

La nouvelle tendance des marchés de l'automobile, quelle incidence sur la consommation et les prix des carburants en Algérie ?

The new market trend of the car, which incidence on consumption and the fuel prices in Algeria?

Dr Idres BILAL

*Faculté des Sciences Economiques, Commerciales et des Sciences de gestion
Université Abderrahmane MIRA, Béjaïa, Algérie*

Idresbilal1979@gmail.com

Pr Kaïd Tlilane NOUARA

Faculté des Sciences Exactes, Laboratoire d'Informatique Médicale (LIMED)

Université Abderrahmane MIRA, Béjaïa, Algérie

Résumé:

En Algérie, l'effet de la croissance économique et du revenu par habitant s'est avéré un puissant facteur favorisant la demande automobile. C'est à priori une des causes de l'expansion de la demande des carburants dans le secteur du transport routier et par conséquent, le recours à l'importation. En effet, c'est le système automobile qui sans doute a le plus profité de la bonne conjoncture économique de la décennie 2000, en l'absence, en amont, de stratégies prospectives et défensives dans le secteur des transports. Dans cet article, il sera question d'évaluer cette nouvelle tendance à la motorisation en Algérie et définir son incidence sur les prix des carburants.

Mots clés : *Marché de l'automobile, demande automobile, efficacité énergétique, prix des carburants, subventions, Algérie*

Abstract:

In Algeria, the effect of the economic growth and income per capita proved to be a powerful factor supporting the automobile request. It is a priori one of the causes of the expansion of the request of the fuels in the sector of road transport and consequently, the recourse to the importation. Indeed, it is the automobile system which undoubtedly benefitted the most from the good economic conjuncture of the decade 2000, in the absence, upstream, of prospective and defensive strategies in the transport sector. In this article, it will be a question of evaluating this new trend with the motorization in Algeria and of defining its incidence about the prices of the fuels.

Keywords: *Market of the car, requires automobile, energy efficiency, price of the fuels, subsidies, Algeria.*

Introduction

Le secteur des transports est essentiel au développement économique et social. Le désir d'une mobilité rapide et confortable est aussi très largement partagé dans le monde. Les immenses avantages fournis par le secteur des transports doivent cependant être mis en relief au regard de certains de ses impacts, économiques et environnementaux. En effet, les transports représentent plus de 20% de la consommation mondiale d'énergie et 57% de la consommation mondiale de pétrole qui est une ressource non renouvelable¹.

Le parc mondial de véhicules particuliers a plus que triplé en trente ans en raison de la croissance du niveau de la motorisation dans les pays émergents de l'Asie du Sud Est (Thi Thanh Huong N 2011, Phu TN, 2005) et dans certains pays de l'Europe de l'Est et du Maghreb, induisant ainsi une plus grande consommation des ressources énergétiques épuisables (pétrole, gaz). C'est à priori une des causes de l'expansion de la demande d'énergie². Toutes ces préoccupations renouvellent aujourd'hui la problématique malthusienne, craignant les effets dévastateurs du développement, de la croissance de la population et de ses besoins, supposés exponentiels par rapport à la régénération des ressources naturelles. L'analyse économique s'efforce depuis longtemps d'éclairer ce débat et apporter de nouveaux instruments de politiques des transports, en offrant un critère simple d'évaluation des politiques à savoir : l'efficacité économique ou analyse coût/bénéfice (efficacité au sens de Kaldor-Hicks ou critère utilitariste)³.

La problématique de la maîtrise de la consommation des carburants en Algérie, notamment dans le secteur des transports, n'est pas nouvelle. Elle occupe néanmoins une place de plus en plus importante dans la politique énergétique du pays, en raison de la part du secteur des transports routiers dans le bilan énergétique national. La chute des prix du pétrole depuis 2013 relance le débat sur la pertinence des subventions à l'énergie et sur la nécessité d'entreprendre sereinement des réformes. Toutefois, pour progresser avec succès dans la voie de l'exploitation durable de l'énergie et des transports, surtout dans un pays vulnérable caractérisé par une économie rentière d'où la volatilité des prix internationaux du brut est le principal effet négatif d'un choc exogène, faut-il continuer à dépenser plus en subventions à l'énergie, notamment aux carburants, pour permettre aux citoyens d'avoir une énergie bon marché, ou faut-il indexer les prix des carburants sur le cours du baril de pétrole ? Dans cet article, il sera question dans un premier lieu d'analyser l'évolution des marchés de l'automobile dans l'ensemble des continents et dans un second lieu, d'évaluer la consommation et les prix des carburants en monnaie courante et constante.

1 AIE (2006). Manuel sur les statistiques de l'énergie : Consommation du pétrole, France. P 96.

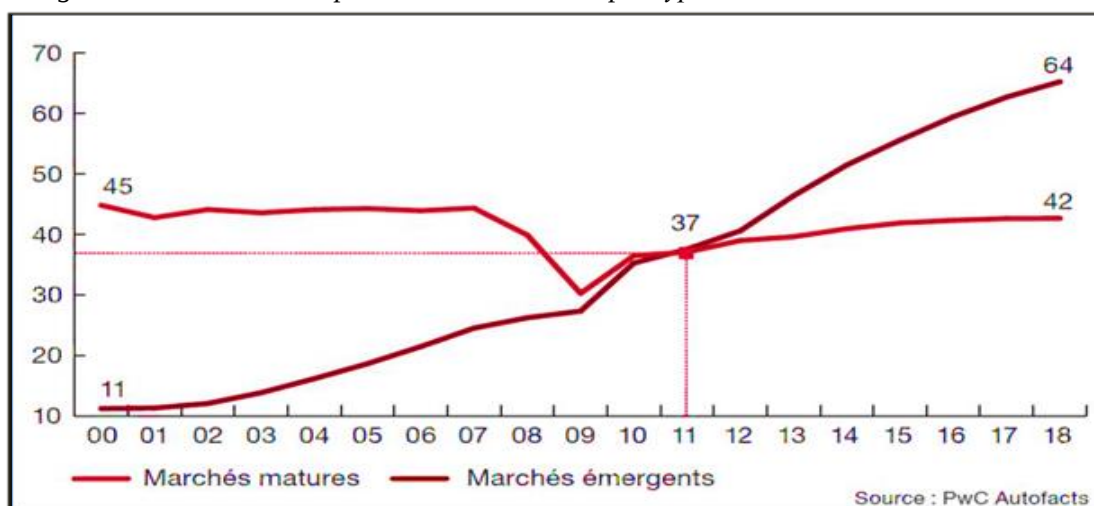
2 IFP (2005). Rapport sur la consommation d'énergie dans le secteur du transport. Ed, panorama. France. P 2.

3 La théorie économique propose un second critère d'évaluation, le critère de Pareto, qui est largement inopérant dans le cas des politiques de transport. Le critère de Pareto considère ainsi que la mise en œuvre d'une nouvelle politique n'est souhaitable que s'il n'y a pas de perdants. Il ne permet donc pas de comparer toutes les politiques de transport, puisque pour la plupart d'entre elles, il y aura toujours un perdant si on recourt à une catégorisation assez fine de la population.

1. Evolution des marchés de l'automobile : quelle tendance pour l'avenir ?

Aujourd'hui, les pays émergents et en développement sont devenus la cible des producteurs automobiles. Le secteur automobile mondial connaît une phase de refonte de sa chaîne de valeur avec un basculement de la demande et de l'offre mondiale vers ces pays qui restent attractifs par le faible coût de la main d'œuvre et la faible motorisation. Après la chute spectaculaire de la production, dans les marchés matures en 2009, à 61,8 millions d'unités en raison des effets de la crise de 2008, la production mondiale de véhicules a repris son trend haussier avec une percée de plus en plus marquée des grandes puissances émergentes. En 2013, elle a atteint 87,3 millions de véhicules (tous types confondus), soit une hausse de plus de 3,8% par rapport à 2012 (cf. Figure 1).

Figure 1. Evolution de la production automobile par type de marché en millions d'unités



Source: PwC Autofacts. In: <http://www.pwc.com/gx/en/industries/automotive/autofacts/analyst-notes.html>

La mutation de l'industrie automobile sur le plan mondial a incité un important redéploiement des capacités de production entre les grandes zones géographiques. L'industrie de certains pays connaît une très forte croissance quand d'autres déclinent à grande vitesse (cf. Carte 1). En effet, de fortes disparités subsistent entre les régions : l'Asie maintient son leadership, avec une production totale atteignant 45,8 millions d'unités en 2012 (52% de la production mondiale), suivie par l'Amérique avec 21,13 millions d'unités (24%) et l'Europe avec moins de 20 millions d'unités (23%)¹.

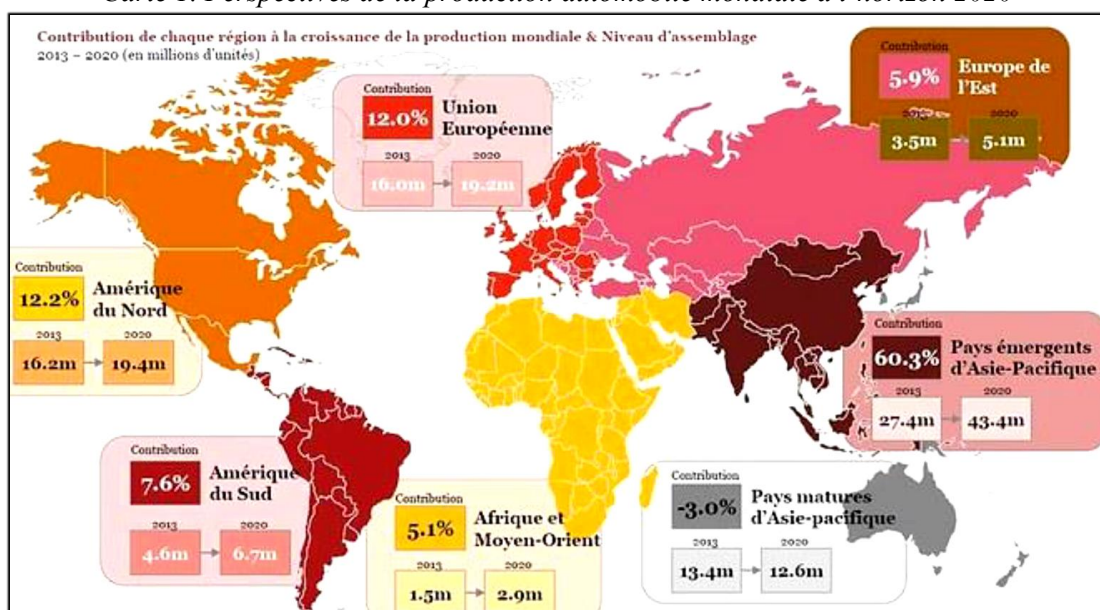
Selon une étude du cabinet Price Waterhouse Coopers, publiée en Octobre 2014, la production automobile mondiale va croître de 4,1 % en moyenne d'ici à 2020 pour atteindre 109 millions de véhicules produits. Toutefois, cette embellie ne profitera pas à tous de manière égale, les

¹ Organisation Internationale des Constructeurs d'automobiles (OICA), world motor vehicle production by country and type. In: <http://www.oica.net/category/production-statistics/2013-statistics/>. Consulté en Mai 2015

marchés émergents contribuant à hauteur de 86,5 %, les pays d'Asie Pacifique, en particulier la Chine, tireront la production vers le haut, avec 43,4 millions d'unités en 2020 (60,3 % de la production mondiale) comme le montre la carte 3. L'Amérique du Nord devrait largement dépasser les niveaux de production d'avant-crise, avec 19,4 millions d'unités contre 15,1 millions d'unités en 2007 et contribuera à hauteur de 12 % d'ici à 2020.

De même, pour l'Union Européenne, qui devrait poursuivre son rattrapage de manière "limitée et progressive", après avoir touché le fond en 2013 (15,9 millions d'unités), la production automobile européenne devrait atteindre 19,2 millions d'unités. Quant à l'Afrique et le moyen Orient, leur production va doubler passant ainsi de 1,3 million d'unités à 2,9 millions d'unités. En effet, l'Algérie attire aujourd'hui de nombreux constructeurs automobiles (Renault, Peugeot, Hyundai, Volkswagen, etc.) à la recherche des coûts plus faible et donc plus de compétitivité, mais aussi pour pénétrer les marchés d'Afrique qui sont parmi les plus dynamiques actuellement.

Carte 1. Perspectives de la production automobile mondiale à l'horizon 2020

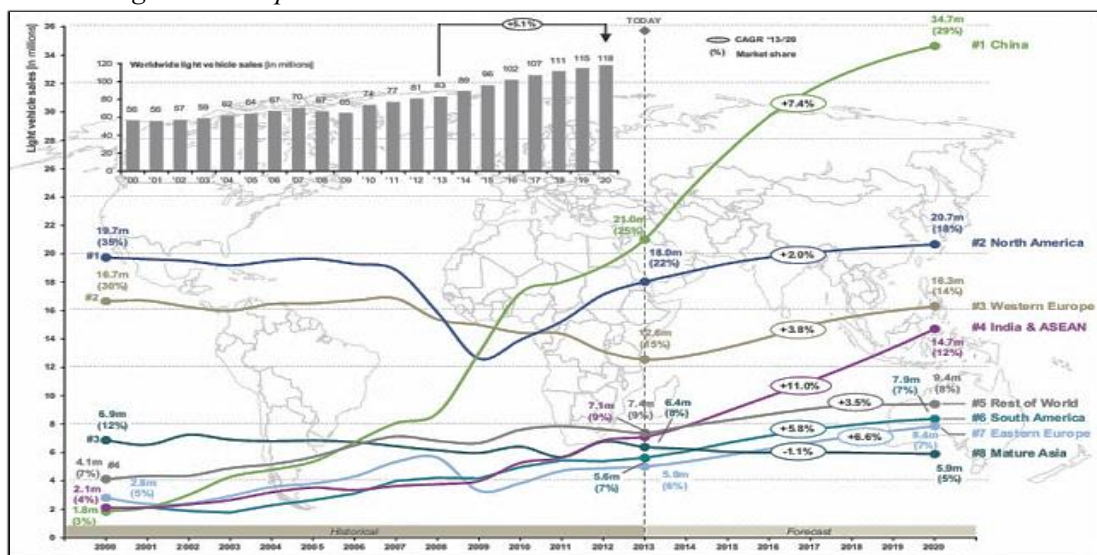


Source: Price Waterhouse Coopers, 2014. In: http://www.pwc.fr/secteur_automobile_france.html

Pour ce qui est de la demande automobile, son déplacement vers la Chine atteindra des niveaux sans précédent en 2020 avec 34,7 millions d'unités. L'Amérique du Nord sera le deuxième plus grand marché, avec près de 20% du volume des ventes annuel mondial (20,7 millions). L'Europe de l'Ouest conservera, quant à elle, jusqu'en 2020 la troisième place devant l'Inde et l'ASEAN (l'Association des Nations de l'Asie du Sud-Est). Avec une hausse de 3,5%, la demande sera aussi enregistrée dans les pays du reste du monde à savoir l'Afrique et le Moyen Orient qui seront appelés à se motoriser et à renouveler leur parc automobile vétuste, surtout

que l'implantation des industries automobiles bénéficie, aujourd'hui d'un large soutien économique et de la bienveillance des politiques¹ (cf. Figure 2).

Figure 2. Perspectives de la demande automobile mondiale à l'horizon 2020



Source: KPMG, Global automotive retail market, September 2013. In: <https://www.kpmg.com/tr/en/IssuesAndInsights/ArticlesPublications/Documents/global-automotive-retail-market-study.pdf>

2. Evolution du parc automobile en Algérie : quelles conséquences ?

Dans un contexte de mutations des marchés automobiles européens et asiatiques, les pays émergents et en développement sont devenus la cible des producteurs automobiles. Les déconvenues de la politique algérienne orientée, dans un premier temps, vers l'importation de véhicules (en absence d'une industrie locale) et dans un second temps, vers l'industrie automobile, ont engendré de nombreuses externalités négatives et des coûts incompressibles aux pouvoirs publics reposant sur l'importation d'un produit fini et de ses dérivés².

En Algérie, le parc automobile a plus que doublé en 25 ans, passant de 2,6 millions de véhicules en 1997 à plus de 5,6 millions de véhicules en 2015. Une croissance galopante est enregistrée à partir de 2003 suite à la croissance du nombre de véhicules de tourisme mis en circulation (cf. Figure 3). Cette croissance remarquable de la demande automobile peut s'expliquer par la concurrence enregistrée dans le marché de l'automobile algérien, avec l'importation massive des véhicules asiatiques (Daewoo, Hyundai, Mitsubishi)³ et françaises (Renault, Peugeot,

1 Goodwin P (1999). RAC 1999, Car dependence, Londres, Royal automobile Club Foundation of Motoring and the environment

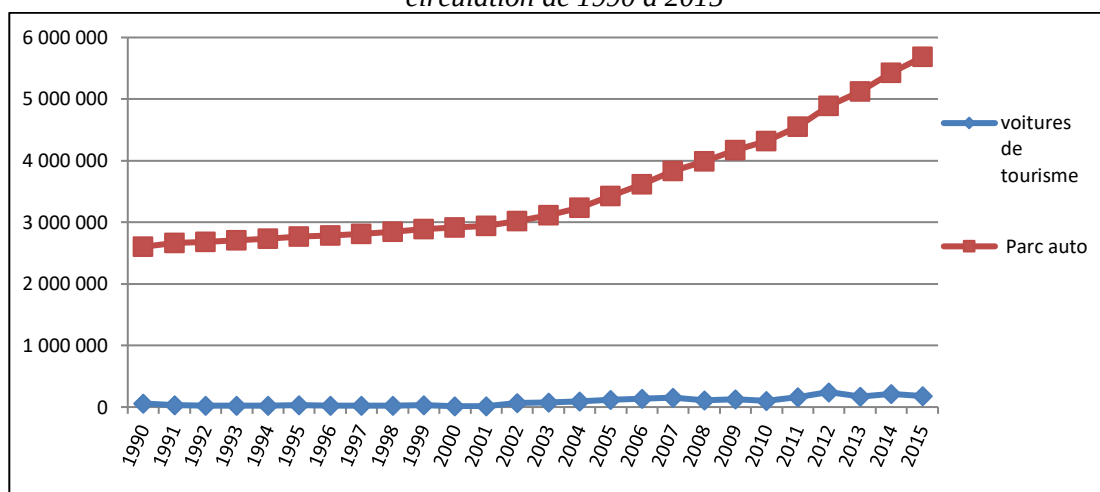
2 Idres, B (2018). Quelle politique pour le transport routier urbain dans une perspective d'un report modal vers les transports durables : Cas de la wilaya d'Alger. Thèse de doctorat en Sciences économiques. Option économie de l'environnement. Université de Bejaia. P 141.

33 Selon les statistiques du Centre National d'Informatique et des Statistiques de la Douane (CNIS), le nombre de véhicules importés par le concessionnaire Hyundai a été multiplié par 11, entre 2001 et 2005,

Citroën). En conséquence, de nombreuses externalités négatives sont enregistrées à savoir l'augmentation de la densité du trafic routier dans le nord du pays, de nombreux accidents de circulation sur les routes nationales¹ et une consommation croissante de carburants (IDRES, B ; KAÏD TLILANE, N. 2016).

En 2015, les véhicules de tourisme représentent l'essentiel du parc automobile algérien avec une part de 64,2 % du parc total, suivi successivement par les camionnettes et les poids lourds avec respectivement une part de 20% et 7,3%. La part de ces deux derniers peut s'expliquer par la mise en œuvre depuis 1996 du dispositif d'aide dans le cadre de l'Agence Nationale de Soutien à l'Emploi de Jeune (ANSEJ) pour les jeunes désirant créer des entreprises de transport. Grâce notamment à la politique de soutien à la création d'emploi, plusieurs jeunes chômeurs ont pu ainsi se doter d'une camionnette ou d'un camion pour un usage professionnel. Par ailleurs, la revalorisation des salaires et l'instauration du crédit automobile en 2000 ont permis à certaines familles à revenu moyen et sans distinction de sexe à se motoriser (Idres, B. 2018). Ceci explique la croissance de la demande automobile et la part importante de ce type de véhicule dans le parc roulant.

Figure 3. Evolution du parc automobile national et le nombre de véhicules de tourisme mis en circulation de 1990 à 2015



Source : Graphique réalisé par nos soins à partir du rapport de l'ONS sur la situation annuelle du parc national automobile. In www.ons.dz/-Parc-Automobile-.html.

3. La subvention à l'énergie, pour quelle efficacité énergétique ?

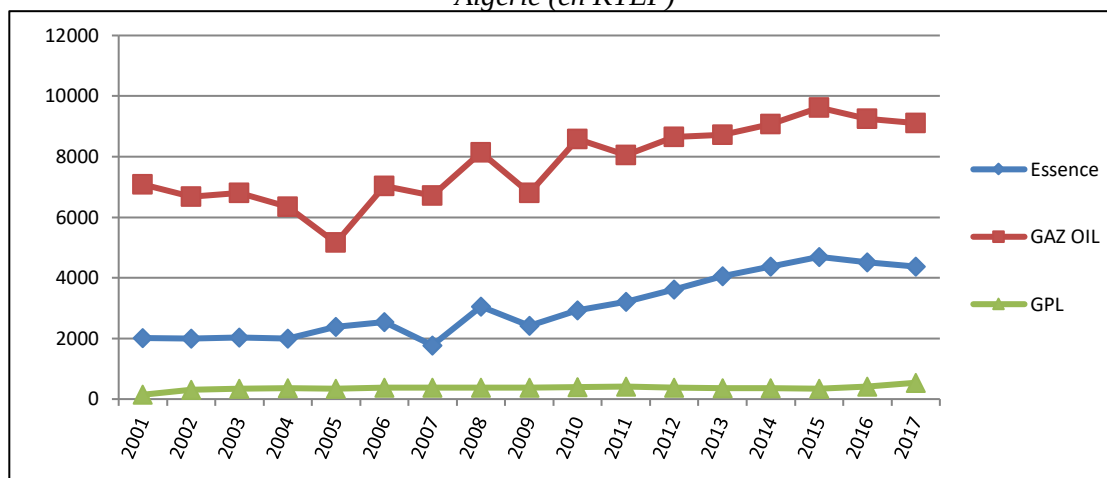
La consommation de carburant croît et varie constamment en Algérie et dans la plupart des secteurs selon le bilan annuel du ministère de l'énergie et des mines. Cependant, la

passant ainsi de 2 301 véhicules à 26.103 véhicules. En 2015, Hyundai occupe la troisième place selon le nombre de voitures importés par les concessionnaires étrangers.

1 Selon le bilan du centre national de la prévention et de la sécurité routière (CNPSR 2014), le nombre d'accidents de circulation est de 40.101, soit un taux de croissance de 22% par rapport à 2010, causant ainsi des blessures à près de 66.000 personnes et la mort de 4.812 personnes, dont la plupart sont survenus sur les routes nationales et un peu moins sur l'autoroute.

consommation dans le secteur du transport routier amorçait une croissance continue entre 2009 et 2015, passant ainsi de 9.597 Ktep à 14.655 ktep, et enregistre une légère baisse entre 2015 et 2017 estimée à 3,5%. Cette consommation devance largement la consommation du secteur de l'industrie et du BTP réunis estimé à 9.943 Ktep, malgré le nombre important de projets d'investissement engagés sur le territoire national et les besoins importants de ce secteur en énergie¹. La consommation énergétique du secteur des transports s'approche de plus en plus de la consommation énergétique des ménages, estimée à 19.808 Ktep².

Figure 4. Evolution de la consommation des différents carburants dans le transport routier en Algérie (en KTEP)



Source : Graphique réalisé par nos soins à partir du bilan énergétique du ministère de l'énergie et des mines, de 2001 à 2017, in www.mem-algeria.org

En dépit d'une légère baisse de la consommation du gasoil et de l'essence en 2016 et 2017, la consommation de ces deux combustibles reste prépondérante par rapport au GPL dont la consommation ne dépasse pas 540 Ktep/an³. Cependant, la consommation du gasoil est deux fois plus élevée que celle de l'essence soit, 9.112 Ktep pour le premier et 4.373 Ktep pour le second (cf. Figure 04) sachant que le nombre de véhicules-diesel est inférieur à celui des véhicules-essence. Cette consommation est justifiée par la croissance du parc automobile diesel

1 La part de la consommation énergétique du transport routier représente près de 95% de la consommation globale du secteur des transports. In : Bilan énergétique du ministère de l'énergie et des mines de 2018.

http://www.energy.gov.dz/francais/uploads/MAJ_2018/Stat/Bilan_Energ%C3%A9tique_National_2017_edition_2018.pdf.

2 Kilotonne équivalent pétrole (symbole Ktep) est une **unité de mesure** de l'énergie. Elle est notamment utilisée dans l'industrie et l'économie. 1Ktep vaut 1000 tep, soit l'équivalent de 7.300 barils de pétrole.

3 En 2009, l'Agence Nationale pour la Promotion et la Rationalisation de l'Utilisation de l'Energie (APRUE) a lancé le programme PROP-AIR en partenariat avec la BDL, la SAA et une douzaine d'installateurs de Kits GPL/c. Le programme consistait à octroyer des crédits non rémunérés aux particuliers souhaitant convertir leurs véhicules au GPL/c. L'objectif d'atteindre les 4.000 véhicules convertis en GPL/c n'a pas été atteint. L'APRUE est passée à la phase "PROP-Air 2", qui accorde une "subvention de 50%", prise en charge par le Fonds National pour la Maîtrise de l'Energie (FNME). L'objectif, sur trois ans (2011-2013) qui était de convertir 55.000 véhicules n'a pas été encore une fois atteint.

et le nombre important du kilométrage parcouru par ce type de véhicules, en raison d'une hyper mobilité motivée par le développement des infrastructures routières (Crozet Y 2016)¹. Il faut savoir que la conversion de 100 000 véhicules essences en GPL/c permettrait une économie annuelle de près de 500 millions de litres d'essences et un gain de 1,2 million de tonnes sur les rejets de CO₂.

Pour satisfaire la demande locale accrue en carburant, l'Algérie a importé 100.000 tonnes de gasoil en 2007 pour un montant de 52 millions de dollars, 220.000 tonnes en 2008 pour un montant de 250 millions de dollars et 500.000 tonnes en 2009 pour un montant de 300 millions de dollars², au moment où les prix du baril de pétrole dépassaient les 150 dollars le baril. En 2015, une recrudescence importante dans la consommation de gasoil et de l'essence est enregistrée, après avoir connu un léger recul entre 2013 et 2014. Cette croissance est estimée à 59,7% pour le gasoil et à 59% pour l'essence³. En 2017, les importations de carburants ont atteint 1.413Ktep pour le Gasoil et 1.554 Ktep pour l'essence. Une importation qui demeure omniprésente, malgré l'exploitation de six raffineries : Alger, Arzew, Skikda (RA1K et Topping condensat), Hassi-Messaoud, Adrar et l'augmentation des prix du carburant sur le marché national.

Il faut noter aussi que nos véhicules ne répondent non plus à aucune norme de consommation de carburants. Pour lutter contre ce fléau de l'inefficacité énergétique, l'expérience dans le monde montre que seule la mise en place d'une réglementation technique des véhicules est nécessaire. Selon l'agence internationale de l'énergie (AIE), en Europe, ces dispositifs ont permis de réduire la consommation moyenne des véhicules à essence de 7 litres/100km en 2000 à moins de 5 litres/100km en 2015, soit un gain de près de 40% en moins de 15ans.

Les responsables de L'Agence Nationale pour la Promotion et la Rationalisation de l'Utilisation de l'Energie (l'APRUE) et leurs homologues de l'énergie avaient même préconisé le recours inévitable à l'importation du gasoil si des mesures n'étaient pas prises pour freiner la diésélisation du parc roulant, sans oublier le phénomène du trafic des carburants géré par les « hallabas »⁴ sur les frontières Est et Ouest qui induit un manque à gagner de 1,5 milliard de litres de carburant, soit plus de 100 milliards de DA en équivalent à 1 milliard d'euros.

Le recours à la consommation du gasoil est motivé par son prix qui est relativement bas à la pompe (cf. Tableau 1), contrairement aux autres carburants, (23,6 DA/litre pour le gasoil, contre 41,97 DA/litre pour l'essence super, soit près de 20 DA d'écart), alors qu'en Europe les prix entre l'essence et le gasoil sont très proches (à quelques centimes d'Euro près, soit 1,36 euro pour le gasoil et 1,43 pour l'essence)⁵. En effet, cette disparité dans le prix et le surplus de

1 La plupart des véhicules de transport de voyageurs (taxi, bus) et de transport de marchandises (camions, camionnettes, voitures commerciales) parcourent de longs trajets. Cela explique la consommation importante du gasoil dans ce secteur, sachant qu'il coûte moins cher que l'essence.

2 Aziez B (2011) Une décision politique s'impose, in /www.motors-dz.com, du 30 mars 2011.

3 Bilan énergétique du Ministère de l'énergie et des mines de 2016. In : www.mem-algeria.org

4 Il s'agit des contrebandiers, des conducteurs de voitures et de camions remplissant leur double réservoir en Algérie pour le revendre aux frontières. Ce trafic très juteux, rapporte des bénéfices importants pour les vendeurs.

5 <http://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/data/database>.

consommation de ce carburant est supporté par le trésor public sous l'effet d'éviction et au détriment d'investissements fructueux qui auraient rapportés des recettes financières à l'Etat.

L'Algérie fait, bien sûr, partie des 10 pays où le carburant est le moins cher. Il est classé seulement 9ème dans le classement de l'Agence allemande de coopération internationale (GIZ)¹. L'Algérie est le 12ème plus important pays producteur de pétrole au monde et 17ème en termes de réserves prouvées. Cette place occupée dans ce classement est le résultat d'une politique de subvention administrée par l'Etat algérien qui n'aspire pas à indexer les prix du carburant sur celui du baril de pétrole (cf. Figure 5), ce qui permet ainsi d'avoir un litre d'essence normal à seulement 38,95 DA, soit 0,32\$ en 2018², et enregistrer un manque à gagner considérable à l'entreprise NAFTAL.

Figure 5. Evolution du prix du baril en dollars courants au niveau mondial de 1973 à 2016



Source : <https://research.stlouisfed.org/publications>.

Si cette question est posée à l'automobiliste algérien : « Comment a évolué le prix des carburants depuis que nous en consommons ? » Nous connaissons tous la réponse : il nous dira que le prix n'a pas cessé d'augmenter dans le temps, puisque son plein de carburant est de plus en plus cher. Cet automobiliste a bien raison de conclure de la sorte si nous regardons les prix dits courants (cf. Tableau 1), c'est-à-dire, ce qui est effectivement payé avec la monnaie courante pour l'achat d'un litre de carburant. Mais, il ne faut pas oublier aussi que même si le salaire nominal a tendance à augmenter avec le temps, le pouvoir d'achat diminue sous l'effet de l'inflation. Une première manière de le montrer est simplement par le « corrigé de l'inflation » des prix courants. Cette opération ne prend pas en compte l'augmentation des revenus, mais juste le fait qu'un

1 Entreprise fédérale reconnue d'utilité publique, la GIZ intervient essentiellement pour le compte du gouvernement fédéral allemand ainsi que pour des clients internationaux et des gouvernements d'autres pays. Elle contribue à la réalisation des objectifs fixés par le gouvernement fédéral en matière de coopération internationale pour le développement durable, et s'engage activement en faveur de la formation internationale, aidant les individus et les sociétés du monde entier à développer leurs propres perspectives et à améliorer leurs conditions de vie.

2 Taux de change en dollar est estimé à 118,47. In : <http://www.bank-of-algeria.dz/html/marcheint2.htm>

dinar courant de 1970 vaut plus cher qu'un dinar courant de 2018. Elle fait alors apparaître les prix en « monnaie constante » qui ne représentent guère les mêmes valeurs (cf. Tableau 1).

Tableau1. Evolution et variation des prix des carburants en Algérie (en DA constants)

Années	ESS super DA/L	*Valeur déflatée Ess sup	ESS normal DA/L	*Valeur déflatée EssNor	Sans plomb DA/L	*Valeur déflatée SP	Gasoil DA/L	*Valeur déflatée Gasoil	GPL DA/L	*Valeur déflatée GPL
1970	1,47	37,78	1,39	35,73	-	-	0,44	11,31	-	-
1972	1,47	35,33	1,39	33,41	-	-	0,44	10,57	-	-
1974	1,47	32,16	1,39	30,41	-	-	0,44	9,62	-	-
1976	1,47	27,32	1,39	25,83			0,44	8,17	-	-
1978	1,55	22,46	1,45	21,01	-	-	0,50	7,24	-	-
1980	1,60	20,99	1,50	19,68	-	-	0,55	6,61	-	-
1982	2,00	19,74	1,75	17,27	-	-	0,55	5,42	-	-
1984	2,80	20,09	2,30	19,79	-	-	0,70	6,02	-	-
1986	3,20	22,19	2,70	18,72	-	-	0,80	5,54	1,10	7,62
1988	3,45	21,01	2,85	17,35	-	-	0,85	5,17	1,10	6,69
1990	3,70	17,78	3,05	14,41	-	-	0,92	4,34	1,10	5,19
1992	6,50	18,52	6,00	17,10	-	-	3,60	10,26	1,60	4,56
1994	8,50	15,58	7,00	12,83	-	-	6,50	11,91	4,00	7,33
1996	17,00	20,23	15,50	18,44	-	-	9,50	11,03	6,00	7,14
1998	20,50	21,98	18,00	19,30	-	-	11,75	12,59	7,20	7,72
2000	21,25	22,14	19,15	19,95	22,25	23,18	11,75	12,24	7,20	7,5
2001	21,25	21,25	19,15	19,15	22,25	22,25	11,75	11,75	7,20	7,20
2002	22,25	21,93	20,15	19,86	23,25	22,92	11,75	11,58	7,20	7,09
2003	22,25	21,04	20,15	19,05	23,15	21,89	11,75	11,11	7,20	6,80
2004	22,25	20,23	20,15	18,32	22,63	20,58	11,75	10,68	7,20	6,54
2005	23,00	20,63	21,20	19,01	22,63	20,30	11,75	10,54	7,20	6,45
2006	23,00	20,16	21,20	18,58	22,63	19,84	13,70	12,01	9,00	7,89
2007	23,20	19,62	21,20	17,92	22,63	19,13	13,70	11,58	9,00	7,61
2008	23,00	18,55	21,20	17,09	22,63	18,25	13,70	11,05	9,00	7,25
2009	23,00	17,54	21,20	16,17	22,63	17,26	13,70	10,45	9,00	6,86
2010	23,00	16,88	21,20	15,56	22,63	16,61	13,70	10,05	9,00	6,60
2011	23,00	16,15	21,20	14,88	22,63	15,89	13,70	9,62	9,00	6,32
2012	23,00	14,82	21,20	13,66	22,63	14,59	13,70	8,83	9,00	5,8
2013	23,00	14,36	21,20	13,24	22,63	14,13	13,70	8,55	9,00	5,62
2014	23,00	13,95	21,20	12,86	22,63	13,73	11,50	6,97	9,00	5,46
2015	23,00	13,32	21,20	12,27	22,63	13,10	11,75	6,8	9,00	5,21
2016	31,42	17,38	28,45	15,48	31,02	16,88	18,76	10,21	9,00	4,89
2017	35,72	18,41	32,69	16,85	35,33	18,21	20,42	10,52	9,00	4,63
2018	41,97	20,88	38,95	19,37	41,62	20,70	23,06	11,47	9,00	4,47

Source : Réalisé par nos soins à partir des données de la direction stratégie, planification et économie de NAFTAL

* Prix en dinar constant (indice 2001=100)

Indice des prix à la consommation est estimé à 201pour 2018.

Les résultats obtenus permettent de montrer que l'ensemble des prix des différents carburants ont subi une dépréciation sous l'effet de l'inflation¹, ce qui a engendré un rendement d'échelle décroissant dans les recettes de Naftal, étant donné que ce sont les quantités en volume qui ont augmenté avec le fléau de la motorisation et que le coût de production est environ de 70 DA/litre². En dinar constant (valeur déflatée), le prix d'un litre d'essence est de 20,88 DA en 2018 contre 37,8 DA en 1970 et celui du gasoil est de 11,47 DA en 2018 contre 11,31 DA en 1970. Autrement dit, aujourd'hui, l'utilisateur paye presque au même prix son litre de gasoil et presque deux fois moins cher son litre d'essence qu'il y a 48 ans.

Pour ce qui est de l'augmentation des prix en monnaie courante entre 2015 et 2018, elle est de 83% pour l'essence super et 96% pour le gasoil. En conséquence, le consommateur dépensera de son revenu un coût supplémentaire de 18,9 DA pour un litre d'essence super et 11,3 DA pour un litre de Gasoil, soit l'équivalent de 10 % du revenu sur un plein d'essence ou de gasoil³. Si cette augmentation aura une répercussion sur le pouvoir d'achat des usagers de l'automobile et sur le bénéfice des transporteurs, il faut savoir que son apport dans les recettes de Naftal restera faible. Pour ce qui est du GPL, même si son prix a subi une faible augmentation depuis 1998, le prix de ce combustible ne cesse de diminuer en valeur réelle (cf. Tableau 1).

L'analyse de l'évolution en monnaie constante est déjà plus juste que celle en monnaie courante. En effet, après la lecture de la figure 6, il s'avère que les différents chocs pétroliers (1973, 1979 et 2008) n'ont pas fait franchir un seuil « historique », que ce soit en monnaie courante ou en monnaie constante. C'est seulement en 1996 et à partir de 2016 que le prix des carburants en monnaie courante bascule vers une hausse remarquable dépassant les 50% en raison de la crise économique et les réformes introduites. En 1996, il n'y avait pas autant de voitures qu'aujourd'hui, et cette surtaxation n'a donc pas été aussi désapprouvée par l'opinion publique, comme fut le cas en 2016 et 2018.

En outre, il faut signaler que depuis 2002, le prix des carburants en monnaie constante est en régression passant ainsi en dessous du prix courant. Cela veut dire que depuis 16 ans, le prix supporté par le consommateur ne reflète guère le coût de production de ce combustible qui inclut, le coût de transformation (raffinage), le coût de stockage et de distribution (fonctionnement des stations de service) ainsi que les taxes⁴. Par conséquent, ce prix à bon marché induit un manque à gagner important aux pouvoirs publics et provoque inéluctablement un effet d'éviction et un effet incoercible sur la consommation des carburants, en raison d'une mobilité, parfois, excessive et irrationnelle (cf. Figure 6).

1 Rapport de l'ONS sur l'indice des prix à la consommation. In : <http://www.ons.dz/-Indices-.html>

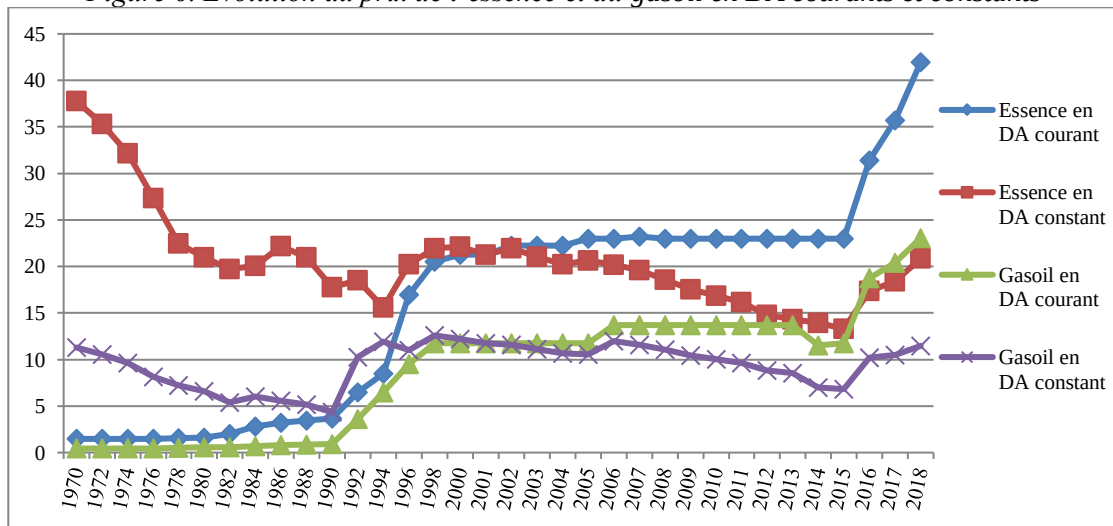
2 Naftal achète le brut à 13 dollars le baril. Ce prix est loin de refléter le cours sur le marché international, ainsi que son coût de production et de distribution sur le marché national. Relativement aux fluctuations actuelles du baril du pétrole, le prix indexé de l'essence peut être estimé aux environs de 70 Da/litre.

3 Ratio calculé en fonction du salaire minimum garanti net, qui est de 16.104 DA/mois.

4 Naftal news, Numéro spécial. In :

http://www.naftal.dz/fr/publications/naftal_news_2_numero_special.pdf. P 20.

Figure 6. Evolution du prix de l'essence et du gasoil en DA courants et constants



Source : Graphique réalisé par nos soins à partir du tableau 1.

L'idée selon laquelle une énergie bon marché n'a que des avantages pour ses utilisateurs est de plus en plus remise en cause. Une énergie bon marché n'incite pas aux économies d'énergies et les subventions à l'énergie augmentent l'intensité énergétique. Il faut rappeler que, depuis 2014, l'économie algérienne est marquée par une fluctuation défavorable du prix du pétrole et par conséquent, une récession de l'activité économique. Les cours du baril de pétrole brut s'effondrent en dessous de la barre des 50 dollars. Ce contexte, appelle impérieusement à une réflexion relative à la rationalisation des choix de subventions budgétaires et à la mise en place d'une politique de report modal permettant, une rationalisation de la consommation des carburants dans le secteur du transport routier et la réduction des dépenses budgétaires.

Conclusion

En Algérie, les prix des carburants basculent à la hausse uniquement en période de crises économiques. Les autorités publiques prônent des mesures fiscales sur les carburants, seulement à des fins budgétaires et non pour des objectifs de report modal vers les transports durables motorisés ou non motorisés, ou pour des objectifs visant à réduire l'efficacité du système automobile. En effet, les prix des carburants sont parfaitement indépendants des fluctuations des prix du pétrole et les politiques fiscales sont répercutées sur les tarifs des transports collectifs, réduisant ainsi, l'attractivité et la compétitivité des transports en communs vis-à-vis des personnes motorisées.

Etant donné que l'industrie automobile bénéficie d'un large soutien politique et économique, il faut s'attendre à un couplage croissant entre la demande automobile et la consommation des carburants du fait que l'importation de véhicule neuf est substituée à une importation « en nécessaire non assemblé » (CKD) et l'implantation d'usine de montage en Algérie devient la cible privilégiée de nombreux constructeurs Européens et Asiatiques.

Aujourd'hui, la question de l'écomobilité relative à l'exploitation durable de l'énergie, longtemps galvaudées, nécessite des ajustements politiques et économiques encore plus fondamentaux, basés sur les principes de l'efficacité économique et de l'équité sociale. La transition énergétique vers les transports durables et la rationalisation des choix budgétaires sont donc tout à fait urgentes pour nous rendre, moins énergivore et nous éviter encore des surcoûts financiers et des dépenses infructueuses.

Références bibliographiques

- AIE (2006). *Manuel sur les statistiques de l'énergie : Consommation du pétrole*, France.
- Aziez B (2011) *Une décision politique s'impose*, in /www.motors-dz.com.
- CNPSR (2014). *Bilan statistique sur la sécurité routière en Algérie*. <http://www.cnpsr.org.dz>.
- Crozet y (2016). *Hyper-Mobilité et politiques publiques : changer d'époque ?* Ed. Economica, France.
- Goodwin P (1999). *RAC 1999, Car dependence*, Londres, Royal automobile Club Foundation of Motoring and the environment
- Héran, F (2001). La réduction de la dépendance automobile, Cahiers Lillois d'Economie et de Sociologie n° 37, Lille.
- <http://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/data/database>
- <http://www.bank-of-algeria.dz/html/marcheint2.htm>
- <http://www.douane.gov.dz/applications/stat/>
- <https://www.kpmg.com/tr/en/IssuesAndInsights/ArticlesPublications/Documents/global-automotive-retail-market-study.pdf>
- www.mem-algeria.org
- <http://www.oica.net/category/production-statistics/2013-statistics/>
- <http://www.pwc.com/gx/en/industries/automotive/autofacts/analyst-notes.html>
- http://www.pwc.fr/secteur_automobile_france.html
- <http://www.ons.dz/-Indices-.html>
- <https://research.stlouisfed.org/publications/>
- Idres, B., Kaïd Tlilane, N (2017). Évolution du parc automobile et des infrastructures routières : quelles incidences sur la sécurité routière en Algérie ? In : Gaymard S., Tiplica T (2017). *Sécurité routière : Un défi à l'aube Du XXIème Siècle*. Ed, L'harmattan. France.
- Idres B, Kaïd Tlilane N (2016). La politique de transport en Algérie : Moteur de croissance ou de dépense ? In : *les cahiers du MECAS. Volume 12, n°2*. Université Abou Bekr Belkaid. Tlemcen. PP 231-250.
- Idres, B (2018). *Quelle politique pour le transport routier urbain dans une perspective d'un report modal vers les transports durables* : Cas de la wilaya d'Alger. Thèse de doctorat en Sciences économiques. Option économie de l'environnement. Université de Béjaïa.
- IFP (2005). *Rapport sur la consommation d'énergie dans le secteur du transport*. Ed, panorama. France.
- Ministère de l'énergie. Bilan énergétique 2001 à 2017. <http://www.energy.gov.dz/>
- ONS : Bilan de l'activité économique 2012. In www.ons.dz
- ONS : Evolution du parc-automobile par genre en Algérie. . In www.ons.dz
- ONS : Rapport sur le salaire net moyen mensuel. In www.ons.dz
- Phu T.N (2005). *Un modèle vietnamien de transport urbain : utopie ou réalité ?*, thèse de doctorat en Sciences économiques, Université de Lyon II.
- Thi Thanh Huong N (2011). *Eléments pour une mobilité quotidienne compatible avec le transport durable au Vietnam : enjeux et perspectives d'un report modal vers les transports*

collectifs et les transports non motorisés, le cas de Hanoi, Thèse de Doctorat en Géographie, Aménagement et Urbanisme, INSA de Lyon.

- www.ons.dz/-Parc-Automobile-.html.