

La politique des prix

Impact des augmentations des prix des carburants sur la consommation

Pricing policy: Impact of increases in fuel prices on consumption

Mr. Miloud MEDJELLED *

Doctorante, Faculté des SECSG

Université d'Alger3-Algérie

Résumé :

Cette étude traite la politique des prix de l'énergie sur le marché intérieur avec l'impact des augmentations des prix des carburants sur la consommation. Dans ce contexte, nous avons traité six axes principaux, le premier a abordé la structure des prix des carburants en Algérie en précisant les parts qui revient à la matière première (intrants) la rémunération de l'industrie et les taxes (revenus de l'Etat) , pour le deuxième axe nous avons abordé l'évolution de la consommation des carburants durant la période 2010-2016, avec une analyse détaillée sur les produits qui tirent la consommation vers le haut. Dans le troisième axe, il a été développé la problématique des subventions implicites des carburants, à travers laquelle nous avons déterminé la valeur des subventions totale des produits énergétiques. A travers le quatrième axe, nous avons essayé d'évaluer la sensibilité de la demande aux prix pour déterminer les facteurs qui ont contribué à la variation de la consommation, Enfin le cinquième axe, a abordé l'impact de l'augmentation des prix sur la consommation, via une analyse des facteurs impactant la demande des carburants, soit l'augmentation des prix, la croissance économique et l'importation des véhicules neufs.

Mot clés : prix, carburants, consommation.

Abstract:

This study addresses energy prices policy in the domestic market with the impact of higher fuel prices on consumption. In this context, we treated six main axes, the first approached the structure of fuel prices in Algeria by specifying the shares which comes back to the raw material (inputs) the remuneration of the industry and the taxes (income from the State), for the second axis we tackled the evolution of fuel consumption during the period 2010-2016, with a detailed analysis on the products that drive consumption up. In the third axis, the problem of implicit fuel subsidies was developed, through which we determined the value of total subsidies for energy products. Through the fourth axis, we tried to assess the sensitivity of demand to prices to determine the factors that contributed to the variation in consumption. Finally, the fifth axis, addressed the impact of the increase in prices on consumption, via an analysis of the factors impacting fuel demand, namely price increases, economic growth and the import of new vehicles.

Keywords: Price, Carburant, consommation.

Introduction

L'étude de la politique des prix de l'énergie sur le marché national traitera d'abord du niveau de prix de cession des hydrocarbures primaires (pétrole brut et gaz naturel) livrés au marché intérieur, ainsi de la structure et des prix relatifs aux diverses formes d'énergie finale consommées sur ce marché. Ce faisant, elle examinera et adaptera la politique de subvention et de taxation de l'énergie, selon le produit fini, l'usage et le client consommateur.

En effet, bien qu'une politique des prix de l'énergie a été de fait poursuivie depuis longtemps, elle s'est surtout attachée à répondre à l'objectif premier de mettre l'énergie à la disposition du consommateur et d'assurer l'accès à l'énergie à tous, à des prix très largement abordables.

Cette politique a clairement atteint ses objectifs en matière de développement humain et d'assurer un avantage comparatif pour les activités économiques.

Aujourd'hui, vu que le marché national représente plus du tiers de l'énergie produite, une part qui continuera de croître, que l'accès à l'énergie est assuré pour tous, avec même une surconsommation d'une ressource non renouvelable et sans équité sociale, il est de mise de revisiter cette politique de prix poursuivie à ce jour.

De plus, la structure de prix actuelle doit être revue et adaptée pour permettre d'abord à l'Etat de récupérer toute la rente de l'exploitation des hydrocarbures et à l'opérateur de renforcer ses capacités de financement du développement du potentiel national de ressources en hydrocarbures et en énergies renouvelables.

Les prix de l'énergie connaissent en Algérie diverses subventions, implicites et explicites (directes et indirectes). Les subventions explicites sont prises en charge directement par le budget de l'Etat au niveau de la consommation (ex: subvention de l'électricité pour les clients du Sud du pays) ou lors de l'investissement (ex: financement de l'électrification rurale et de la DP gaz naturel), et indirectement par le Trésor public au niveau de l'investissement (ex: bonification des taux d'intérêt pour des projets d'investissement...) ou lors d'opérations d'assainissement financier.

Les subventions implicites qui sont la plus importante forme de subvention (en valeur). Elles n'apparaissent pas dans les comptes de l'Etat, d'où leur nature implicite.

Axe 1 Structure des prix des carburants en Algérie

Les prix de l'énergie (graphe1) sont constitués de trois principaux composants, soit:

- Prix de cession de l'énergie primaire (pétrole brut, gaz naturel),

- Marges de l'industrie (transformation, transport, distribution),
- Taxes (TVA, TPP, autres).

Les marges industrielles (rémunération de l'activité) sont pour les produits raffinés issus du pétrole, fixées de façon à couvrir les charges et dégager un surplus (marge effective) raisonnable, par référence au principe du « cost plus fee ». Ces activités industrielles ne connaissent pas de subvention implicite. Cependant, pour le cas de de l'électricité et de la distribution gaz, elles bénéficient de subventions explicites de l'Etat, citées plus haut.

Axe 2 : Evolution de la consommation des carburants

La consommation des carburants a atteint 15,7 millions de tonnes en 2016, en baisse de 2,4% par rapport aux réalisations de l'année 2015, bien inférieur au taux annuel moyen enregistré durant la période 2010-2015 qui est de 6,4% (voir tableau 1 en annexe).

La baisse a concerné aussi bien les essences (-3,8%) que le gasoil (-2,5%). Cependant la consommation du GPL/C a connu une forte hausse de (20%),

Le détail de l'évolution de la consommation par produit, est donné en annexe (tableau 1).

La consommation du gasoil a baissé de (2,5%) pour atteindre 10,3 millions tonnes en 2016. Un rythme bien inférieur à celui observé durant la période 2010-2015, qui était en moyenne de plus de 5% par an.

La hausse de la consommation du gasoil ces dernières années s'explique par le renforcement de la part des véhicules diesel dans le parc automobile national (graphe 2), avec une tendance à la diésélisation de plus en plus importante depuis l'année 2003, passant de 28% à plus de 34% en 2016, soit une évolution de de plus de 1 million de véhicules neufs.

Il est à noter que le gasoil représente 68% de la consommation totale des carburants.

La consommation des essences a connu une baisse plus importante que le gasoil soit - 3,8% en comparaison avec la même période de l'année 2015. En effet, la hausse de la consommation des essences sans plomb (+5,5%), a été largement compensée par la baisse des essences super (-15,1%).

Il est à signaler que la forte hausse de la consommation des essences sans plomb, par rapport autres types d'essences, résulte essentiellement de la nature du parc véhicule actuel, dominé de plus en plus par l'importation de véhicule neuf roulants à ce type de carburant.

En effet, et durant la période 2010-2015, les essences ont connu une hausse moyenne de 10% tirée essentiellement par la consommation de l'essence sans plomb en moyenne 20% par an.

Pour les GPL-Carburant la consommation a fortement augmenté à fin 2016 pour s'établir à 308 milles tonnes, reflétant une hausse de 20%, un niveau jamais atteint depuis l'année 2002.

A titre de comparaison, ce produit a connu une tendance baissière durant la période 2010-2015, soit un recul de 1,3% par an. Ce revirement pourrait s'expliquer par l'augmentation des écarts des prix par rapport aux autres carburants (essences et gasoil), ce qui a incité les automobilistes à s'orienter vers ce type de carburant moins cher et moins polluant.

Axe 3 : Les subventions implicites des carburants

La subvention implicite concerne uniquement le premier composant, soit le prix de cession du pétrole brut et du gaz naturel destinés pour la consommation sur le marché national dont le niveau est fixé par voie administrative, en deçà du prix qu'aurait appliqué le producteur dans un marché libre (prix international ou autre).

La subvention implicite est la différence entre ces deux prix. Elle est supportée essentiellement par l'entreprise Sonatrach productrice de pétrole brut et de gaz naturel.

En résumé la subvention implicite totale, selon l'approche mentionnée plus haut, se présente comme suit :

- Prix du pétrole brut estimé : 50 \$/b, soit une subvention totale estimée à 13,6 milliards de Dollars (1498 milliards de Dinars).
- Prix du pétrole brut à 100 \$/b : la subvention totale sera de 27,7 Milliards de Dollars (3044 milliards de Dinars);

La variation de la subvention est due principalement à deux facteurs déterminant, soit le prix du pétrole brut et la parité du DA par rapport au \$ qui s'échange en moyenne 1\$ = 109,2DA.

Axe 4 : Sensibilité de la demande des carburants au prix

Dans cette étude nous allons se concentrer sur l'analyse de la sensibilité de la demande des carburants à la hausse des tarifs des produits pétroliers appliqués à partir de janvier 2016, en se basant sur l'évolution de la consommation nationale à fin novembre 2016 et ce, en comparaison avec la même période en 2015 ainsi que la période antérieure à 2014.

En outre l'effet prix, d'autres facteurs déterminants ont contribué à variation de la consommation comme l'évolution de la croissance économique, les importations de véhicules avec un degré moins le climat.

Selon les données disponibles, une analyse descriptive, basée sur les élasticités, a été utilisé afin de mesurer l'effet de ces facteurs sur la consommation.

ne meilleure connaissance de ces effets est une aide à l'orientation des politiques publiques dans un contexte de hausse des prix qui semble inévitable à long terme. Elle permet, d'un point de vue économique, de prédire l'évolution de la consommation de carburant consécutive à une hausse du prix; et, d'un point de vue social, réfléchir à d'identifier les ménages vulnérables qui ne sont pas en mesure d'adapter leur consommation de carburants et qui sont les plus pénalisés par une hausse de prix.

Axe 5 : Impact des augmentations des prix sur la demande des carburants

Cette section porte sur une évaluation de l'impact de l'augmentation des prix sur la consommation des carburants. En outre l'effet prix, d'autres facteurs déterminants ont contribué à la baisse de la consommation comme l'évolution de la croissance économique, les importations de véhicules avec un degré moins le climat doux enregistré en hiver passé.

Selon les données disponibles, une analyse descriptive, basée sur les élasticités, a été utilisée afin de mesurer l'effet de ces facteurs sur la consommation.

L'élasticité mesure la quantité (en pour cent) de la demande si la variable déterminante change de 1%.

5.1 Elasticité des augmentations des prix:

En termes d'élasticité, l'effet prix à court terme des carburants (essences et gasoil) est très faible en 2016, et se situe entre -0,06 et -0,08, c'est-à-dire que lorsque les prix augmentent de 1 %, la consommation des essences diminue à court terme de l'ordre de -0,06% et le gasoil de -0,08% (voir tableau 2).

À court terme, l'élasticité montre la réaction instantanée aux changements de prix. Les consommateurs ont pas la possibilité de changer leur voiture et ne peuvent que modifier leur comportement de consommation et donc seulement une réaction partielle est normalement ressentie.

A court terme, les ménages ont des possibilités limitées pour adapter leurs dépenses de carburants aux évolutions des prix. En particulier, ils ne peuvent pas changer de véhicule pour une voiture moins gourmande en carburants ou abandonner la voiture au profit d'autres modes de transport à la moindre hausse des prix, d'autant plus que les transports en communs ne sont pas assez développés dans notre pays.

Pour annuler l'effet d'une hausse des prix, la première solution à la disposition des ménages à court terme réside dans un recours moindre à la voiture, par exemple en limitant les

déplacements inutiles. Une autre possibilité réside dans la modification du comportement au volant en vue de réduire la consommation.

Cependant, les ménages aisés devraient a priori être moins sensibles à court terme aux variations de prix ; une hausse des prix ayant un impact moindre sur leur budget par rapport aux ménages modestes à des revenus limités.

5.2 : la croissance économique :

La croissance du PIB hors hydrocarbure a enregistré une baisse de 1,3% au 1er trimestre 2016 par rapport à la même période de l'année précédente (voir tableau 4), les secteurs d'activités à forte consommation des carburants ont enregistré une baisse de la croissance, à savoir l'agriculture et pêche, le transport et communication les BTPH et le secteur des mines et carrières.

La baisse de l'activité économique hors hydrocarbure de -1,3% a un effet négatif sur la consommation des carburants de - 1,5%.

5.3 : Les importations des véhicules neufs :

Autre facteur est celui des importations des véhicules neufs, en effet, la mise en œuvre du régime des licences et des quotas d'importation de véhicules neufs a sensiblement influé sur le rythme de croissance du parc automobile. Le premier semestre 2016 a enregistré une baisse de 75% de nombre de véhicules importé (voir tableau 3) comparé à la même période de l'année précédente, le taux de croissance du parc est de 1,5% à fin juin, inversement proportionnelle au taux de croissance moyen de la consommation des carburants, soit - 1,5%. Cela nous ramène à dire que l'effet de la baisse des importations de véhicules neufs est négatif sur la consommation des carburants.

Ainsi et en dépit de la baisse de l'activité économique pour le premier trimestre 2016, due à la chute des prix du pétrole sur le marché international, couplé avec l'augmentation des prix des produits pétroliers (+36%) et la forte chute de l'importation de véhicules neufs de 2016, en moyenne de -75% par rapport au 1^{er} semestre 2015, leurs impact, à court terme, reste faible sur la consommation des carburants à fin novembre 2016, soit des baisses respectives de 2,2% pour les essences et 2,9 pour le gasoil .

L'impact de ces facteurs sera significatif à moyen et à long terme, donc en moyenne, nous nous attendons à une baisse importante de la consommation des carburants. Par contre, l'absence d'un programme d'entretien robuste encouragera le vieillissement du parc automobile, à son tour engendrera un effet inverse sur la consommation des carburants.

Conclusion

On constate que malgré l'augmentation des prix des carburants les niveaux des prix restent inférieurs à ceux pratiqués dans la région, de même une comparaison avec des pays similaires (producteurs et exportateurs de pétrole) comme les pays de l'OPEP, l'Algérie se trouve parmi ceux qui ont des prix bas.

En comparaison avec les prix sur le marché international, l'écart est très important. Ce différentiel induit un manque à gagner à l'Etat sous forme de subventions implicites sans compter les autres externalités comme l'entretien des routes et l'impact de la pollution sur l'environnement et la santé de la population.

Idée est de dire que même avec augmentations importantes des prix des carburants, le comportement des ménages sur le court terme n'a pas connu des changements majeurs sur le mode de consommation.

Pour bien évalué l'impact de l'augmentation des prix sur la consommation des carburants, il nécessaire de faire une analyse plus détaillée sur une période relativement longue pour déterminer et évaluer l'impact plus précisément.

Bibliographie:

- *Rapport de conjoncture de mois de Nov. 2016, Naftal*
- *Bilan énergétique, Ministère de l'énergie, site web ; (<http://www.energy.gov.dz>)*
- *Décision n°53 du 10/12/2015, ARH.*
- *Loi de finances 2016,*
- *Site web de l'Office National des Statistiques,*
- *Site web de Centre National de l'information et des Statistiques des Douanes CNIS.*
- *Elaboration et Analyse des tableaux par nous-même.*

Annexes

Tableau 1: Evolution de la consommation de carburants

Millions de Tonnes	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Evolution (%) 16/15
Total GPL	1,90	1,91	1,99	2,00	1,90	1,90	1,88	-1.1
dont GPL-Carburant	0,31	0,32	0,31	0,29	0,27	0,26	0,30	15.4
Total Essences, dont:	2,70	3,00	3,34	3,83	4,12	4,43	4,26	- 3,8
Sans plomb	0,52	0,62	0,68	0,89	1,06	1,27	1,34	5.5
Super	1,16	1,30	1,59	1,80	1,95	1,85	1,57	-15.1
Normal	1,02	1,08	1,07	1,14	1,11	1,09	1,11	1,8
Total Gasoil, dont:	8,27	8,85	9,50	9,81	10,03	10,65	10,38	-2,5
Gasoil terre	8,22	8,81	9,45	9,75	9,98	10,59	10,32	-2,5
Total Carburants terre (y compris GPL-C)	11,23	12,13	13,10	13,87	14,37	15,33	14,96	-2,4
Jet A1	0,47	0,47	0,51	0,54	0,56	0,56	0,57	1,8
Fuel oil	0,27	0,21	0,21	0,22	0,21	0,22	0,19	-13.6
Total carburants (y compris GPL-C)	12,02	12,85	13,87	14,69	15,19	16,10	15,71	-2,4

Tableau 2: tarifs carburants et écart par rapport aux tarifs précédents

Prix des carburants terre à la pompe (Prix TTC- DA/I)

<i>Produits</i>	<i>Anciens tarifs 2015</i>	<i>Nouveaux tarifs (applicable à partir du 1er janvier 2017)</i>	<i>Evolution (%)</i>	<i>Elasticité prix directe</i>
<i>GPL/c</i>	<i>9,0</i>	<i>9,0</i>	<i>-</i>	
<i>Essence Super</i>	<i>23,0</i>	<i>31,42</i>	<i>36,61</i>	<i>-0,06</i>
<i>Essence Normale</i>	<i>21,2</i>	<i>28,45</i>	<i>34,20</i>	
<i>Essence SP</i>	<i>22,6</i>	<i>31,02</i>	<i>37,26</i>	
<i>Gas-Oil</i>	<i>13,7</i>	<i>18,76</i>	<i>36,93</i>	<i>-0,08</i>
<i>Moyenne Pondérée</i>	<i>15,0</i>	<i>20,39</i>	<i>35,93</i>	<i>-0,07</i>

Tableau 3: Evolution semestrielle du parc véhicule:

	<i>1er sem. 2015</i>	<i>1er sem. 2016</i>	<i>Evolution (%)</i>
<i>Importations de véhicules neufs</i>	<i>190 694</i>	<i>47 484</i>	<i>-75</i>
<i>Parc automobile</i>	<i>5 482 233</i>	<i>5 730 640</i>	<i>4,5</i>

Tableau 4: Evolution trimestrielle du PIB par secteur d'activité:

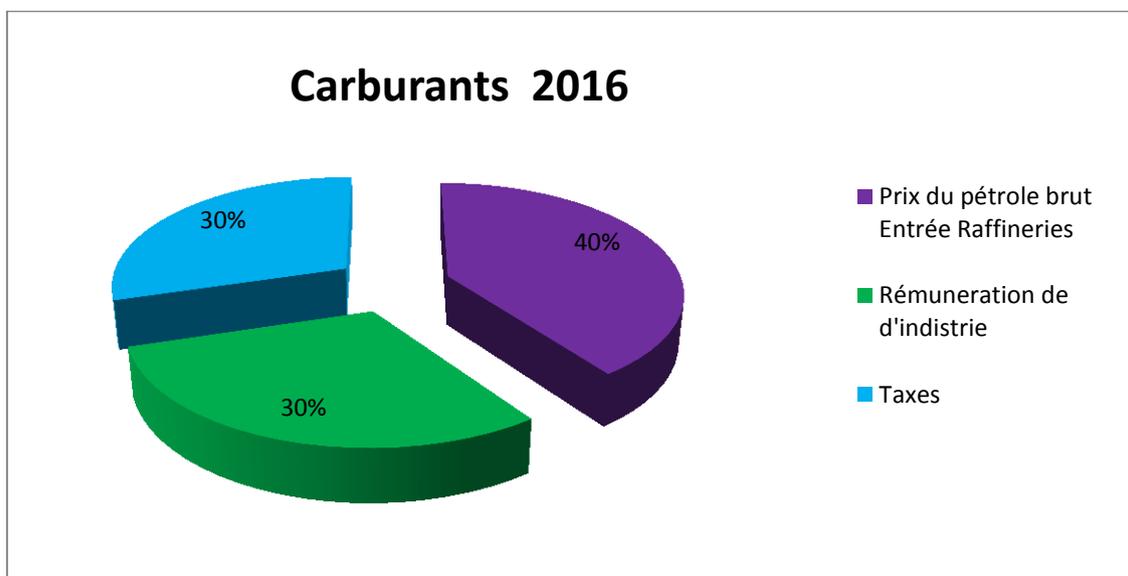
Croissance du PIB par secteur d'activité en (%)

<i>PIB par secteur</i>	<i>1^{er} trimestre 2015</i>	<i>1^{er} trimestre 2016</i>	<i>Ecart</i>
<i>Agriculture et pêche</i>	<i>6,3%</i>	<i>4,8%</i>	<i>-1,5%</i>
<i>BTPH</i>	<i>4,8%</i>	<i>4,3%</i>	<i>-0,5%</i>
<i>Mines et carrières</i>	<i>3,6%</i>	<i>5,6%</i>	<i>2,0%</i>
<i>Transport et Communication</i>	<i>6,3%</i>	<i>5,0%</i>	<i>-1,3%</i>
<i>Total PIB hors Hydrocarbures</i>	<i>5,1%</i>	<i>3,8%</i>	<i>- 1,3%</i>

Tableau 5: Evolution de production des produits pétroliers.

Millions de Tonnes	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	TCAM (%) (2016-2015)
<i>GPL issus du raffinage</i>	0,57	0,52	0,47	0,60	0,80	0,74	0,76	3,2
<i>Total Essences, dont:</i>	2,67	2,57	2,27	2,3	3,01	2,8	2,61	-6,5
<i>Sans plomb</i>	0,72	0,61	0,12	0,27	0,65	0,5	0,46	-12,3
<i>Super</i>	0,95	0,94	1,01	0,98	1,25	1,15	1,01	-12,4
<i>Normal</i>	1,01	1,02	1,14	1,05	1,11	1,11	1,14	2,4
<i>Gasoil</i>	7,81	7,57	6,87	7,04	9,03	8,83	8,88	0,7
<i>Total Carburants (y.c GPLC)</i>	11,07	10,61	9,61	10,11	12,76	12,37	12,26	-0,76
<i>Jet AI</i>	1,41	1,21	1,2	1,71	2,0	1,63	1,65	1,5
<i>Naphta</i>	7,44	6,92	6,42	6,32	8,72	8,37	7,92	-5,3
<i>Fuel oil</i>	5,75	5,85	5,11	5,36	6,59	6,62	6,88	3,9

Graphe 1: Structure du prix 2016 (Essences et Gas-oil)



Graphe 2: Evolution du parc Auto par type du carburant période 2003-2015

