NABNI نبني

نبني جزائرنا على أفكار جديدة

Notre Algérie Bâtie sur de Nouvelles Idées

PLAN أبدأ (2016-2018)

Dix chantiers d'urgence en Trois ans pour éviter l'iceberg

Nous avons une dernière fenêtre d'opportunité pour réformer ne la perdons pas !

Démarrer les réformes difficiles :

Chantier n° 7 : Entamer une augmentation progressive et différenciée des prix des biens et services subventionnés.

Augmenter progressivement et raisonnablement les prix de l'énergie (**carburant, électricité**[1] **et gaz**) tout en **visant des prix qui préservent le pouvoir d'achat des plus démunis et qui maintiennent un avantage comparatif pour l'industrie**. Dans le cas des carburants, cette hausse des prix aboutira au moins au **doublement des prix sur trois ans.** (afin, à minima, de rattraper l'inflation cumulée depuis que les prix ont été figés). Dans le cas de l'électricité et du gaz, un ciblage géographique pourra permettre d'épargner les ménages démunis de cette augmentation de prix et il sera également possible de maintenir le tarif actuel sur les tranches basses de consommation et de l'augmenter significativement pour les tranches hautes afin de réduire les gaspillages. Ces augmentations permettront d'atteindre progressivement la couverture des coûts à l'échelle du territoire national, en maintenant la péréquation tarifaire pour ne pas pénaliser les régions aux coûts élevés (des augmentations similaires pourront avoir lieu pour l'eau)

L'augmentation des prix de l'énergie est aussi urgente que nécessaire. Elle permettra de remédier d'une part au **déficit chronique de la filière** énergie et son renflouement par l'Etat et par les banques publiques ; et d'autre part, elle permettra de **remédier à la surconsommation des ressources énergétiques** et au **gaspillage**.

Le prix du carburant pourra être augmenté de 10 DA par an (essence et Diesel) sur au moins 3 ans. Les prix du Diesel et de l'essence convergeront afin de rééquilibrer le parc automobile et réduire la pollution.[2] Le prix du GPL sera maintenu attractif pour développer l'utilisation de ce carburant propre.

---

[1] Les prix de l'électricité n'ont pas été augmenté depuis 2005. Une augmentation annuelle équivalente à l'inflation de l'ordre de 4% représenterait un prix aujourd'hui supérieur de 50%.

[2] Le prix cible est à estimer en fonction des besoins de la filière et des impacts économiques de la hausse, l'Algérie pouvant conserver son avantage compétitif d'une énergie peu chère pour attirer les IDE et se réindustrialiser. Un premier repère serait le prix pratiqué en Tunisie, le **triple du prix** algérien (5 à 7 fois au Maroc), soit autour de 10DA d'augmentation par an.

L'objectif ciblé en matière tarifaire serait d'atteindre un prix d'équilibre des produits énergétiques qui permettent, au minimum : (i) la couverture des coûts pour les opérateurs, notamment via une discrimination tarifaire raisonnable entre segments de clientèle ; (ii) le maintien de la compétitivité de l'Algérie, notamment en matière d'industrie en aval des hydrocarbures ; (iii) la réduction de l'incitation au trafic aux frontières ; (iv) la régulation de la demande. Ces ajustements de prix doivent en outre être proposés par les opérateurs économiques qui connaissent le mieux le marché et ses paramètres, faire l'objet d'un contrôle par les autorités de régulation sur des bases économiques, de manière à offrir une visibilité dans le calendrier de rééquilibrage tarifaire qui soit accompagnée par une communication publique adaptée.

Un prix du carburant à la hausse permettra également de **rationaliser la consommation interne de carburant** et de tendre vers plus d'efficacité énergétique car les achats de voitures s'orienteront vers des voitures moins consommatrices, en particulier si ces réformes s'accompagnent de mise en place de nouveaux standards pour des véhicules moins consommateurs et moins polluants. La hausse des prix des carburants pourra aussi comprendre **une nouvelle taxe sur les carburants** destinée à accroitre les revenus de l'Etat et pourra alimenter le Fond national pour l'environnement destiné, entre autres, à encourager les projets d'investissement dans les technologies propres ou au Fonds national pour la maîtrise de l'énergie ou encore au développement des transports en commun.

Cette hausse des prix des carburants s'accompagnera de **mesures de compensation des entreprises concernées et notamment celles de transport en commun de voyageurs et de marchandises** via des subventions directes (bons d'essence ou transferts directs) afin de maîtriser l'inflation et ne pas pénaliser les populations ne possédant pas de voitures et utilisant les transports en commun.

Ce système de compensation, par bons d'essence par exemple, permettra entre autres **d'encourager certains opérateurs (taxis, transporteurs) à sortir de l'informel** afin de pouvoir accéder à ces aides. Compenser les entreprises de transport de voyageurs permettra également d'atténuer l'effet de la hausse des prix des carburants sur les **populations modestes qui ne possèdent pas de voitures et qui empruntent les transports en commun**. Cette compensation permettra également de conserver la rentabilité du secteur et encourager la création d'entreprises de transport en commun.

Réduire progressivement et modérément les subventions directes au blé importé afin de réduire le fardeau sur le budget de l'Etat de plus de 2 Mds par an, d'atténuer la facture d'importation qui s'élève à près de 4 Mds USD par an et **changer les comportements de consommation et endiguer le gaspillage du pain** qui est estimé à **40 millions de dollars par an** ainsi que la **contrebande de produits céréaliers aux frontières**. Cette augmentation pourra se faire **sans heurter le pouvoir d'achat des plus démunis** car les prix aujourd'hui sont extrêmement bas. L'objectif est de rediriger ces montants vers des transferts monétaires directs auprès des plus démunis qui soient neutres sur la composition du panier alimentaire des plus démunis.

En effet, 10% de réduction de consommation de pain génèrerait une **réduction de près de 400 millions d'USD sur la facture d'importation du blé**. Une réduction conséquente comparée aux mesures insignifiantes et potentiellement populistes interdisant l'importation de kiwis, ananas et autres eaux minérales.

Mettre fin aux subventions du sucre et de l'huile importés en réinstaurant les droits de douanes et la TVA qui avaient été gelés temporairement—pour six mois—en 2011, dans un contexte particulier. Il faudra aussi supprimer le mécanisme de lissage des prix à l'importation. Subventionner le sucre revient à subventionner des aliments générant obésité, diabète et maladies cardio-vasculaires **néfastes pour la santé des citoyens et générant des coûts sanitaires non négligeables**. Ces subventions constituent une utilisation contre-productive des deniers publics et alimentent les maladies chroniques. Cette augmentation des prix pourra s'accompagner d'une campagne médiatique sur les régimes alimentaires et de nouvelles normes sur la présence des sucres et huiles dans les aliments.

Une grande **campagne médiatique d'information** expliquant les **raisons** de la réforme des subventions ainsi que son **déroulement** devra être lancée avec le support de personnalités du gouvernement, de la scène politique, académique et pourquoi pas des personnalités du monde du sport et du spectacle et des leaders d'opinion comme cela a été fait en Iran pour la réformes des subventions aux carburants et alimentaires.

Une augmentation graduelle et plus lente la première année permettra – outre le fait de modérer l'inflation- de mettre **parallèlement** en place les **mécanismes de compensations des ménages** à travers les étapes suivantes :

- Effectuer une étude consistant à **sonder la population et les différentes parties prenantes** sur les augmentations de prix et leur degré d'acceptabilité et les modes de compensation acceptables comme cela a été fait dans d'autres pays tels que le Maroc avant la hausse des prix des carburants.
- **Modéliser les impacts** des différentes baisses de subventions sur les différentes tranches de population et évaluer finement qui serait impacté par chaque baisse de subvention (urbain versus rural) ainsi que les montants des transferts pour compenser ces impacts.

Impacts attendus:

L'augmentation modérée et progressive des prix se fera sans perte de pouvoir d'achat des catégories vulnérables. La mise en place de transferts ciblés, nettement plus efficaces (cf. chantier 7) permettra même d'augmenter le pouvoir d'achat des plus défavorisées. La pauvreté sera ainsi réduite tout en dégageant des marges de manœuvre budgétaires supplémentaires pour investir notamment dans les postes importants et d'avenir tels que l'éducation et la santé.

Relever progressivement les prix de l'énergie (carburant, électricité et gaz) permettre de rationaliser et réduire leur consommation, ce qui libérera plus de quantités de pétrole et de gaz

à l'exportation. Notons qu'avec la trajectoire actuelle nous n'aurons plus d'énergie à exporter à horizon 2030 (ce qui s'est produit en Indonésie il y a quelques années).

Cela permettra également de renflouer la filière énergie afin de lui donner les moyens d'investir et de se développer ainsi que de renflouer les caisses de l'Etat en fiscalité pétrolière et en devises via une importation accrue d'énergie.

Réduire modérément et progressivement les subventions aux produits alimentaires importés (blé, sucre et huile) permettra de réduire les gaspillages alimentaires et de rationaliser les régimes alimentaires trop portés sur le pain, les huiles et les sucres. Cela permettra de réduire les dépenses budgétaires via une augmentation modérée des prix et de donner un signal positif aux producteurs agricoles afin qu'ils investissent dans des activités agricoles liées au blé, sucre et huile.

Cela permettra progressivement réduire les subventions à des biens importés et l'hémorragie de devises que cela génère.

Institutions responsables : Ministère de l'Energie et Ministère des Finances (éventuellement Ministère de l'Agriculture et Offices associés et concernés).