus grande marge de distribution revient au carburant gazier (GPL/C) qui constitue 62,48% de son prix à la pompe, par contre pour les essences et le gasoil, elle est respectivement de l'ordre de 16,60% et de 22,69%.

- Quant aux taxes, elles représentent la part la plus faible dans la composition des prix des carburants en Algérie, elles constituent en moyenne 13,8% du prix des essences ; 8,05% du prix du gasoil et de 4,82% du prix du GPL/C. Notons que la part des taxes a augmenté successivement pour les années 2016 et 2017.

1.2. Simulation du prix d'un litre de l'essence super et du gasoil avec un brut à 60 dollars le baril.

Dans le tableau 1 sur la structure des prix des carburants en Algérie, nous avons remarqué que la part du pétrole brut dans le prix de l'essence super est de 8,994 dinars par litre, avec une simulation sur cette structure de prix et en appliquant le cours de 60 dollars le baril, la part de pétrole brut dans le prix de l'essence super passerait à 32 dinars comme le montre tableau n°02. L'Autorité de Régulation ayant fixé le prix du raffinage à 7,714 dinars et la marge de distribution à 3,07 dinars, le prix du litre d'essence super en Algérie serait compris entre 42 et 43 dinars hors taxes contre 23 dinars toutes taxes comprises affiché à la pompe.

Dans le cas du gasoil, une simulation avec un baril de brut à 60 dollars donnerait un prix hors taxes de 35 dinars le litre. Ce carburant bénéficie d'un second mécanisme de soutien indirect en lui fixant un prix de raffinage négatif, - 0.522 dinars par litre. Si l'on devrait appliquer le prix réel du raffinage, cela donnerait un prix hors taxes de 42 à 43 dinars le litre comme pour l'essence super contre un prix à la pompe trois fois moins élevé, soit 13,7 dinars par litre.

Tableau 2 : Simulation des prix des carburants pour un baril de 60 dollars

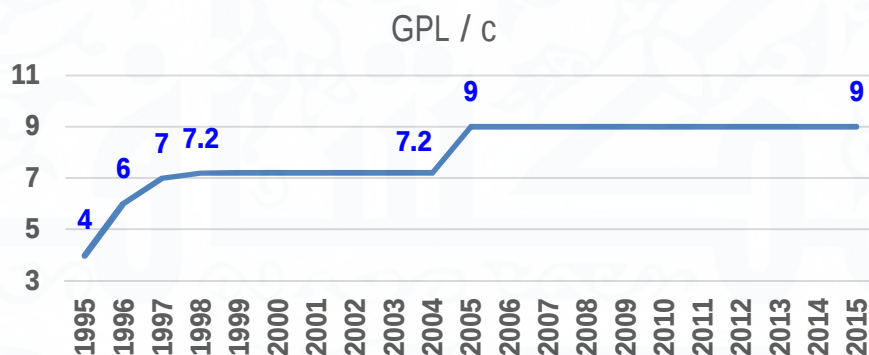
	Essence super (DA/L)	Gasoil (DA/L)
Pétrole brut	32	32
Raffinage	7,7137	-0,522 (vrai 7,5 DA/L)
Distribution	3,07	3,109
Total Hors Taxes	42,7838	42,6006
Taxes	10,1899	4,4564
Prix à la pompe	52,9735	47,057

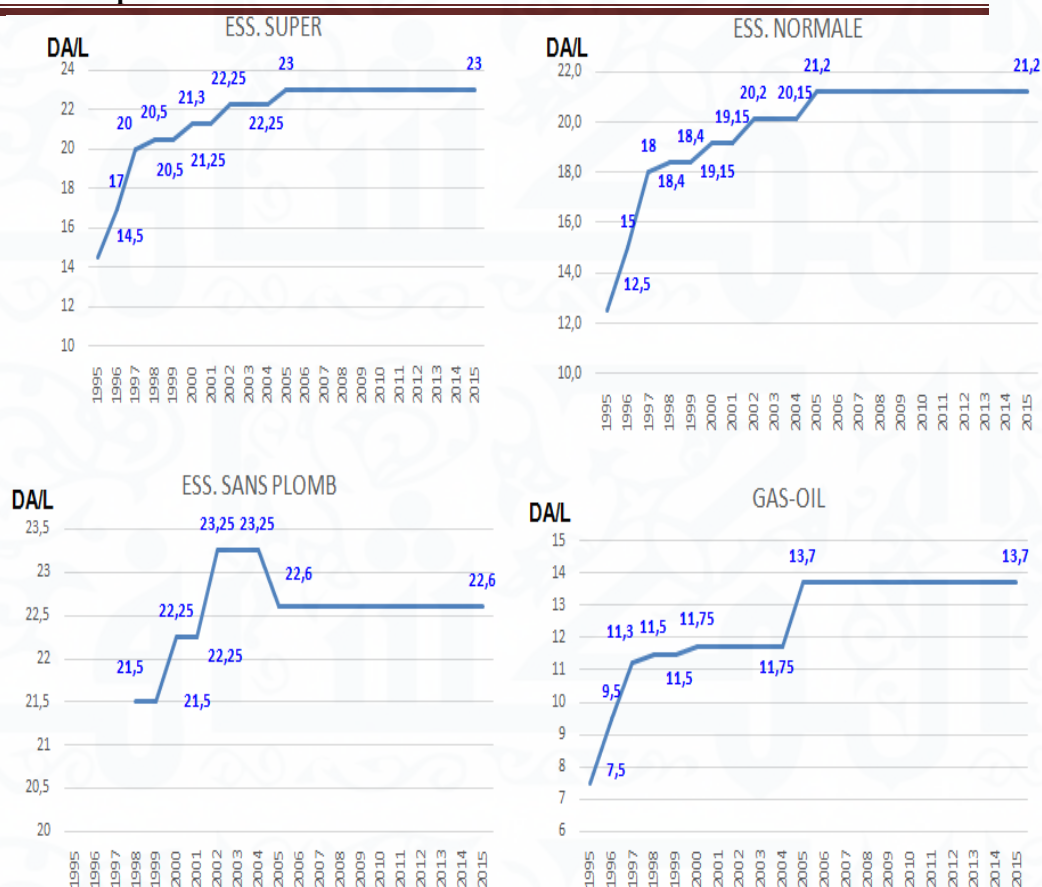
Source : Élaboré par les auteurs

2. L'évolution des prix des carburants en Algérie :

En Algérie, les prix de vente sont fixés par les pouvoirs publics et restent relativement stables sur de longues périodes. Les graphes suivants montrent l'évolution des prix de chaque carburant.

Graphique 1 : évolution des prix administrés des carburants terre en Algérie





Source : Établit par les auteurs à partir des données de NAFTAL

L'observation du graphique 1, nous montre que l'évolution des prix des carburants entre la période de 1995 et 2015 est scindée en trois phases. Dans une première phase (1995-1998) qui correspond à la période du plan d'ajustement structurel du FMI, nous remarquons que les prix des carburants ont connu une évolution consistante et rapide en raison d'application des directives du FMI, pour la deuxième période (1999-2005) qui correspond au début de l'ouverture de l'économie algérienne. Nous constatons aussi que les prix des carburants ont continué de progresser graduellement au cours du temps mais à rythme moins élevé par rapport à la première période. Quant à la dernière période (2005-2015) qui correspond à la période l'envolée des prix de pétrole sur le marché mondial. Nous constatons que les prix de ces derniers n'ont connu aucune augmentation, en raison de la politique de subvention de l'État (monopole public sur les hydrocarbures).

Nous devons souligner que les prix des essences et du gasoil pour les deux années 2016 et 2017 ont connu des hausses moyennes respectivement de 36,25% et 12,83%. Quant au prix du GPL/C, il est resté inchangé (à 9 DA/L).

3. Comparaison des prix des carburants entre l'Algérie avec quelques pays du monde

L'examen du tableau 3, nous révèle que malgré les nouvelles augmentations des prix des carburants pour l'année 2016 et 2017, l'Algérie se trouve toujours parmi les pays où le prix du carburant est le moins cher. Elle est classée quatrième pays au monde derrière le Venezuela, l'Arabie Saoudite et Turkménistan avec un prix à la pompe de 0,32 dollar/litre pour l'essence et 0,18 dollar/litre pour le gasoil.

L'analyse des prix au niveau des pays occidentaux européens révèle que les prix des carburants en Algérie sont 4 à 6 fois et 7 à 9 fois moins chers respectivement pour l'essence et le gasoil selon le pays. Cependant, les pays pratiquant les prix les plus élevés sont la Norvège (pétrolier), la Turquie et la France (importateurs). Deux politiques convergentes en termes de rationalité de consommation de carburant, et les pays pratiquant les prix les moins élevés sont les pays pétroliers comme le Venezuela (pays qui connaît une grave crise du fait de la chute des prix du baril) où les prix de l'essence et du gasoil sont pratiquement gratuit.

Ainsi, si nous comparons les prix de l'essence et du gasoil en Algérie aux prix moyens au niveau international pour la même période de l'année 2017 (0.98 dollar pour l'essence et 0.90 pour le gasoil), nous trouvons qu'ils sont respectivement 3,15 fois et 4,74 fois moins chers en Algérie que dans le monde.

Tableau 3 : Comparaison des prix des carburants de quelques pays pétroliers et non pétroliers (au 27/03/2017).

Pays	Essence		Gasoil	
	En (\$/L)	En (DA/L)	En (\$/L)	En (DA/L)
Venezuela	0.01	0.95	0.00	0.02
Arabie Saoudite	0.24	26.54	0.12	10.24
Turkménistan	0.28	30.72	0.25	13.27
Algérie	0.32	35.72	0.18	20.42
Iran	0.37	40.94	0.09	10.24
Qatar	0.47	51.62	0.43	47.06
Émirats arabes	0.52	57.75	0.55	60.76

Turquie	1.41	156.10	1.33	134.76
France	1.48	163.26	1.22	146.74
Norvège	1.84	202.94	1.72	187.46
Prix moyen dans Le monde	0,98	109,39	0,90	102,1

Source : Élaboré à partir du site GlobalPetrolPrices.com

4. Les effets indésirables de la sous tarification des carburants en Algérie

La mesure de la fixation des prix uniformes pour l'ensemble de consommateurs ne bénéficie généralement qu'aux populations les plus aisées, alors qu'elles seraient capables d'en payer le prix réel. Ainsi, les prix bas des produits pétroliers ont entraîné une progression rapide de la consommation des carburants et alourdi la facture de leurs importations. Par conséquent, l'Algérie exporte de moins en moins de pétrole et de gaz, ce qui provoque une réduction des recettes budgétaires. Les fortes subventions aux prix des essences et du gasoil pénalisent leurs substitutions par le GPL/C et le GNC (carburants gaziers) plus disponibles localement, moins chers et moins polluants à l'environnement.

4.1. Le mauvais ciblage de la subvention

L'Algérie comme beaucoup d'autres pays exportateurs de pétrole de la région, a beaucoup compté sur les subventions énergétiques comme un outil pour fournir une protection sociale et de partager la richesse des ressources naturelles. Bien que la majorité des subventions énergétiques en Algérie, profite principalement aux ménages riches qu'aux ménages pauvres. Les 20 % des familles les plus aisées consomment six fois plus de carburant que les 20 % des familles les plus pauvres (Andrew J, 2016, p15). Cela n'est pas surprenant sachant que les ménages riches ont tendance à acquérir plus de véhicules que les ménages pauvres. Cela illustre que les subventions généralisées aux prix à la consommation des carburants sont régressives. Elles existent encore d'autres subventions énergétiques en Algérie qui sont régressives, mais à des degrés différents. À titre d'exemple, les subventions à l'électricité bénéficient aussi de manière inégale aux personnes riches, qui sont plus susceptibles d'être connectées au réseau électrique national et possèdent des maisons à forte consommation électrique.

Graphique 2 : Dépenses mensuelles des ménages algériens en carburants (Dinars)

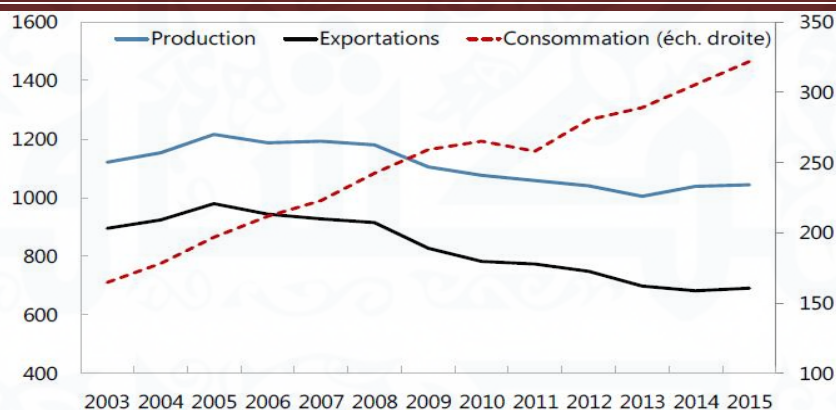


Source : ONS. (2014). *Enquête nationale sur les dépenses de consommation et le niveau de vie des ménages*, 2010-2011.p 24.

4.2. Les subventions encouragent la consommation et affaiblissent les positions extérieures et budgétaires de l'Algérie

Les prix bas de l'énergie en Algérie ont alimenté une croissance rapide de la consommation d'énergie domestique. L'observation du graphique 3, nous montre clairement que la consommation interne d'hydrocarbures a continué de progresser rapidement sur la période (2005-2015) qui n'a connu aucune augmentation des prix de l'énergie, ce qui a réduit les quantités de pétrole à exporter et a conduit à une détérioration de la balance des paiements comme nous le montre le graphique 4.

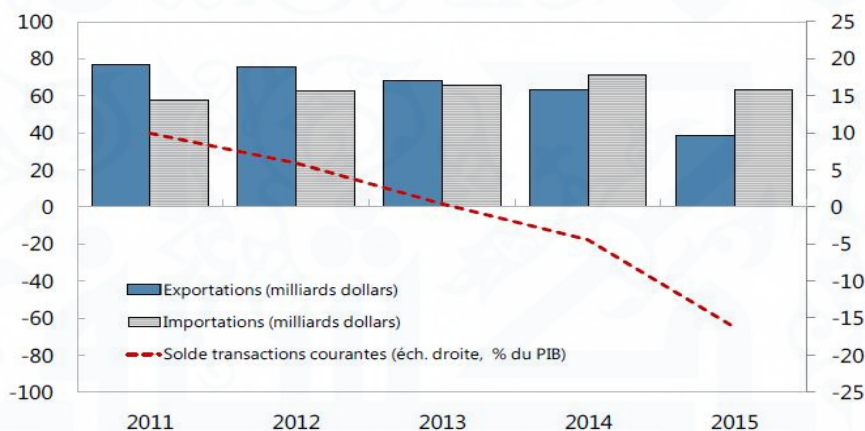
Graphique 3 : Évolution de la production, de la consommation et des exportations des hydrocarbures en Algérie (Millions de barils)



Source : FMI.(2016). *Consultations de 2016 au titre de l'Article IV, Communiqué de presse*, Rapport des services du FMI, No.16/127, p8.

L'analyse du graphique sur le solde des transactions courantes, montre que la réduction des exportations des hydrocarbures en 2015 a entraîné une forte augmentation du déficit extérieur courant, où il a atteint 16% du PIB sous l'effet de la baisse des recettes des exportations des hydrocarbures.

Graphique 4 : Solde des transactions courantes en Algérie



Source : FMI.(2016). *Consultations de 2016 au titre de l'Article IV, Communiqué de presse*, Rapport des services du FMI, No.16/127, p8.

4.3. L'explosion de la demande nationale des carburants terre

La demande nationale en carburants terre, à l'instar de celle de tous les produits énergétiques, est en augmentation continue depuis le début des années soixante dix à nos jours comme le montre le tableau 4 :

Tableau 4: Évolution de la consommation des carburants terre en Algérie (unité : million de tonnes/an)

	1970	2000	2010	2014	2015	2016	TCAM (2010- 2015)	Évolution (2015- 2016)
Gasoil	0,670	3,629	8,221	9,978	10,616	10,323	+5,8%	-2,8%
Essences	0,406	1,903	2,697	4,124	4,428	4,269	+12,8%	-3,6%
GPL/C	-	0,182	0,347	0,311	0,291	0,352	-3,2%	+21%
Total des carburants	1,076	5,714	11,265	14,413	15,335	14,943	+7,2%	-2,6%

Source : Élaboré à partir des statistiques du ministère de l'énergie et des mines et de l'ARH.

A travers le tableau 4, nous remarquons que la consommation nationale des carburants terre a connu un rythme de croissance élevé. Elle est passée de 1,07 million de tonne en 1970 à 5,71 millions de tonnes en 2000 et 11,26 millions de tonnes en 2010 pour atteindre 14,94 millions de tonnes en 2016. Cette hausse est due essentiellement aux niveaux des prix relativement faibles des carburants, à la croissance soutenue de l'activité économique, notamment dans les secteurs industriels et des transports, ainsi à l'amélioration des revenus des ménages induisant une croissance du parc automobile national.

Sur la période 2010-2015, le volume des ventes totales des carburants a enregistré un taux de croissance annuel moyen (TCAM) très significatif qui est de l'ordre de 7,2%, où nous constatons que les ventes des essences et du gasoil ont connu un essor considérable, avec un TCAM respectivement de 12,8% et 5,8%. Elles ont passées de 2,697 à 4,428 millions de tonnes pour les essences et de 8,221 à 10,616 millions de tonnes pour le gasoil. En revanche, de la demande du GPL/C qui constitue moins de 3% de la consommation nationale de carburant, a connu un repli de ses ventes, en passant de 0,347 à 0,291 million de tonne (soit une baisse annuelle moyenne de 3,2%).

Le premier janvier de l'année 2016, les prix des essences et du gasoil ont subi une hausse d'une moyenne de 36% pour la première fois depuis une décennie (2005-2015), dans le but d'accroître d'une part la recette fiscale ordinaire tirée de la vente des carburants et d'une autre part de diminuer le montant de la subvention affectée à ces produits. Grâce à cette augmentation des prix, nous trouvons que les volumes des ventes totales des carburants ont diminué de 2,6% (ils sont passés de 15,33 millions de tonnes en 2015 à 14,94 millions de tonnes en 2016). Cette baisse se répercute sur le montant de la subvention et plus particulièrement sur le coût des produits raffinés importés par l'Algérie, notamment le gasoil.

Quant au carburant gazeux (GPL/C) qui n'a pas subi aucune augmentation de son prix pour la même année 2016, nous constatons que sa consommation a connu une hausse très significative à hauteur de 21% en 2016 par rapport à l'année 2015 contre une baisse annuelle moyenne de 3,2% pour les cinq années précédentes. Cet engouement vers l'utilisation du GPL/C est expliqué par le maintien de son prix constant (9DA/litre), induisant ainsi un écart important du prix par rapport à ceux des autres types de carburants.

A cet effet, nous pourrions dire que le processus d'augmentation progressive des prix des carburants est une solution adéquate au contexte algérien, pour rationaliser et réduire les subventions aux carburants.

4.4. L'augmentation de la facture des importations

Afin de satisfaire la demande accrue des carburants terre soutenue par la baisse de leurs prix sur de longues périodes, le recours au marché international des carburants est devenu indispensable comme nous le montre tableau 5.

Tableau 5 : Évolution des importations des carburants routiers en Algérie

Années	Gasoil		Essences		Montant Total (Millions de \$)
	Volumes (1000 TM)	Montants (Millions de \$)	Volumes (1000 TM)	Montants (Millions de \$)	
2007	100	52	-	-	52
2008	220	250	-	-	250
2009	577	300	-	-	300
2010	380	268	-	-	268

2011	1 230	1183	395	402	1585
2012	2 762	2664	1181	1243	3907
2013	2 728	2555	1 592	1655	4210
2014	1 088	936	1 033	976	1913
2015	1 737	871	1 601	887	1758

Source : Élaboré à partir des bilans énergétiques du MEM et les statistiques de l'ARH.

L'analyse du tableau 7, montre que le recours aux importations des carburants a commencé en 2007. Depuis cette date, le recours au marché international ne cesse d'augmenter, notamment à partir de l'année 2011 qui correspond au début des importations des essences à coté du gasoil pour la première fois depuis l'indépendance de l'Algérie. Ce recours massif aux importations est dû d'une part, au repli de la production domestique des carburants à cause du manque d'investissement dans le domaine du raffinage, et de l'autre part à l'augmentation de la demande interne entraînée par l'explosion du parc automobile en Algérie.

Ainsi, nous remarquons que le coût de la facture des importations sur le budget de l'État ne cesse de s'alourdir. Il est passé de 268 millions de dollars en 2010 pour atteindre un coût très onéreux en 2013, soit 4210 millions de dollars pour un volume 4,32 millions de tonnes. Néanmoins, le poids de ces importations pour les années 2014 et 2015 a été atténué par la tendance baissière du marché mondial des hydrocarbures, impacté par une baisse vertigineuse des cours du pétrole. Ce qui justifie la baisse de la valeur des importations à 1758 millions de dollars en 2015.

4.5. Le déploiement du trafic illicite des carburants

La fixation du prix du carburant au niveau du marché domestique étant devenue de plus en plus déconnectée du marché mondial a donné lieu à de nombreuses distorsions dont les principales sont le gaspillage, la surconsommation et le développement des marchés informels des carburants au niveau des régions frontalières du pays.

Tableau 6 : Comparaison des prix des carburants entre l'Algérie et les pays voisins (au 27/03/2017).

Pays	Essence			Gasoil		
	En (\$/L)	En (DA/L)	Rapport (Rj/DA) ³	En (\$/L)	En (DA/L)	Rapport (Rj/dz)
Algérie	0.32	35.72	-	0.18	20.42	-
Maroc	1.03	112.73	3.15	0.88	96.85	4.74
Tunisie	0.73	79.69	2.23	0.63	68.58	3.35
Niger	0.88	96.37	2.69	0.88	96.02	4.7
Mali	1.13	123.86	3.46	0.99	108.33	5.3

Source : Calculs des auteurs à partir des données du site GlobalPetrolPrices.com

Le tableau 6 explique les causes de l'attractivité du trafic illégal des carburants en Tunisie, au Maroc et les pays subsahariens. Ce trafic n'a pas baissé car les augmentations des prix des carburants de 2016 et 2017 demeurent très modestes, l'Algérie restera aux premiers rangs des pays où le carburant est le moins élevé.

Le prix du litre d'essence en Tunisie est de 0.73 dollar, soit un écart de 0,41 dollar avec le prix en Algérie. Par contre, l'écart des prix entre l'Algérie et le Maroc est encore plus prononcé, surtout depuis l'augmentation du prix des produits pétroliers au Maroc, décidée en juin 2012 par le gouvernement marocain. Le prix du litre d'essence au Maroc est de 1.03 dollar, soit une différence de 0,71 dollar. Ce bas niveau des prix de carburant va exercer une forte pression sur les produits pétroliers aussi bien à l'intérieur qu'aux frontières du pays. Les résultats du tableau 6 montrent que les prix de l'essence et du gasoil sont respectivement 3,15 fois et 4.74 fois plus chers au Maroc qu'en Algérie.

En effet, selon Ian Ralby (2017), dans une étude d'Atlantic Council sur la contrebande du pétrole dans le monde, le trafic illicite de carburants a atteint une proportion alarmante dû à la disparité des prix des carburants entre l'Algérie et les deux pays voisins, où nous trouvons que depuis l'alignement des prix des carburants sur le marché international du pétrole suivi de la suppression des subventions par le Maroc et la Tunisie en 2013,

³ L'indicateur relatif des prix (Rj/DA) est défini comme le rapport du prix du carburant du pays j sur le prix du carburant en Algérie pour l'année 2017.

le volume de carburants exporté illégalement à l'étranger s'est multiplié par dix entre l'Algérie et ces deux pays, près de 660 000 véhicules marocains et tunisiens consomment du carburant algérien, soit près de 13% de l'ensemble du parc roulant dans ces deux pays. En termes chiffrés, il représente un manque à gagner de deux milliards de dollars pour le Trésor public.

4.6. L'augmentation du parc automobile et la congestion du trafic

L'Algérie a connu au cours de ces dernières années une véritable explosion du taux de motorisation. Le parc a quasiment doublé en une quinzaine d'années. Les statistiques de 2015 donnent un nombre de véhicules, tous genres confondus, de 6,2 millions d'unités contre 2,9 millions en 2000 (voir le tableau 8) engendrant une saturation du réseau dans les grandes villes.

Cette explosion du parc automobile a été entamée en 2002 à la suite de l'ouverture totale du marché de l'automobile suivie par de grandes commodités d'achat du fait de la mise en place du dispositif du crédit à la consommation par les banques. D'autres facteurs qui expliquent cet engouement pour le véhicule automobile en Algérie, tels que la défaillance des transports collectifs, l'augmentation de niveaux de vie, encouragée par l'envolée des cours du pétrole et par la croissance économique. En plus de ces facteurs, il y a aussi un facteur primordial purement économique qui incite l'utilisation de la voiture en Algérie, il s'agit du prix très bas du carburant qui est considéré parmi les moins onéreux au monde. En effet, comme il est illustré déjà dans le tableau 3, le prix du carburant en Algérie représente en moyenne 20% des prix appliqués dans les pays européens et environ le tiers des prix dans les pays voisins (Maroc et Tunisie).

Tableau 7 : L'évolution des importations de véhicules en Algérie

Année	Véhicules importés (unités)	Évolution	Coûts financiers (milliards de \$)	Évolution
2003	499811	-	07	-
2008	779124	+55,88%	09	+28,57%
2009	277881	-64,33%	3,36	-62,66%
2010	285537	+02,75%	3,45	+02,67%
2011	390140	+36,63%	4,72	+36,81%
2012	568610	+45,74%	6,90	+46,18%
2013	554263	-02,52%	7,33	+06,23%
2014	439637	-20,68%	6,34	-13,50%

2015	265526	-39,60%	3,14	-50,47%
------	--------	---------	------	---------

Source : Élaboré à partir des statistiques de l'ONS et du CNIS.

Pour ralentir la croissance grandiose du volume du parc automobile incitée essentiellement par la faiblesse de prestation des transports en commun et les niveaux moins élevés des prix des carburants, le gouvernement algérien a décidé en 2009, de geler le mécanisme de crédit automobile et d'instaurer une taxe sur les véhicules neufs. Comme nous le montre le tableau 7, cette mesure a eu un effet sur le volume et la valeur des importations des véhicules en 2009 où elles ont chuté respectivement de 64% et 62%.

En dépit de la suppression du crédit à la consommation et l'instauration de la taxe, une nouvelle hausse a été enregistrée à partir de 2011, suite à l'amélioration du pouvoir d'achat des ménages dans le cadre de la revalorisation des salaires dans le secteur public avec un effet rétroactif depuis janvier 2008, où nous remarquons que les importations de véhicules ont doublé en 2012 par rapport à 2009.

En effet, le poids financier des importations de véhicules est devenu de plus en plus lourd à supporter par le budget du gouvernement (7,33 milliards de dollars en 2013, soit 15% des recettes des exportations d'hydrocarbures), ce qui a poussé à nouveau les pouvoirs publics en 2015 à réduire la facture des importations à raison de 50%.

La répartition du parc automobile montre clairement que la part du véhicule léger dans la structure du parc automobile en Algérie a augmenté de 7% entre 2000 et 2015, et que ce type de véhicule est très utilisé par rapport aux moyens de transport en commun, soit 65,28% contre 1,43% pour les autobus pour l'année 2015. Cette forte utilisation de la voiture touristique accentue les embouteillages dans les grandes agglomérations et augmente le nombre d'accident de circulation. Selon le bilan du centre national de prévention et sécurité routière sur les accidents et les victimes de la circulation pour l'année 2012 en Algérie, on trouve les véhicules légers sont à l'origine des accidents de la circulation à hauteur de 75,37%.

Tableau 8: Répartition du parc automobile par genre (au 31 décembre)

	nombre d'unités	structure en (%)
--	-----------------	------------------

	2000	2015	2000	2015
Véhicules de Tourisme	1 692 148	4048851	58,06	65,28
Autocars / Autobus	42 791	88427	1,47	01,43
Autres	1 179 333	2 064 603	40,47	33,29
total	2 914 272	6 201 881	100%	100%

Source : Élaboré à partir des statistiques de l'office national des statistiques Algérie

5. Quelques expériences réussies en matière de réforme des subventions aux prix des carburants

Les subventions aux prix des carburants représentent une composante majeure de la protection sociale dans la plupart des pays du monde. Cependant, ces subventions présentent un certain nombre d'inconvénients à la fois du point de vue de l'efficacité et du point de vue de l'équité. La nécessité d'une réduction rigoureuse des subventions est apparue nettement au cours de ces dernières années. Plusieurs pays dans le monde ont su engager une réforme programmée et progressive du système de subvention, en le remplaçant par fois par des formes plus opérantes de protection sociale. Cependant, la suppression des subventions et l'introduction de mécanismes de protection sociale plus sophistiquées représente un processus complexe, très souvent mis en œuvre dans le cadre d'une grande instabilité politique, et qui est encore loin d'être achevé. Dans ce qui suit, nous allons présenter l'expérience de quelques pays qui ont réussi à réduire les subventions aux produits pétroliers.

5.1. L'expérience du Maroc

Le Maroc est considéré comme le pays le plus avancé dans son programme de réforme au prix des carburants dans la région MENA. En 2012, les subventions à l'énergie représentaient 5,8% du PIB, soit l'équivalent de 20% des revenus du budget (BNB PARIBAS, 2014, p2). Par ailleurs, selon les estimations du gouvernement, 75% du montant des subventions au diesel et à l'essence bénéficie aux 20% les plus riches. Après une baisse graduelle des subventions au diesel et une indexation des carburants sur les prix mondiaux, des mesures sociales ont été prise pour limiter l'impact de la réforme sur les plus pauvres, telles que le renforcement progressif des filets

de la sécurité sociale déjà existants, le ciblage des groupes vulnérables grâce à des améliorations dans l'éducation, la santé, l'assistance aux veuves pauvres et les personnes handicapées et enfin le soutien aux transports publics. En 2014, la hausse des prix s'est faite sans réaction sociale violente et la part des subventions énergétiques dans le PIB a presque diminué de moitié par rapport à 2012, elle représentait 3% du PIB.

5.2. L'expérience de l'Indonésie

Les subventions aux prix des carburants constituent un sujet historiquement sensible en Indonésie, où les augmentations du prix de l'essence ont provoqué par le passé d'importantes manifestations, ainsi que des divisions au sein des partenaires de coalitions gouvernementales⁴. Néanmoins, en 2005, les pouvoirs publics ont réussi à augmenter les prix de 29 % en mars et de 114 % en octobre de la même année (Banque Mondiale, 2013, p8) sans aucune opposition populaire et contestation agressive. L'acceptation générale de la réforme et des véritables hausses des prix qu'elle a entraînée a profité de la décision prise en 2006 de réorienter l'épargne recyclée de la réduction de la subvention vers la mise en place d'un programme sans précédent de transferts monétaires inconditionnels destiné aux pauvres. Le transfert a été versé directement aux ménages éligibles à travers un vaste réseau de services postaux (Durand.L et *al.*, 2014, p 27). Ce programme destiné à l'ensemble du pays a été préparé en l'espace de près de 5 mois. Le processus a compris la mise en place rapide d'une base de données du niveau de vie de la population ainsi qu'un mécanisme de ciblage sur la base d'un questionnaire de moyens pour le test d'éligibilité multidimensionnelle.

5.3. L'expérience de la Turquie

Afin de réussir sa réforme, la Turquie fait régulièrement des études sur sa population et établit un profil de pauvreté pour mesurer la progression générale de ses efforts en matière de réduction de la pauvreté dans le pays. Ce profil devient la première source d'informations sur les populations nécessitant une assistance sociale ciblée. En 2002, la Turquie a éliminé le mécanisme de fixation automatique des prix des carburants. Elle a pu y parvenir sans contestations sociales, car elle avait mis en place auparavant un système de protection sociale qui couvrait les pauvres et les personnes vulnérables, système

⁴ Asie pacifique. *L'Indonésie augmente radicalement le prix des carburants au risque d'aviver la grogne sociale*. In http://www.lemonde.fr/asi-pacifique/article/2005/10/01/l-indonesie-augmente-radicalement-le-prix-des-carburants-au-risque-d-aviver-la-grogne-sociale_694901_3216.html#l5XkY2uJiqMqTvmX.99. Consulté en Mars 2017.

qui a pu être facilement ajusté pour inclure un effort typique destiné à minimiser les conséquences de la hausse du prix du carburant (GokalpY, 2007, p20). Ce système comprend, entre autres, Transferts monétaires octroyés aux programmes de santé et d'éducation, compte bancaires ouverts pour chaque bénéficiaire et des transferts indexés sur le niveau des prix.

Ces expériences internationales montrent qu'il est possible d'entreprendre des réformes des subventions aux prix des carburants capables de renforcer l'équité et la croissance du pays. Les cas du Maroc, de la Turquie et d'autres pays constituent des exemples particulièrement pertinents pour l'Algérie.

Conclusion

Les subventions à la consommation des produits pétroliers ont toujours constitué le mécanisme phare de l'intervention publique sur les prix, afin de maintenir une disponibilité énergétique à un prix bas pour la population.

Cependant, force est de constater qu'au-delà de l'objectif affiché par cette politique des subventions universelles, certains effets indésirables s'observent sur la croissance et l'efficacité économique en entraînant une mauvaise allocation des ressources.

Ces dernières années, la demande des carburants a explosé en Algérie, en passant de 5,7 millions de tonnes en 2000 à plus de 15 millions de tonnes en 2015. Cette consommation excessive des carburants engendrée de l'imposition de prix subventionnés en dessous des prix internationaux et des coûts de production, exerce des pressions sur budget et la balance des paiements, dont le coût de la facture des importations des carburants ne cesse de s'alourdir sur le revenu de l'État. Cette facture est passée de 268 millions de dollars en 2010 à 4210 millions de dollars en 2013, ce qui amplifie le déficit extérieur courant du pays (il a atteint 16% du PIB en 2015).

La sous tarification des carburants a favorisé la croissance rapide du parc automobile national et plus particulièrement l'utilisation du véhicule touristique (la part du véhicule léger a dépassé 65% dans la structure du parc automobile en 2015), ce qui a accentué la congestion des réseaux routiers des grandes villes, l'accroissement du nombre d'accidents de circulation et la pollution atmosphérique.

Les prix intérieurs des carburants en Algérie sont beaucoup plus inférieurs à ceux des pays voisins, ce qui a incité le trafic illicite de ces produits subventionnés au niveau des frontières du pays et amplifié leurs coût budgétaire dont les pertes pour le trésor publique s'élèvent chaque année à près de 2 milliards de dollars.

L'expérience des pays suggère au gouvernement que la réforme des subventions fait intervenir plusieurs étapes primordiales, à savoir :

- Une campagne de communication bien conçue est essentielle pour mobiliser un vaste soutien en faveur de la réforme. La communication devrait expliquer combien coûtent les subventions aux prix des carburants (y compris les distorsions qu'elles créent), qui en bénéficie, et en quoi la population en général profitera de la réforme ;
- De préparer la réforme soigneusement et d'augmenter les prix graduellement dans la durée. Cela laisse du temps aux utilisateurs pour ajuster leur consommation du carburant et au gouvernement pour mettre en place des filets de sécurité appropriés pour atténuer l'impact sur les groupes les plus pauvres ;
- De passer progressivement de l'actuel système de subventions aux prix des carburants à un programme de transferts monétaires ciblés en faveur des ménages à faible revenu.

Références bibliographiques

A.Diallo et al.(2013). La baisse des subventions à l'énergie et de l'impôt sur le revenu au Sénégal : effet socio-économiques et budgétaires, direction de la prévision et des études économiques (DPEE), document d'étude n°24, Sénégal.

Andrew Jewel. (2016). Subsidy Reform in Algeria , International Monetary Fund Country Report No. 16/128, Washington.

ARH. (2017). Bilan du Marché National des Carburants terre Année 2016, ministère de l'énergie et des mines.

Bacon R et Kojima M.(2008). Phasing out subsidies, recent experiences in developing countries, View Point series: Public Policy Journal (World Bank).

Banque Mondiale.(2013). Vers une meilleure équité : Les subventions énergétiques, le ciblage et protection sociale en Tunisie, Rapport n°. 82712-TN.

BNB PARIBAS.(2014). Subventions énergétique : une question régionale, Eco-Emerging, juillet 2014.

Christian Zamo et al.(2012). Coût et efficacité des programmes de soutien au prix des produits alimentaires et pétroliers au Cameroun, Rapport de la Banque mondiale.

Clements.B et al.(2013), Études de cas sur la réforme des subventions à l'énergie : enseignements et conséquences, Washington : FMI.

CNIS (2012). Bilan statistique sur les importations de véhicules en Algérie.

CNPSR (2013). Bilan statistique sur la sécurité routière en Algérie.

Dominique F. (2010). Les subventions à l'énergie dans le monde : Leur ampleur, leur efficacité et leur nécessaire recentrage. Rapport au conseil Français de l'énergie, CIRED.

Durand.L and others.(2014). Distributional impacts of energy consumption subsidy phase out in Indonesia: A computable general equilibrium analysis, présenté au 17th Annual Conference on Global Economic Analysis, Dakar, Senegal.

ESMAP.(2006). Coping with Higher Oil Prices. Report 323/06, ESMAP, World Bank, Washington, 2006.

ESMAP.(2008). Réformer les subventions au prix de l'énergie et renforcer la protection sociale Quelques questions de conception », ESMAP report n° 43173-MNA, Juillet 2008.

Farès Boubakour.(2010). Développement de l'usage de la voiture particulière en Algérie : quel arbitrage avec le transport collectif ? Cas de la ville de Batna . Actes de colloque ODATU XIV. Buenos Aires (Argentine).

Farès B et Ahmed Y.A (2014). Le prix du carburant et le développement de l'usage de la voiture particulière en Algérie, Congrès ATECITS, France.

Fattouh, Bassam & El-Katiri.(2012). Energy Subsidies in the Arab World. Arab Human Development Report Research Paper Series, United Nations Development Programme.

FMI. (2013). Réforme des subventions énergétiques en Afrique subsaharienne : expériences et enseignements, Département Afrique, Washington.

FMI.(2014). Subventions à l'énergie au Moyen-Orient et en Afrique du Nord : enseignements pour la réforme, Département Moyen-Orient et Asie centrale, Washington.

FMI (2016). Consultations de 2016 au titre de l'Article IV, Communiqué de presse, Rapport des services du FMI, No.16/127.

GokalpYadigar.(2007). Conditional Cash Transfers in Turkey. World Bank Workshop on Conditional Cash Transfers, Rabat, May 22, 2007.

Ian Ralby.(2017). Downstream Oil Theft: Implications and Next Steps, Atlantic Council, March 2017.

IMF.(2015). Energy Price Reforms in the GCC—What Can Be Learned from International Experiences? (Washington).

Kangni Kpodar.(2006). Impact de l'accroissement du prix des produits pétroliers sur la distribution des revenus au Mali, FMI et CERDI.

KPMG (2017), Guide investir en Algérie, disponible sur: <http://www.kpmg.dz>

ONS. (2014). Enquête sur les dépenses de consommation et le niveau de vie des ménages en 2011, collections statistiques n° 183.

Madani.A et Tello.G, (2015). Les principales causes des accidents de la circulation routière et les mesures d'atténuation en Algérie, European Scientific Journal, July 2015 édition vol.11, No.20.

MEM (2010). Bilan Énergétique National de 2009, in www.mem-algeria.org.

MEM (2011). Bilan Énergétique National de 2010, in www.mem-algeria.org.

MEM (2012). Bilan Énergétique National de 2011, in www.mem-algeria.org.

MEM (2013). Bilan Énergétique National de 2012, in www.mem-algeria.org.

MEM (2014). Bilan Énergétique National de 2013, in www.mem-algeria.org.

MEM (2015). Bilan Énergétique National de 2014, in www.mem-algeria.org.

SONTRACH. (2015). Mise à niveau de l'outil de raffinage en Algérie : Réhabilitation, Adaptation et Modernisation des Raffineries, Acte de colloque sur : Promotion des carburants et véhicules propres Hôtel Hilton, Alger, 03 et 04 Juin 2015.

Souhila Cherifi. (2011). l'avenir énergétique de l'Algérie: quelles seront les perspectives de consommation, de production et d'exportation du pétrole et du gaz a l'horizon 2020-2030 ?, Les Cahiers du CREAD n°96 /2011.

Vincent Castel. (2012). Réforme des subventions à la consommation d'énergie en Égypte, Banque Africain du Développement.

<http://www.globalpetrolprices.com>