



GROUPE DE LA BANQUE MONDIALE

NOTE DE CONJONCTURE ÉCONOMIQUE DE MADAGASCAR

Gestion du prix du carburant

Printemps 2019

Public Disclosure Authorized

Public Disclosure Authorized

Public Disclosure Authorized

Public Disclosure Authorized



E-10

TABLE DES MATIERES

Acronymes iii

Avant-propos iv

Remerciements v

Première partie : Récents développements économiques 1

A Secteur réel 2

B Secteur extérieur 6

C Secteur monétaire 12

D Politique budgétaire 14

Deuxième partie : Perspectives économiques 17

Troisième partie : Gestion du prix du carburant à Madagascar 20

A Introduction 21

B Pourquoi le Gouvernement s'est engagé dans la réforme du prix des carburants 21

C Principales considérations en rapport à la tarification du carburant 25

D Options de politique envisageables pour la tarification du carburant 26

E Conclusion 33

Références 34

FIGURES

Figure 1 Le secteur des services continue d'être un puissant moteur de croissance 2

Figure 2 Le taux de croissance par habitant de Madagascar se compare avantageusement celui d'autres régions, mais est encore à la traîne si l'on considère les autres économies performantes d'Afrique 2

Figure 3 Le nombre de visiteurs internationaux a baissé en 2018 3

Figure 4 Le prix de la vanille continue à monter 4

Figure 5 A partir de 2016, les prix du nickel et du cobalt sont de nouveau à la hausse (dernières données officielles disponibles) 4

Figure 6 Selon les estimations, les niveaux de production de paddy en 2018 sont comparables à ceux des années précédentes 4

Figure 7 Les recettes d'exportation continuent d'affluer, en particulier pour la vanille, le nickel et le cobalt 6

Figure 8 Les recettes d'importation ont augmenté en partie à cause de la hausse du cours du pétrole 6

- Figure 9** Le solde du compte courant affiche un léger excédent en 2018 7
- Figure 10** Le quasi-déficit budgétaire de la JIRAMA est en hausse 8
- Figure 11** Les coûts d'exploitation de la production d'électricité à Madagascar sont parmi les plus élevés d'Afrique 9
- Figure 12** Moins de la moitié de l'électricité produite est effectivement payée 10
- Figure 13** Si la dynamique de réforme de la JIRAMA se poursuit, l'équilibre financier devrait être atteint d'ici 2022. 11
- Figure 14** L'inflation en 2018 est en baisse par rapport à l'année précédente. 12
- Figure 15** L'inflation reste encore relativement élevée à Madagascar par rapport à d'autres pays 12
- Figure 16** L'ariary s'est progressivement déprécié en termes nominal 13
- Figure 17** Le taux de change effectif réel a été relativement constant en 2018 (2017 = 100) 13
- Figure 18** Les prêts au secteur privé ont repris... 13
- Figure 19** ... mais restent largement à court terme 13
- Figure 20** Les faibles niveaux d'intermédiation financière sont reflétés par un taux de bancarisation de la population à moins de 20 pour cent 14
- Figure 21** Les recettes douanières ont dépassé l'objectif fixé à compter du deuxième trimestre de l'année 14
- Figure 22** Les recettes de TVA sont tombées en dessous des objectifs à partir d'avril 14
- Figure 23** Alors que les recettes fiscales ont augmenté au cours des cinq dernières années... 15
- Figure 24** ...elles restent faibles par rapport à d'autres pays 15
- Figure 25** Les dépenses courantes ont diminué, principalement due à la réduction des transferts à la JIRAMA 16
- Figure 26** Le déficit budgétaire (base caisse) a été maîtrisé comparé à d'autres pays ayant organisé une élection présidentielle en 2018 16
- Figure 27** Le pourcentage de la population vivant en dessous du seuil de pauvreté devrait diminuer à moyen terme étant donné que la croissance continue de s'accélérer 19
- Figure 28** La différence entre le prix de détail et le prix de référence calculé correspond soit à une subvention (2014/15), soit au passif (2018). Elle est particulièrement importante pour le diesel et le pétrole lampant 22
- Figure 29** L'essence et le diesel sont consommés par les plus riches, tandis que les 60 pour cent les plus pauvres de la population consomment beaucoup de pétrole lampant 23
- Figure 30** Les tendances de consommation de biens et de services utilisant du carburant comme intrant montrent que les plus gros consommateurs sont les plus riches, tandis que les pauvres sont exclus. 24
- Figure 31** L'allocation d'une subvention régressive au carburant réduit les ressources disponibles pour les priorités en faveur des pauvres 24
- Figure 32** Les plus pauvres dépensent une part plus importante de leur budget en carburant et en biens et services utilisant du carburant par rapport aux riches 26
- Figure 33** Déterminants du prix de référence calculé 27
- Figure 34** La combinaison des coûts de transport, de stockage, de distribution et de marges est la plus élevée à Madagascar par rapport aux pays de comparaison 31

ENCADRÉS

- Encadré 1** Subventions de l'électricité à Madagascar 8
- Encadré 2** Mesures d'atténuation accompagnant la suppression de la subvention aux carburant -
Résumé de certaines expériences 28
- Encadré 3** Comment réduire les facteurs de coûts dans le prix de référence calculé 30

TABLEAUX

- Tableau 1** Madagascar : Indicateurs économiques et financiers : 2016-2022 5
- Tableau 2** Besoins et sources de financement de la balance des paiements (% PIB) 7
- Tableau 3** Utilisation et dépenses de transport en commun, par quintile (urbain) 29

ACRONYMES

BCM Banque Centrale de Madagascar

BM Banque mondiale

ENSOMD Enquête Nationale sur le Suivi des Objectifs du Millénaire pour le Développement

FAO Organisation pour l'Agriculture et l'Alimentation (*Food and Agriculture Organization*)

FEC Facilité Elargie de Crédit

FMI Fonds Monétaire International

GIP Gestion des Investissements Publics

IHH Indice de Herfindahl-Hirschman

INSTAT Institut National de la Statistique

JIRAMA Société nationale d'eau et d'électricité (*Jiro sy Rano Malagasy*)

MEF Ministère de l'Économie et des Finances

MGA Malagasy Ariary

OMH Office Malgache des Hydrocarbures

PIB Produit Intérieur Brut

PPP Partenariat Public-Privé

TPP Taxes sur les Produits Pétroliers

TVA Taxe sur la Valeur Ajoutée

USD United States Dollar

AVANT-PROPOS

Bienvenue dans cette édition du printemps 2019 de la Note de conjoncture économique de Madagascar de la Banque mondiale où nous présentons les derniers développements économiques du pays et notre perspective sur le moyen terme.¹ L'économie a continué à bien se porter, affichant un taux de croissance estimé à 5,2 pour cent en 2018, ce qui se situe au-dessus de la moyenne régionale et mondiale. La demande extérieure de biens et de services malgaches reste forte, comme en témoigne la bonne performance des exportations de cultures de rente, de métaux, et de sous-traitance de services d'entreprise. De taille restreinte mais dynamique, le secteur privé réagit à cette intensification de l'activité économique où les services bancaires, de logistique et les services aux entreprises sont tous en expansion.

Le principal défi reste que cette croissance doit profiter à une population bien plus large pour que Madagascar puisse avancer sur la voie de la réduction de la pauvreté. Il est essentiel, à cet égard, d'accroître l'accès à une énergie fiable, durable et abordable. Une énergie plus fiable appuierait la compétitivité des entreprises, une condition essentielle à leur développement et à la création d'opportunités d'emploi. Au niveau des ménages, la proportion de la population ayant accès à l'électricité est estimée à seulement 13 pour cent, ce qui limite les possibilités d'exercer des activités non agricoles et exacerbe l'enclavement de la population rurale.

Ce contexte souligne l'importance de la mise en place d'une politique publique efficace pour appuyer la croissance d'un secteur de l'énergie viable. La société nationale d'eau et d'électricité, JIRAMA, est en pleine mise en œuvre de réformes visant à améliorer sa situation financière et sa performance opérationnelle. Bien que le chemin à parcourir soit encore long, certaines des réformes marquent déjà un retournement de tendances : le recouvrement des recettes s'améliore, les pertes du réseau baissent, l'utilisation de gasoil a chuté de moitié, et la redevabilité et la transparence financière sont renforcées. Ces mesures contribueront à une meilleure santé financière de la JIRAMA et lui permettront d'investir dans de meilleurs services d'électricité sur le réseau interconnecté ainsi que les réseaux isolés. L'énorme potentiel en énergies renouvelables de Madagascar offre une opportunité d'accroître l'accès à une énergie fiable, abordable et durable, à condition de sélectionner les projets les moins coûteux et de les ordonnancer en fonction de la demande et de la capacité de paiement.

Alors que la transition vers les énergies renouvelables poursuit son cours, la mise en œuvre d'une stratégie de tarification des carburants pour promouvoir l'accès à des produits pétroliers fiables et abordables sans que l'Etat ait à encourir les coûts, restera un élément essentiel à la stimulation de la croissance sur le moyen terme. La mise en œuvre du mécanisme d'ajustement automatique du prix du carburant implique que tout changement du cours du pétrole sur le marché mondial sera répercuté sur le consommateur. Une telle approche de tarification des carburants devrait être complétée par des efforts visant à réduire les facteurs de coûts fixes du carburant, à amortir les effets des hausses de prix sur les plus vulnérables et à promouvoir une concurrence par les prix avec l'appui d'un organisme de réglementation fort et indépendant. La poursuite de l'élimination de la subvention aux carburants devrait permettre au Gouvernement de disposer de plus de ressources pour accroître les dépenses sociales et les dépenses d'investissements qui bénéficient de façon plus concrète aux pauvres.

Dernier point mais non des moindres, la passation de pouvoir constitutionnelle à l'issue des élections présidentielles marque une étape importante de l'histoire de Madagascar. Le Gouvernement dispose de bases solides sur lesquelles mettre en œuvre son programme de développement pour une croissance inclusive qui bénéficie à tous les Malgaches.

Coralie Gevers
Country Manager, Madagascar

¹ La date limite pour l'ensemble des données dans ce document est le 28 février 2019.

REMERCIEMENTS

Cette édition de la note de conjoncture économique de Madagascar a été préparée par une équipe dirigée par Natasha Sharma (Économiste principale, GMTA4). L'équipe était composée de Faniry Razafimanantsoa (Économiste, GMTA4), Jan Kappen (Spécialiste principal en énergie, GEE01), Joern Huenteler (Spécialiste en énergie, GEE01) et Prisca Mamitiana (Consultante, GMTA4). La section spéciale sur la tarification des carburants a été préparée par une équipe composée de Natasha Sharma (Économiste principale), Faniry Razafimanantsoa (Économiste), Rachel Ravelosoa (Économiste principale en protection sociale, GSP08), Eneida Fernandes (Spécialiste principale en secteur privé/tourisme, GFCAS) et Cecile Kappen (Consultante, GMTA4). Masami Kojima (Spécialiste principal en énergie, GEE01), Alex Sienaert (Économiste principal, CROCR) et Tom Bundervoet (Économiste principal, GPV01) ont donné de précieux commentaires en tant que pairs.

Le rapport a été préparé sous la direction et la supervision générales de Mark Lundell (Directeur pays, AFCS2), Mathew Verghis (Practice Manager, GMTA4), Coralie Gevers (Country Manager, AFCS2) et Carolin Geginat (Program Leader, AFCS2). L'équipe exprime également sa reconnaissance à ses homologues au sein du gouvernement pour le partage des données utilisées pour l'analyse et pour la revue des versions préliminaires du rapport, à Litera pour les services de traduction, à Cybil Maradza pour les services de mise en page, à Dia Styvanley (Chargée de communication, AFREC) pour l'appui en communication et à Rondro Rajaobelison (Assistante de programme, AFMMG) pour l'appui logistique. Nos remerciements sont aussi adressés au Programme d'assistance à la gestion du secteur énergétique (ESMAP), un fonds fiduciaire multi-donateur, qui a fourni un appui financier important pour la préparation du présent rapport et de l'assistance technique sur la réforme des subventions du carburant.



PREMIÈRE PARTIE

RÉCENTES DÉVELOPPEMENTS ÉCONOMIQUES

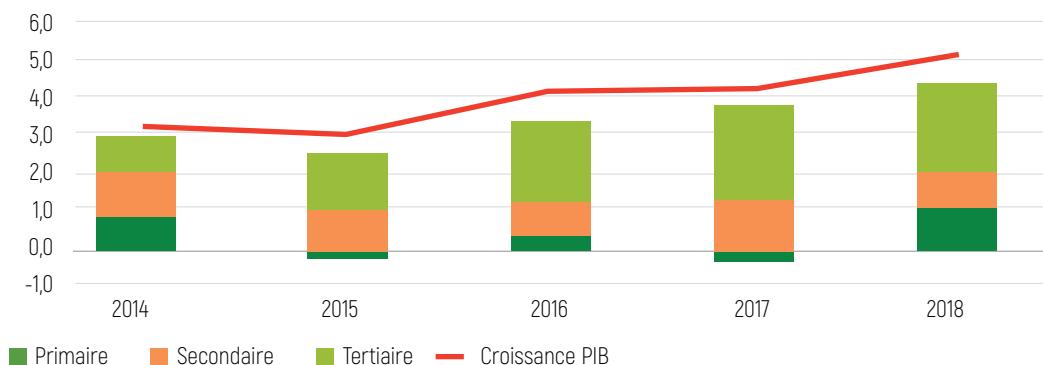
A SECTEUR RÉEL

1. L'économie malgache est restée forte en 2018, affichant un taux de croissance estimé à 5,2 pour cent. La combinaison de conditions macroéconomiques favorables, telles qu'une inflation plus faible, un déficit budgétaire maîtrisé et un niveau adéquat de réserves internationales, a contribué à maintenir une croissance soutenue. Pour la cinquième année consécutive, le taux de croissance économique a

été supérieur au taux de croissance démographique estimé à 2,7 pour cent (Figure 1). La performance de l'économie malgache se compare avantageusement à celle d'autres économies de la région, ainsi que du monde. La croissance du produit intérieur brut (PIB) par habitant à Madagascar en 2018 était estimée à 2,4 pour cent, contre 0,03 en Afrique subsaharienne et 1,9 dans le monde (Figure 2).

Figure 1: Le secteur des services continue d'être un puissant moteur de croissance.

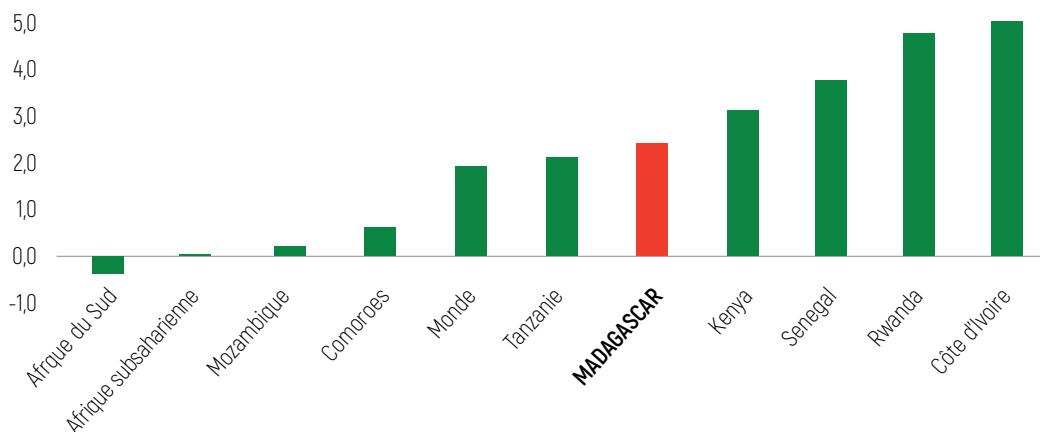
Contribution à la croissance du PIB (points de pourcentage)



Source: Indicateurs du développement dans le monde et INSTAT

Figure 2: Le taux de croissance par habitant de Madagascar se compare avantageusement à celui d'autres régions, mais est encore à la traîne si l'on considère les autres économies performantes d'Afrique

Variation annuelle en pourcentage (données pour 2018)



Source: Indicateurs du développement dans le monde et INSTAT

2 Le taux de croissance démographique est estimé à partir du recensement de la population et des ménages de 1993. Le recensement de 2018 devrait permettre d'actualiser ce taux de croissance démographique.

2. Le secteur des services reste le principal moteur de croissance.

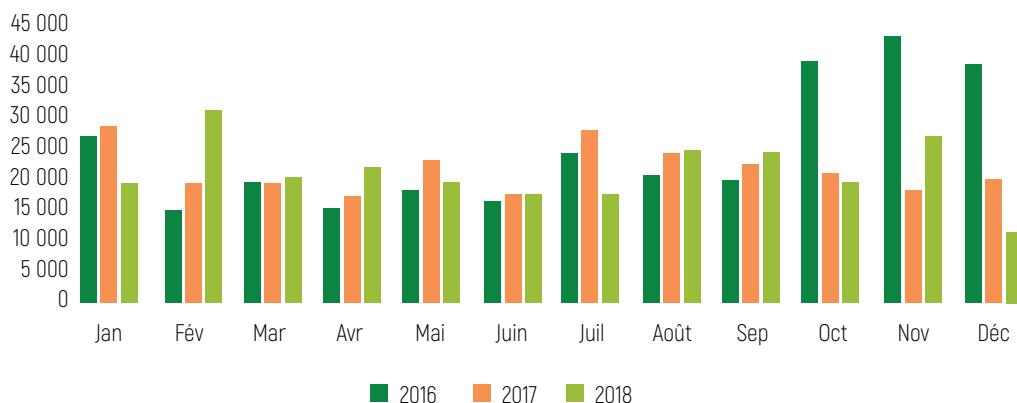
Le secteur tertiaire a affiché un taux de croissance de 5,2 pour cent en 2018, tiré par la progression des services financiers, des télécommunications, du transport et de la logistique. Les industries relativement nouvelles telles que la sous-traitance de services d'entreprise ont aussi montré une bonne performance. Cependant, la performance du secteur des services a été inégale. Les services d'appui aux entreprises locales en croissance, tels que ceux destinés aux entreprises exportatrices de biens et de services, sont en expansion. Ces développements sont prometteurs en termes d'amélioration des opportunités d'emploi en milieu urbain, surtout dans la capitale où l'activité du secteur privé est la plus concentrée.

3. En revanche, d'autres services, tels que le tourisme, ont été affectés par les incertitudes associées à la période préélectorale et aux épidémies, dissuadant les visiteurs étrangers à venir dans le pays.

Le nombre de touristes ayant visité Madagascar a baissé de 14 pour cent entre 2016 et 2018. Ces développements risquent d'affecter les destinations touristiques populaires, dont les régions côtières, en générant un impact défavorable sur les services d'hébergement. La passation de pouvoir suivant l'ordre constitutionnelle à la suite des élections présidentielles devrait aider à rétablir la situation. En plus, les investissements du secteur privé dans le secteur du tourisme, notamment l'implantation de marques hôtelières de renommée internationale à Madagascar, devrait appuyer son amélioration.

Figure 3: Le nombre de visiteurs internationaux a baissé en 2018

Nombre d'arrivées de touristes



Source: INSTAT

4. La performance du secteur manufacturier a été mitigée, en particulier en ce qui concerne les produits fabriqués par les zones franches d'exportation.

Dans l'ensemble, la croissance du secteur secondaire a ralenti, passant de 9 pour cent en 2017 à 5,4 pour cent en 2018. Le textile figure parmi les trois principales filières d'exportation de Madagascar mais sa performance a été mitigée. La valeur des exportations de textiles vers la France et l'Allemagne a chuté de 25 pour cent. Cette proportion est considérable étant donné qu'environ 50 pour cent de la production de vêtements des zones franches d'exportation sont destinées à ces deux marchés. Toutefois, cette performance médiocre des exportations vers les marchés européens a été contrebalancée, dans une

certaine mesure, par une augmentation de 25,5 pour cent de la valeur des exportations de textiles vers les États-Unis. Compte tenu des perspectives de croissance mondiale, la demande pour le textile malgache devrait augmenter sur le moyen terme. Cette augmentation devrait être renforcée par les perspectives d'augmentation de la capacité du port de Toamasina. La demande pour les autres produits malgaches est restée forte. Le prix de la vanille demeure élevé mais pourrait baisser sur le moyen terme, à mesure que davantage de fournisseurs accèdent au marché. Le prix du nickel a été sur une tendance croissante bien qu'il y ait eu une flexion au premier trimestre de 2019, tandis que le prix du cobalt continue à monter.

La demande extérieure pour les biens et services malgaches est restée forte et les prix de la vanille et du cobalt continuent à être élevés

Figure 4: Le prix de la vanille continue à monter

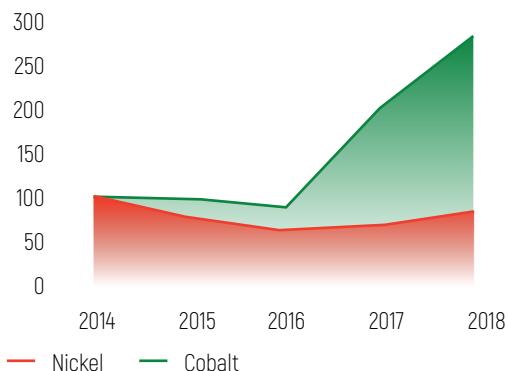
Indice du prix de la vanille (2014 = 100)



Source: Banque centrale de Madagascar

Figure 5: A partir de 2016, les prix du nickel et du cobalt sont de nouveau à la hausse (dernières données officielles disponibles)

Indice du prix du nickel (2014 = 100)



Source: Banque mondiale

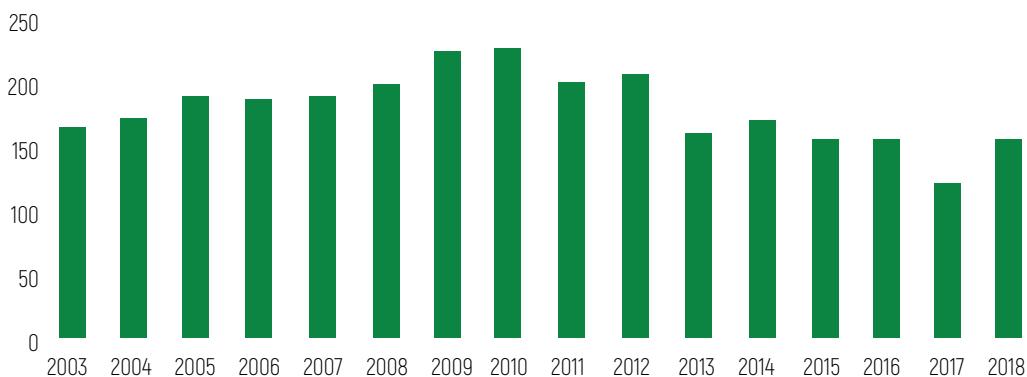
5. La reprise de la production rizicole en 2018 a impulsé le secteur agricole.

Les conditions météorologiques ont été favorables, donnant lieu à une bonne production rizicole et à une progression de la production nationale de 3,1 millions de tonnes en 2017 à environ 4,0 millions de tonnes en 2018. La production de paddy par habitant en 2018 était comparable à celle de 2016. Les dernières données disponibles, datant de 2012, indiquent qu'environ 77,9 pour cent de la population rurale vit en dessous du seuil de pauvreté et dépend en grande partie de l'agriculture de subsistance pour survivre. Même si l'amélioration de la

saison rizicole offre de bonnes perspectives pour les agriculteurs ruraux, cette évolution ne suffira pas pour avoir un impact important sur la réduction des niveaux de pauvreté à court terme toute. Les agriculteurs continuent de faire face à de nombreux défis pour subvenir à leurs besoins, notamment une détérioration du prix au producteur des principales cultures, telles que le riz, par rapport au coût des intrants, la distance aux marchés alimentaires qui est accentuée par le mauvais état des routes principales, les faibles niveaux de capital humain et une capacité limitée à résister aux chocs.³

Figure 6: Selon les estimations, les niveaux de production de paddy en 2018 sont comparables à ceux des années précédentes

Production de paddy, kg par habitant



Source: INSTAT, Banque Centrale, Ministère de l'Agriculture et FAO

³ Banque mondiale, 2016, 'Shifting Fortunes and Enduring Poverty in Madagascar: Recent Findings,' Banque mondiale, Washington DC

 **Tableau 1: Madagascar : Indicateurs économiques et financiers : 2016-2022**

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
	Effectif	Estimations		Projections			
Secteur réel							
PIB (milliards d'ariary)	31 634	35 729	40 344	45 247	50 628	56 295	62 085
PIB réel (variation annuelle en %)	4,2	4,3	5,2	5,2	5,3	5,1	4,9
Secteur primaire (contribution à la croissance du PIB réel, pp)	0,4	-0,3	1,2	0,6	0,6	0,5	0,5
Secteur secondaire (contribution à la croissance du PIB réel, pp)	0,9	1,4	0,9	1,2	1,2	1,1	1,2
Secteur tertiaire (contribution à la croissance du PIB réel, pp)	2,1	2,4	2,3	2,6	2,7	2,8	2,5
PIB par habitant (USD courant)	400	448	461	496	521	544	563
PIB réel par habitant (variation annuelle en %)	1,4	1,5	2,4	2,4	2,5	2,4	2,2
Déflateur du PIB (variation annuelle en %)	6,7	8,3	7,3	6,6	6,3	5,8	5,2
Inflation, prix à la consommation (% annuel, fin d'année)	7,0	9,0	6,1	6,0	6,0	5,4	5,0
Finances publiques (% du PIB)							
Total des revenus et dons	14,8	14,8	14,6	15,5	15,0	14,7	14,7
dont : recettes fiscaux	11,0	11,5	11,8	12,2	12,5	12,7	12,8
Dépenses totales (base engagement)	16,1	17,2	16,6	17,4	17,9	18,0	18,4
dont : Dépenses d'investissement	5,2	5,5	5,8	6,6	7,8	8,1	8,3
Solde global (base engagement)	-1,3	-2,4	-2,0	-1,9	-2,8	-3,2	-3,7
Dettes publiques totales	38,6	36,1	35,8	35,7	36,6	38,4	40,6
dont : Extérieure	26,8	25,4	26,2	26,8	28,5	30,9	33,2
Comptes monétaires (variation annuelle en %)							
Masse monétaire (M2)	21,3	19,3	13,7	17,1	13,3	14,7	15,0
Avoirs extérieurs nets	37,4	23,1	13,1	10,9	15,2	16,3	13,8
Avoirs intérieurs nets	10,8	14,2	14,2	20,6	8,6	10,9	13,5
dont : Crédit au secteur privé	8,2	18,4	16,4	17,8	11,5	11,0	14,2
Secteur extérieur (%PIB)							
Exportations de biens, f.à.b.	21,7	24,4	24,7	23,1	22,6	21,9	21,4
Importations de biens c.a.f.	28,7	31,5	32,7	32,2	32,0	32,5	32,1
Solde du compte courant	0,6	-0,5	0,8	-1,0	-2,6	-3,2	-3,7
Investissement direct étranger	4,5	3,1	3,9	2,4	2,7	2,8	2,9
Réserves étrangères (mois d'importations)	3,9	4,0	4,0
Termes de l'échange (variation en pourcentage)	35,7	2,4	3,4	-4,6	-0,4	0,1	0,0
Taux de change MGA/ USD (moyenne)	3 176,5	3 116,1	3 333,6

Source : Autorités malgaches, projections des services du FMI et de la Banque mondiale, février 2019

B SECTEUR EXTÉRIEUR

6. Le compte courant a enregistré un excédent équivalent à 0,8 pour cent du PIB, grâce en grande partie à la bonne performance des exportations⁴

Les produits traditionnels d'exportation de Madagascar, tels que la vanille et le nickel, ont affiché une bonne performance, mais les recettes d'exportation ont fluctué au cours de l'année, suivant la saisonnalité de certaines cultures de rente. Au troisième trimestre 2018, qui correspond à la basse saison des exportations de vanille, le compte courant présentait un déficit équivalent à 1,4 pour cent du PIB mais le solde est ensuite devenu positif au dernier trimestre de l'année. Ainsi, le solde du compte courant suit globalement la même tendance que celle observée depuis 2013, affichant soit un léger excédent ou un léger déficit. La performance du solde du compte courant, combinée à une croissance continue, indique que l'économie malgache continue de bien se porter.

7. La tendance à la hausse des cours du pétrole sur le marché international a pesé sur l'économie.

Le prix franco à bord (prix FOB, *free on board*) du diésel est passé de 481 USD/tonne métrique en 2017 à 605 USD en 2018.⁵ Avec l'expansion de l'économie, la demande en produits pétroliers a augmenté, en particulier dans les secteurs de l'industrie et du transport. En revanche, la dépendance envers le diésel pour la production d'électricité thermique s'est modérée, contribuant à réduire le

volume des importations de 8 pour cent en 2018 par rapport à l'année précédente. Les conditions pluviométriques favorables ont permis à la société d'État JIRAMA d'accroître sa capacité de production d'énergie hydroélectrique. Cette tendance fait partie de la stratégie de la société visant à abandonner progressivement l'énergie thermique au profit de l'énergie renouvelable avec l'appui d'investissements à moindre coûts et sélectionnés suivant des processus concurrentiels (voir Encadré 1). Cependant, l'augmentation du prix du carburant importé a contrebalancé la réduction de la demande en carburant (l'effet volume).

8. La performance des recettes d'exportation et l'augmentation du financement extérieur ont contribué ensemble au maintien du niveau des réserves de change officielles.

Les pays se constituent des réserves en devises étrangères pour se prémunir contre les crises extérieures, protéger la stabilité économique et financière des pressions sur les taux de change et pour créer un espace d'autonomie politique. Le maintien d'un niveau adéquat de réserves est particulièrement important pour la Banque centrale pour pouvoir gérer l'importante volatilité de la monnaie liée à la saisonnalité des exportations de cultures de rente. En 2018, les financements extérieurs et les recettes d'exportation ont contribué ensemble au maintien du niveau des réserves de change à l'équivalent de quatre mois d'importations.

Figure 7: Les recettes d'exportation continuent d'affluer, en particulier pour la vanille, le nickel et le cobalt

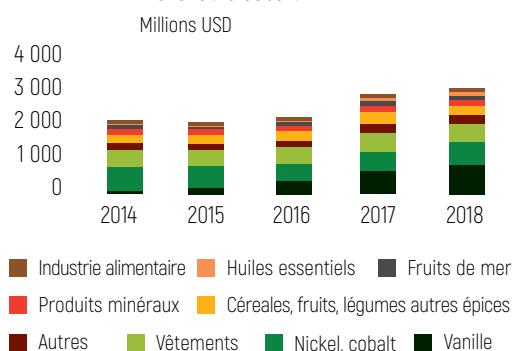
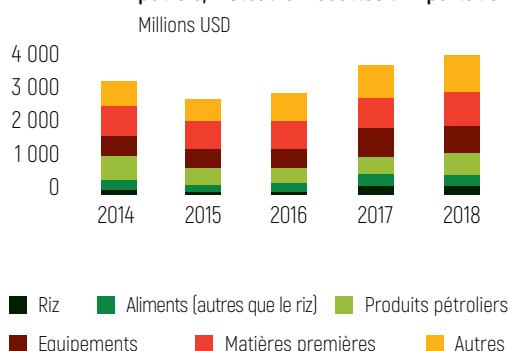


Figure 8: Les factures d'importation ont augmenté en partie à cause de la hausse du cours du pétrole, instead of recettes d'importation



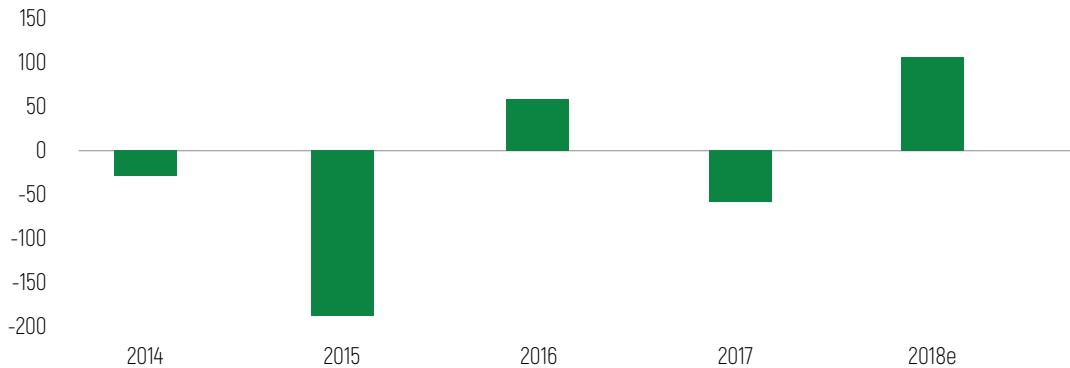
Source : Banque Centrale de Madagascar

⁴ Le compte courant enregistre les paiements correspondant aux exportations et aux importations de biens et de services, les revenus sur les investissements et les transferts.

⁵ Référence du prix au comptant du diésel à très faible teneur en soufre no 2 sur la Côte du Golfe des Etats-Unis, téléchargé à partir de l'adresse https://www.eia.gov/dnav/pet/hist/LeafHandler.ashx?n=pets&e=epd2dx10_p14_rgc_dpg&f=m. Madagascar importe essentiellement du golfe Persique. Le diésel est retenu à des fins d'illustration étant donné qu'il représente près de 60% du volume des importations de carburants. « Franco à bord » est une expression commerciale qui signifie que le vendeur est dégagé de ses responsabilités une fois les marchandises expédiées, par opposition au régime Coût, assurance et fret où il a des coûts supplémentaires à encourir.

Figure 9: Le solde du compte courant affiche un léger excédent en 2018

Millions USD



Source : Banque Centrale de Madagascar

Tableau 2: Besoins et sources de financement de la balance des paiements (% PIB)

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
	Eff.	Estimations		Projections			
Besoins totaux en financement	9,1	8,4	7,9	7,3	7,7	7,6	7,8
Déficit du compte courant	-0,6	0,5	-0,8	1,0	2,6	3,2	3,7
Remboursement net de la dette du secteur privé	2,1	1,2	2,2	1,8	0,8	0,7	0,4
Remboursement de la dette publique	0,7	0,7	0,6	0,5	0,6	0,6	0,7
Accumulation de réserves brutes (+ = augmentation)	3,2	3,1	1,5	1,2	0,8	0,8	0,8
Remboursements du FMI	0,1	0,1	0,1	0,0	0,1	0,1	0,2
Autre (y compris recettes d'exportation non rapatriées)	3,5	2,9	4,3	2,8	2,8	2,1	2,1
Financement disponible	9,1	8,4	7,9	7,3	7,7	7,6	7,8
Investissement étranger direct et de portefeuille	4,5	3,1	3,9	2,4	2,7	2,8	2,9
Prêts d'appui budgétaire	0,2	0,7	0,4	0,0	0,4	0,0	0,0
Appui en projet	4,0	3,5	3,2	3,9	4,7	4,8	4,9
FMI : Arrangement FRC et FEC	0,4	1,1	0,4	1,0	0,0	0,0	0,0

Source : Banque centrale de Madagascar, services la Banque mondiale et du FMI

Encadré 1 : Subventions de l'électricité à Madagascar

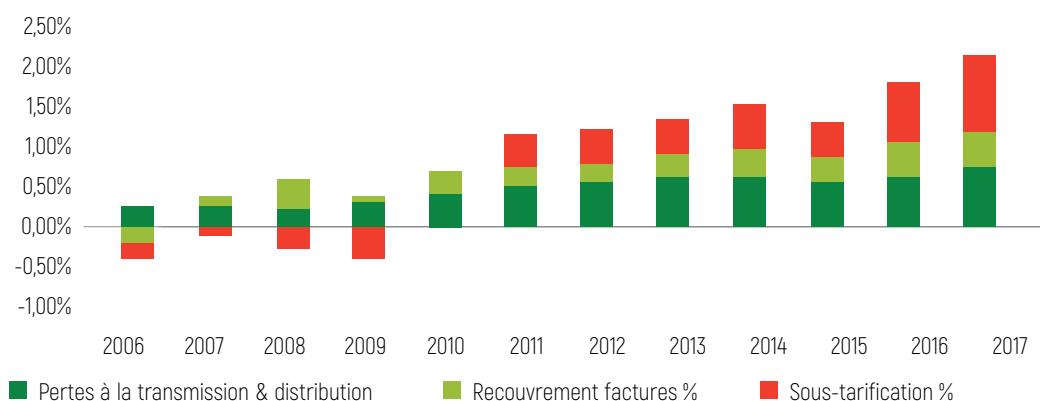


La JIRAMA, la société nationale d'électricité de Madagascar, est l'un des principaux bénéficiaires des subventions pour l'énergie dans le pays. Entre 2008 et fin 2018, le Gouvernement, en sa qualité d'actionnaire unique de la JIRAMA, a effectué des transferts budgétaires directs de plus de 580 millions USD à la JIRAMA. En plus, le Gouvernement a absorbé les 700 millions USD de pertes⁶ qui ont érodé les fonds propres de la société. Chaque année, le « quasi-déficit budgétaire » du gouvernement, c'est-à-dire la différence entre les dépenses de la JIRAMA et les sommes qu'elle recouvre qui est épongée par des subventions implicites et explicites, représente en moyenne un peu plus de 1,1 pour cent du PIB. De 2010 à 2017, ce quasi-déficit budgétaire a plus que triplé, passant de 0,66 pour cent du PIB à 2,12 pour cent du PIB (Figure 10).

Les difficultés financières de la JIRAMA se sont accentuées au début de la présente décennie. C'était une entreprise rentable en 2006-09. Depuis lors, toutefois, des retards excessifs dans la préparation des projets hydroélectriques et solaires - moins chers mais beaucoup plus complexes - ont conduit à une dépendance excessive envers l'électricité produite à partir de combustibles pétroliers. En conséquence, les abondantes ressources en énergies renouvelables de Madagascar restent inexploitées et plus de la moitié de la production d'électricité est générée par du diesel et du fioul lourd coûteux et polluants. Les passations de marché pour les contrats d'approvisionnement en électricité auprès de sociétés privées et la négociation d'accords d'achat d'électricité n'ont pas été transparentes, entraînant souvent des prix supérieurs aux prix du marché.

Figure 10: Le quasi-déficit budgétaire de la JIRAMA est en hausse

Quasi-déficit budgétaire de la JIRAMA [% du PIB]



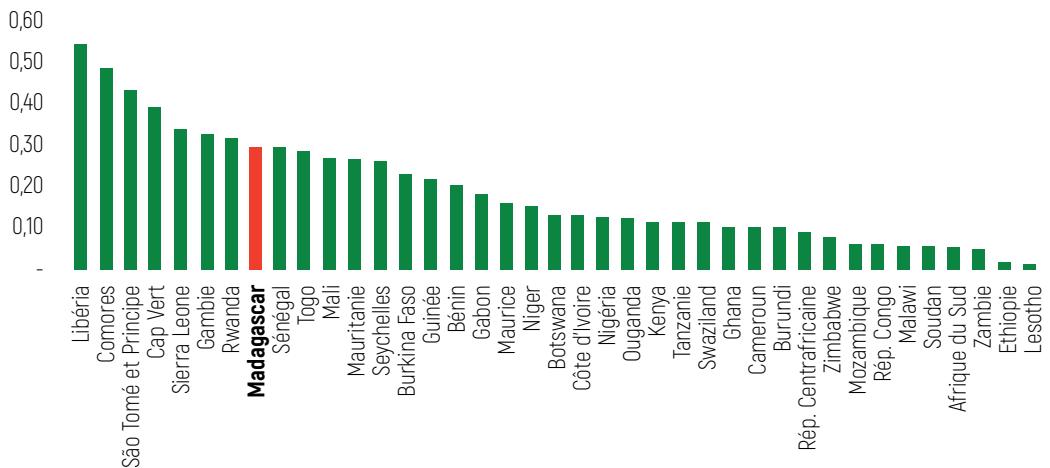
Source: Calculs des services de la Banque mondiale sur la base des données fournies par la JIRAMA

⁶ Ce montant n'inclut pas les factures impayées du gouvernement.

Du côté des coûts, les achats de carburants et d'énergie sont les principaux contributeurs, représentant en moyenne 76 pour cent du coût total de la JIRAMA sur la période 2007-2017. Les coûts opérationnels de la production d'électricité à Madagascar sont parmi les plus élevés de la région, atteignant près de 0,30 USD / kWh en 2017.⁷ Une comparaison régionale récente a montré que le coût du service d'électricité à

Madagascar est à 230 pour cent de la moyenne régionale pondérée.⁸ Le coût de production pourrait être réduit de plus de moitié en passant de l'énergie produite à base de pétrole à une production d'énergie renouvelable achetée à prix concurrentiel (le coût moyen dans les pays où la production d'électricité était essentiellement non pétrolière était d'environ 0,13 USD / kWh en 2014).⁹

Figure 11: Les coûts d'exploitation de la production d'électricité à Madagascar sont parmi les plus élevés d'Afrique
(US\$/kWh)



Remarque : Les données pour 2014 ou les dernières disponibles, extraites de Trimble et al. (2016). Données de Madagascar mises à jour jusqu'en 2017.

Du côté des revenus, environ un tiers de l'électricité produite n'est pas comptabilisée (contre moins d'un quart en 2008) et 14 pour cent sont facturées mais sans recette collectée. Cela signifie que moins de la moitié de l'électricité produite est réellement recouvrée. Si le coût total de production était facturé, l'énergie deviendrait inabordable pour beaucoup. Ainsi, le Gouvernement limite les tarifs à un niveau qu'il juge acceptable, soit actuellement à une moyenne d'environ 0,13 USD / kWh. Une partie de l'écart est financée par les transferts

du Gouvernement, lesquels ont grimpé à 1,54% du PIB en 2017. Cependant, la JIRAMA doit encore faire face à d'importantes carences en liquidités et a souvent des difficultés à payer ses fournisseurs. En conséquence, les arriérés vis-à-vis des fournisseurs s'accumulent avec des niveaux d'intérêts élevés. Cette situation alourdit davantage le fardeau budgétaire de la JIRAMA pour le Gouvernement et compromet sa capacité à servir de relais pour la réalisation d'investissements dans les énergies renouvelables à des conditions concurrentielles.

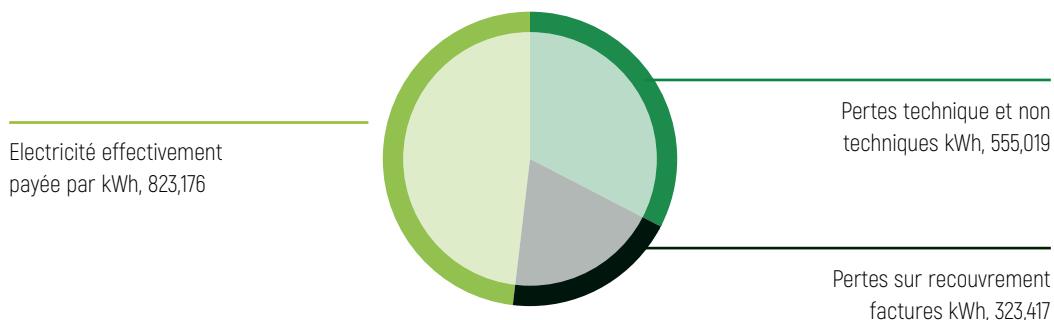
⁷ Une étude régionale récente a révélé que sept pays d'Afrique seulement avaient des coûts de production d'électricité supérieurs à 0,30 USD / kWh : le Libéria, la Sierra Leone, la Gambie, le Rwanda, le Cap-Vert, les Comores et São Tomé et Príncipe. Trimble, Chris; Kojima, Masami; Perez Arroyo, Ines; Mohammad Zadeh, Farah. 2016. Financial Viability of Electricity Sectors in Sub-Saharan Africa: Quasi-Fiscal Deficits and Hidden Costs. Policy Research Working Paper, No. 7788. World Bank, Washington, DC. © World Bank. <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/24869> License: CC BY 3.0 IGO

⁸ Source: Ibid.

⁹ Source: Ibid.

Figure 12: Moins de la moitié de l'électricité produite est effectivement payée

Utilisation de l'électricité produite (production totale en 2017 : 1 701 612 kWh)



Source : JIRAMA et calculs du service de la Banque mondiale

Si elles sont bien ciblées, les subventions du Gouvernement peuvent contribuer à rendre l'électricité accessible et abordable pour les pauvres. Pratiquement tous les pays du monde ont eu recours aux transferts budgétaires pour combler les ressources de leurs sociétés nationales pendant les périodes d'investissements importants dans l'électrification. La Nouvelle Politique Énergétique de Madagascar, approuvée en 2015, vise à relever le taux d'électrification de 14 pour cent à 70 pour cent d'ici 2030. Cet objectif nécessiterait 260 000 nouveaux branchements chaque année. Par ailleurs, l'accès universel à l'électricité tel que prévu dans les Objectifs de Développement Durable nécessiterait 400 000 nouveaux branchements par an. Ainsi, si les subventions au secteur de l'énergie de Madagascar sont bien utilisées pour permettre des investissements stratégiques, elles pourraient contribuer à améliorer l'accès à une électricité abordable, y compris pour les plus pauvres. Un meilleur accès ouvrirait la voie à des activités à plus forte valeur.

La pénurie persistante de trésorerie de la JIRAMA a des conséquences multidimensionnelles. Premièrement, la JIRAMA n'a pu connecter que 9 000 clients en moyenne au cours des 12 dernières années, ce qui est loin d'atteindre les objectifs de la politique visant à accroître l'accès à l'électricité. Le manque de liquidité de la JIRAMA limite les ressources pour financer la maintenance et de la réhabilitation régulières du réseau ainsi que la modernisation de ses systèmes de facturation et de

collecte des recettes. Deuxièmement, ceux qui sont plus riches que la majorité bénéficient des subventions à l'électricité. Selon les estimations, 83,5 pour cent des subventions à l'électricité en 2017 ont été orientées vers le quintile le plus riche de la population, contre environ 1 pour cent pour les 40 pour cent les plus pauvres. Dans une récente comparaison de 22 pays d'Afrique Subsaharienne, seuls deux pays (le Rwanda et le Mozambique) présentaient un ratio d'accès à l'électricité plus asymétrique entre les riches et les pauvres. En fait, l'accès total au réseau, estimé actuellement à moins de 13 pour cent de la population, a diminué au cours de la dernière décennie, l'investissement n'ayant pas réussi à suivre le rythme de la croissance démographique. Troisièmement, la situation financière de la JIRAMA signifie qu'elle ne paie pas souvent ses fournisseurs, ce qui entraîne une accumulation d'arriérés avec des intérêts élevés. Cette situation alourdit le fardeau budgétaire de la JIRAMA pour le Gouvernement et compromet sa capacité à servir de relais pour la réalisation d'investissements dans les énergies renouvelables à des conditions compétitives.

Madagascar peut et doit clairement faire mieux. Soucieux d'améliorer cette situation, le Gouvernement s'est engagé dans de nombreuses réformes, dans le cadre du plan de redressement financier de la JIRAMA. La supervision de l'entreprise est en train d'être renforcée pour améliorer la transparence de la gestion financière de la JIRAMA, incluant l'audit et l'analyse des projets nouveaux et en cours. Le

¹⁰ Kojima, Masami; Zhou, Xin; Han, Jace Jeeseun; de Wit, Joeri; Bacon, Robert; Trimble, Chris. 2016. Who Uses Electricity in Sub-Saharan Africa? Findings from Household Surveys. Policy Research Working Paper; No. 7789. World Bank, Washington, DC. © World Bank. <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/25029> License: CC BY 3.0 IGO.

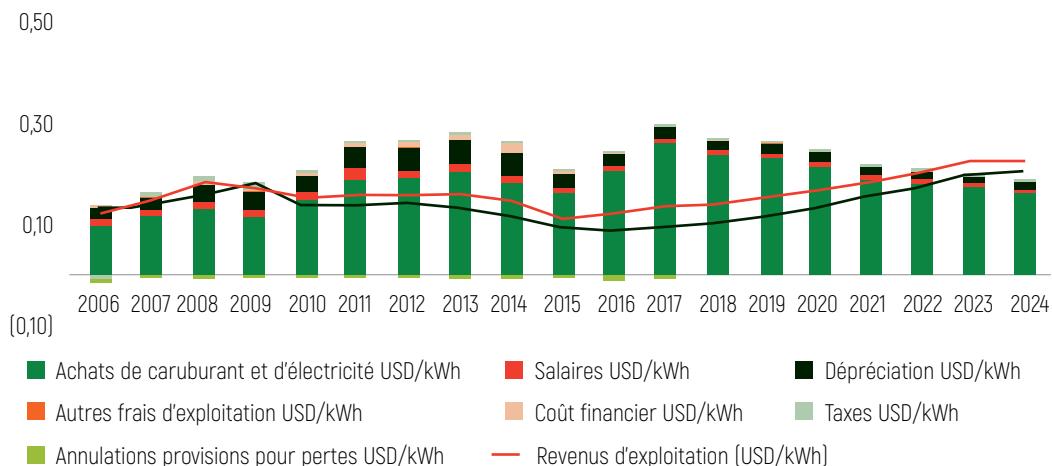
cadre tarifaire global est également à l'étude, afin de veiller à ce que les clients à faible revenu ne subissent pas injustement le fardeau des coûts de service élevés. Pour améliorer la transparence et optimiser le rendement de l'électricité achetée auprès du secteur privé, le Ministère de l'Énergie, de l'Eau et des Hydrocarbures a imposé une évaluation rigoureuse du rapport coût-efficacité, des incidences environnementales et sociales, et l'application de procédures de passation des marchés concurrentielles à tous les nouveaux projets. En 2017, la JIRAMA a également adopté un modèle standard de contrat pour les accords d'achat d'électricité futurs afin d'améliorer la transparence et de faciliter les négociations avec les fournisseurs privés.

Les réformes visant à améliorer la situation financière de la JIRAMA ont commencé à porter leurs fruits. Les recettes, ajustées saisonnièrement, au cours des deux premiers mois de 2018 étaient supérieures de 46 pour cent au niveau de 2015 et de 23 pour cent à celui de 2016. Des mesures ont été adoptées pour améliorer la

redevabilité et la transparence financière, notamment la publication des audits financiers. L'élaboration d'un plan d'expansion de la production au moindre coût, dont l'urgence est reconnue, a été complétée et adoptée en Novembre 2018. Le plan est en cours de mise à jour pour refléter les priorités du nouveau gouvernement. Le plan d'expansion fournit le cadre de référence pour la sélection des projets de production d'énergie renouvelable. En plus, grâce aux améliorations du réseau et à une meilleure gestion commerciale (notamment des audits réguliers des compteurs des gros consommateurs), les pertes du système ont commencé à suivre une tendance inverse à celle observée depuis une décennie (elles sont passées de 34 pour cent en 2015 à 32 pour cent en moyenne en 2016-17). Cependant, une plus grande redevabilité et une plus grande transparence des décisions d'investissement et de passation de marchés sont nécessaires pour garantir que les projets en préparation soient sélectionnés de manière stratégique afin d'accélérer l'avancement vers l'accès universel à une électricité durable pour tous.

Figure 13: Si la dynamique de réforme de la JIRAMA se poursuit, l'équilibre financier devrait être atteint d'ici 2022.

Chiffre d'affaire et coût du service de la JIRAMA : historique et prévision



Source : JIRAMA et calculs de l'équipe de la Banque mondiale

Les besoins en subventions peuvent être réduits à court terme grâce à une politique tarifaire bien élaborée en vertu de laquelle les ménages à revenu élevé et les gros consommateurs commerciaux paient le coût intégral du service. Une évolution vers un meilleur recouvrement des coûts amènerait sans aucun doute les consommateurs à se poser des questions sur les principaux facteurs de coûts. Ceci devrait également renforcer la transparence des décisions de passation de marchés de la JIRAMA. De même,

une supervision rapprochée de la gestion de la passation de marchés et des contrats de tous les producteurs d'énergie indépendants peut contribuer à réduire les coûts d'achat d'énergie.

À moyen terme, la planification et la mise en œuvre diligentes des investissements dans l'énergie solaire et en particulier dans l'énergie hydroélectrique, conformément au plan de développement à moindre coût du secteur, constituent

le facteur le plus important en vue de la rationalisation et de la suppression progressive des subventions. Même en l'absence de subventions directes, le soutien du gouvernement restera important sous forme de garanties souveraines pour faciliter l'investissement privé dans des

partenariats public-privé. Comme cela prend du temps à se matérialiser - les grandes centrales hydroélectriques mettent souvent cinq ans ou plus entre l'attribution du contrat et la mise en service - la JIRAMA dépendra du soutien du gouvernement pendant la prochaine décennie.

Source : JIRAMA, MEF et analyse du personnel de la Banque mondiale

C SECTEUR MONÉTAIRE

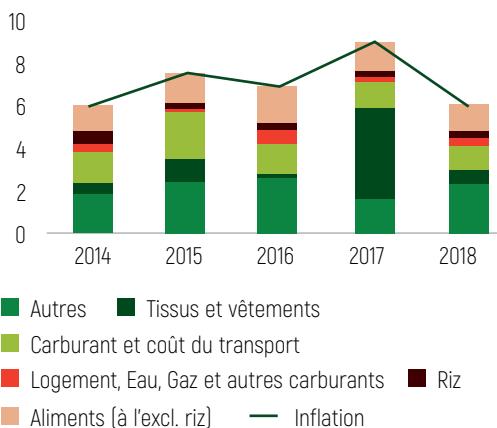
9. L'inflation a fléchi en 2018, atteignant 7,3 pour cent en moyenne, contre 8,3 pour cent en 2017, principalement grâce à l'amélioration de la performance agricole.

Les conditions météorologiques favorables ont facilité la croissance de la production agricole. Les denrées alimentaires et les boissons représentant près de la moitié du panier de consommation, l'augmentation de l'offre de produits locaux a favorisé la décélération de la tendance inflationniste. Cependant, alors que la pression sur les prix du riz produit localement s'est atténuée, les prix moyens sur le marché restent au-dessus du niveau précédant le pic de 2017. En outre,

certaines composantes du panier de consommation ont suivi une tendance à la hausse, telles que le coût des services publics, qui a enregistré une augmentation moyenne de 18 pour cent en 2018.¹¹ Compte tenu des efforts visant à soutenir le redressement financier de la JIRAMA, les tarifs de l'électricité pour tous les consommateurs ont augmenté en moyenne de 10 à 14 pour cent entre 2016 et 2018. Bien que l'inflation ait ralenti, le Comité de politique monétaire de la Banque Centrale a maintenu le taux directeur à 9,5 pour cent depuis fin 2017. Le Comité de politique monétaire devrait se réunir en mai 2019 pour une revue du taux directeur.

Figure 14: L'inflation en 2018 est en baisse par rapport à l'année précédente.

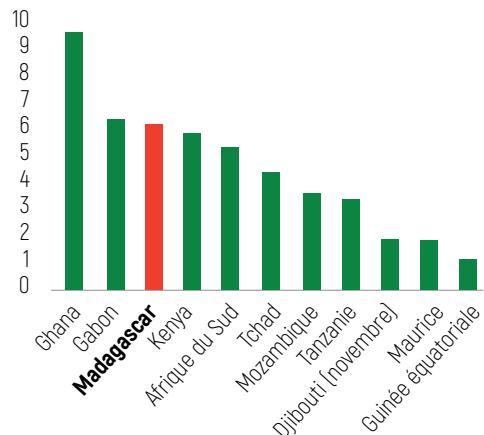
Contribution en pourcentage à l'inflation en fin de période (%)



Source : INSTAT, Institut National des Statistiques des pays de comparaison

Figure 15: L'inflation reste encore relativement élevée à Madagascar par rapport à d'autres pays

Glissement annuel du taux d'inflation, fin 2018 (%)



¹¹ Le coût des services publics est estimé à l'aide d'une combinaison de prix différents, dont les plus importants sont les salaires des employés de maison, les frais d'inscription dans les écoles primaires et secondaires publiques, les timbres et les frais dans les hôpitaux publics.

10. Madagascar a un taux de change flottant et le taux de change effectif réel est largement resté constant. Un taux de change flottant signifie que le taux de conversion de l'ariary en d'autres devises est déterminé par la dynamique du marché. La Banque Centrale n'intervient que pour atténuer la forte volatilité des fluctuations de la monnaie, et son intervention est appliquée à une échelle limitée. Depuis le début de 2018,

l'ariary s'est déprécié de 8,3 pour cent par rapport au Dollar américain et de 1,9 pour cent par rapport à l'Euro, avec quelques fluctuations au cours de l'année. La dépréciation de l'ariary a été particulièrement marquée pendant la basse saison des exportations, lorsque la demande en monnaie locale était faible. Malgré les fluctuations, le taux de change effectif réel est resté relativement stable (Figure 17).

Figure 16: L'ariary s'est progressivement déprécié en termes nominal



Source: Banque Centrale

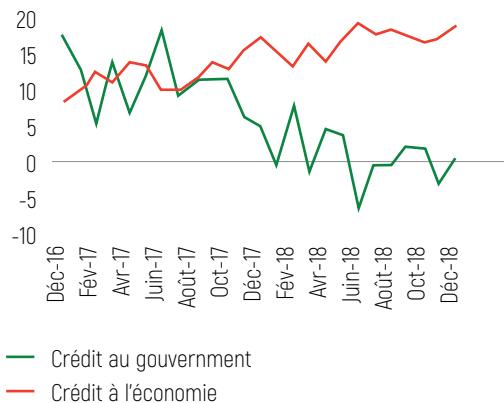
Figure 17: Le taux de change effectif réel a été relativement constant en 2018 (2017 = 100)



11. Le crédit à l'économie a progressivement augmenté, tandis que le financement de la Banque Centrale au Gouvernement a légèrement diminué. Entre décembre 2017 et décembre 2018, les crédits des banques privées à l'économie ont augmenté de 14,1 pour cent, et consistent essentiellement en crédits à court terme. Cette tendance à la hausse est le reflet d'une économie en expansion. Cependant, avec un niveau de crédit à l'économie s'élevant à 13,6 pour cent du

PIB en 2018, l'intermédiation financière à Madagascar reste faible par rapport à la moyenne régionale (Figure 20). À l'inverse, le financement du Gouvernement par la Banque Centrale a baissé, conformément aux dispositions des statuts de la Banque Centrale révisés en 2016. Notamment, les avances statutaires ont diminué, passant de 0,9 pour cent du PIB quand la loi a été promulguée à la fin de 2016, à 0,5 pour cent du PIB en décembre 2018.

Figure 18: Les prêts au secteur privé ont repris... Glissement annuel (en %)



Source: Banque Centrale, Indicateurs du développement dans le monde, Base de données mondiale Index

Figure 19: ... mais restent largement à court terme Variation annuelle (en millions de MGA)

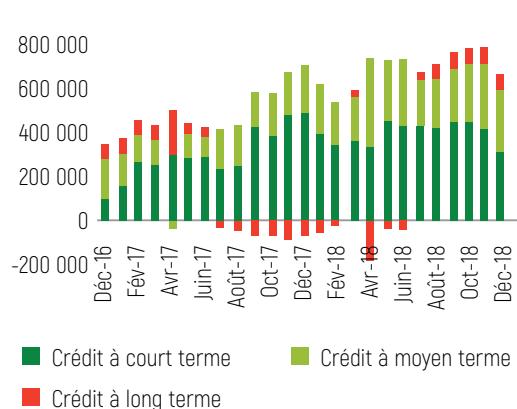
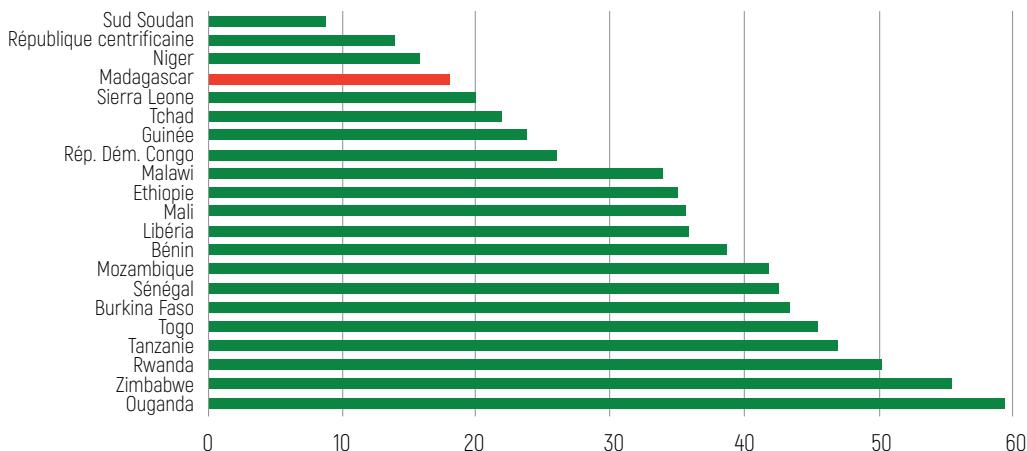


Figure 20: Les faibles niveaux d'intermédiation financière sont reflétés par un taux de bancarisation de la population à moins de 20 pour cent

Taux de bancarisation de la population (15 ans et plus)



Source: Banque Centrale, Indicateurs du développement dans le monde, Base de données mondiale Index

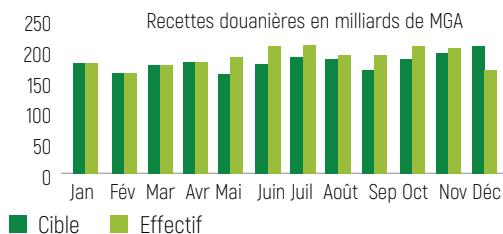
D POLITIQUE BUDGÉTAIRE

12. Le recouvrement des recettes fiscales s'est légèrement amélioré en 2018 par rapport à l'année précédente.

Le changement le plus important apporté à la politique fiscale en 2018 a été l'augmentation des taxes sur les produits pétroliers (TPP), contribuant à une augmentation de 71 pour cent de la collecte de TPP par rapport à l'année précédente.¹² Par rapport à d'autres types de taxes, la TPP peut être considérée comme progressive : étant donné que les plus nantis de la société sont les plus gros consommateurs de produits pétroliers, ils supportent le fardeau de la taxe. L'augmentation de la TPP et l'amélioration constante de l'administration des douanes ont permis au gouvernement de dépasser son objectif annuel en matière de taxes sur le

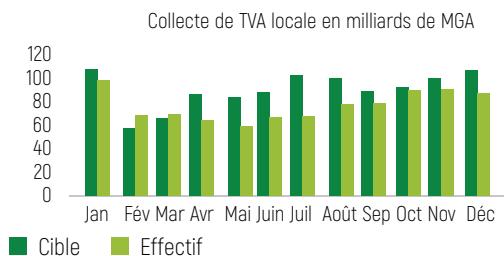
commerce et les transactions internationales de 4,2 pour cent (Figure 21). En revanche, les résultats en matière de recouvrement d'impôts domestiques ont été de 9,4 pour cent en dessous des objectifs, principalement en raison d'un sous-recouvrement de la taxe sur la valeur ajoutée (TVA) et des droits d'accises (Figure 22). Cette contre-performance souligne la nécessité de continuer à renforcer l'administration des impôts. Dans l'ensemble, le taux de recouvrement des recettes fiscales totales se chiffrait à 97 pour cent de l'objectif annuel. Alors que les taux de recouvrement des impôts ont augmenté au cours des cinq dernières années (Figure 23), les résultats restent encore inférieurs à ceux des autres pays d'Afrique subsaharienne (Figure 24).

Figure 21: Les recettes douanières ont dépassé l'objectif fixé à compter du deuxième trimestre de l'année



Source: MEF, FMI

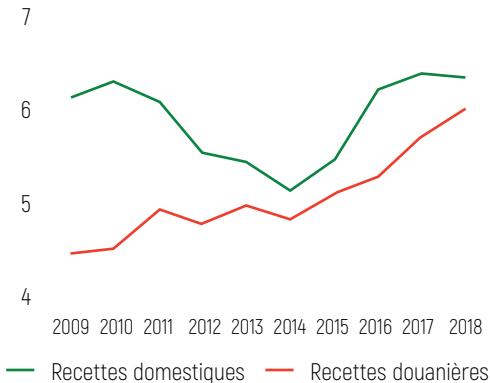
Figure 22: Les recettes de TVA sont tombées en dessous des objectifs à partir d'avril



¹² Les taxes sur les produits pétroliers (par litre) sont passées de 105 MGA à 213 MGA pour les carburateurs, de 390 MGA à 503MGA pour l'essence, de 120 MGA à 228 MGA pour le diesel et de 20MGA à 128 MGA pour le mazout.

Figure 23: Alors que les recettes fiscales ont augmenté au cours des cinq dernières années...

Taxe collectée (brute), en pourcentage du PIB



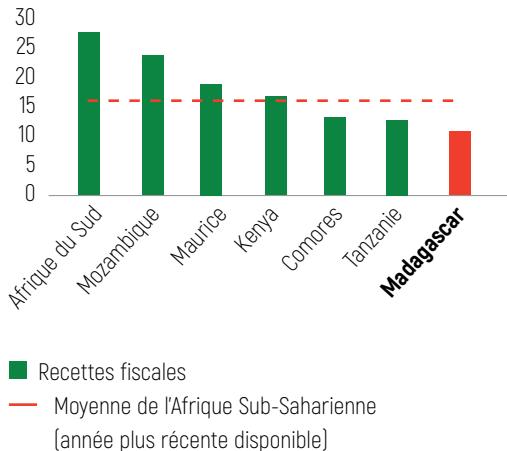
Source: MEF, FMI

13. Les dépenses courantes, qui concernent les coûts de fonctionnement des services gouvernementaux et publics, ont été exécutées tel que prévu dans la loi de finances rectificative. Afin de relever le niveau des ressources disponibles pour financer les programmes sociaux et d'investissement, le gouvernement s'est fixé pour objectif de réduire les dépenses courantes. Celles-ci sont passées de 11,7 pour cent du PIB en 2017 à 10,8 pour cent du PIB en 2018 (Figure 25). Cette réduction est due en grande partie à une baisse du transfert vers la JIRAMA (de 1,2 pour cent du PIB en 2017 à 0,8 pour cent du PIB en 2018). Les dépenses dans les secteurs sociaux prioritaires ont été estimées à environ 1 pour cent du PIB, se rapprochant de l'objectif de 1,1 pour cent du PIB fixé par le gouvernement.¹³

14. Le taux d'exécution des dépenses d'investissement s'améliore, même si l'intensification progresse plus lentement que prévue. Les dépenses d'investissement ont été estimées à 5,8 pour cent du PIB. Près de 80 pour cent des dépenses d'investissement programmées dans la Loi de finances rectificative de 2018 ont été exécutées, ce qui se compare favorablement au taux d'exécution de 67 pour cent réalisé l'année précédente. Les projets d'infrastructures les plus importants (en termes d'exécution budgétaire) en 2018 comprennent la

Figure 24: ...elles restent faibles par rapport à d'autres pays

Pourcentage du PIB, moyenne 2013-2017



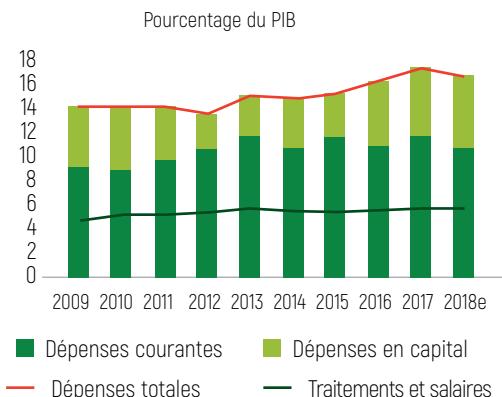
voie rapide qui relie la capitale à l'aéroport international, l'extension du port de Toamasina et la reconstruction des infrastructures à Antananarivo. Le taux d'exécution plus faible que prévu a affecté la mise en œuvre de grands projets routiers bénéficiant de financement externe.¹⁴

15. Dans l'ensemble, le gouvernement a fait preuve de prudence dans la gestion des finances publiques au cours de la période préélectorale, le déficit étant contenu à 2,6 pour cent du PIB (base caisse) (Figure 26). Le déficit est principalement financé par des financements extérieurs, généralement à des conditions concessionnelles, conformément à la stratégie de dette à moyen terme du gouvernement. L'exécution plus faible que prévu des projets d'investissement sur financement externe a contribué à contenir le déficit. Le financement intérieur inclut l'émission de Bons de Trésor, principalement souscrits par les banques commerciales, et le financement limité de la part de la Banque Centrale. La part du financement interne du déficit a chuté de 50 pour cent en 2014 à 27 pour cent en 2018, reflétant l'accès accru aux emprunts extérieurs et le respect de la limite sur les avances statutaires fixée par les statuts actualisés de la Banque Centrale. Avec le temps, le portefeuille de la dette intérieure devrait passer d'emprunts essentiellement à court terme à des emprunts à moyen terme, conformément à la stratégie d'endettement à moyen terme.

¹³ Les dépenses sociales prioritaires incluent les dépenses consacrées aux secteurs de la santé, de l'éducation, de l'eau et de la population, à l'exclusion des salaires et des investissements sur financement externe.

¹⁴ Les projets routiers retardés sont la RN5 et la Rode Nord-Est.

Figure 25: Les dépenses courantes ont diminué, principalement due à la réduction des transferts à la JIRAMA

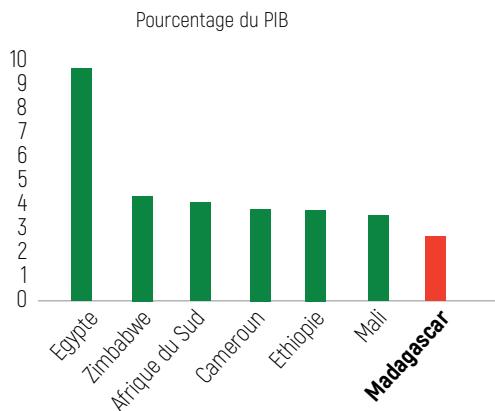


Source: MEF, FMI

16. De manière générale, le niveau de surendettement reste modéré. Le risque de surendettement extérieur de Madagascar est modéré, ce qui signifie que même si le niveau global de la dette est actuellement gérable en cas de choc sur l'économie, telle qu'une réduction de la croissance, la capacité du pays à assurer son service de la dette est sous un risque modéré. Les dernières estimations de la dette malagasy datant d'octobre 2018 indiquent que le ratio dette publique/PIB est passé de 38,6 pour cent du PIB en 2016 à environ 35,8 pour cent du PIB en 2018.

17. La matérialisation de passifs imprévus pourrait entraîner des coûts supplémentaires que le Gouvernement n'avait ni prévus ni budgétisés. Le risque de dépenses ou de passifs imprévus est préoccupant pour tous les pays. L'important est de savoir de quelle manière gérer ces risques. À Madagascar, les sources les plus importantes de risques budgétaires proviennent de la tarification du carburant, de la JIRAMA, du Fonds de pension et des risques associés aux catastrophes naturelles. La question de la tarification des carburants est examinée en détail dans la section 3 et fait référence à l'accumulation de passifs vis-à-vis des sociétés pétrolières si les prix de détail ne sont pas ajustés en fonction de l'évolution des cours mondiaux du pétrole. Les chocs associés aux

Figure 26: Le déficit budgétaire (base caisse) a été maîtrisé comparé à d'autres pays ayant organisé une élection présidentielle en 2018



conditions météorologiques qui affectent la production hydroélectrique pourraient entraîner une utilisation accrue de l'énergie thermique, ce qui, combinée à de mauvaises décisions en matière de passation de marchés et de planification, pourrait amener le gouvernement à supporter des coûts supplémentaires comme ce fut le cas en 2017. Le transfert en faveur du Fonds de pension a été plus important que prévu alors que la gestion de l'effectif de la fonction publique est en cours. Enfin, les risques associés aux catastrophes naturelles coûteraient à l'économie 1,4 pour cent du PIB en moyenne chaque année, compte tenu du niveau élevé d'exposition de Madagascar aux cyclones et aux autres chocs climatiques.

20. Le gouvernement entreprend des mesures pour améliorer la gestion des passifs éventuels. Ces efforts incluent la création d'un registre consolidé des passifs éventuels au Ministère de l'Économie et des Finances pour assurer le suivi des garanties, des passifs des entreprises publiques et les engagements dans le cadre des partenariats publics-privés (PPP). Il y a eu une transparence accrue de la dette, le Gouvernement ayant entrepris sa propre analyse de la viabilité de la dette et publié les résultats. Le Gouvernement publie également sa stratégie de gestion de la dette à moyen terme et une analyse quantifiée des risques budgétaires est annexée au budget.

La dette publique est estimée à **35.8 pourcent** du PIB en 2018 et le niveau de risque de surendettement est modéré.



DEUXIÈME PARTIE

PERSPECTIVES ÉCONOMIQUES

21. Les perspectives de croissance économique à moyen terme sont positives. La croissance devrait atteindre 5,2 pour cent en 2019, une tendance qui devrait se poursuivre à moyen terme. Le climat de sérénité dans lequel les élections présidentielles et la passation de pouvoir se sont déroulées est de bon augure pour instaurer la confiance des investisseurs. La croissance des activités manufacturières devrait rester élevée. Les progrès dans le secteur de l'énergie devraient soutenir ces perspectives de croissance, avec une croissance moyenne projetée à 10,8 pour cent de 2019 à 2021, en supposant que la JIRAMA poursuive les améliorations. Le secteur des services devrait continuer à enregistrer une bonne performance. Les activités de construction devraient s'intensifier avec l'accroissement prévu des travaux publics. Le secteur primaire devrait connaître une expansion modérée, notamment grâce au développement des agro-industries et des cultures de rente telles que la vanille.

22. La pression sur le déficit du compte courant devrait s'accroître progressivement à moyen terme, reflétant les besoins en financement extérieur du pays liés à la poursuite du plan d'intensification des investissements. Le déficit devrait s'établir à 1 pour cent du PIB en 2019, puis à 3,2 pour cent du PIB en moyenne sur la période 2020-2022, l'augmentation des investissements publics et privés stimulant la demande d'importations. Le déficit du compte courant sera financé par les excédents des comptes de capitaux et financiers venant des emprunts du secteur public et des investissements directs étrangers. Le financement du compte courant est compatible avec le maintien du niveau de risque modéré de surendettement.

23. La politique monétaire devrait rester axée sur la maîtrise de l'inflation. Le taux d'inflation globale devrait avoisiner les 6 pour cent entre 2019 et 2022. Les hypothèses sont fondées sur la maîtrise de l'inflation relative aux denrées alimentaires et sur une hausse modérée des prix de l'énergie, conformément au plan d'affaires de la JIRAMA. L'intervention de la Banque Centrale sur le marché du change devrait rester limitée au lissage des fluctuations importantes et à la réalisation de l'objectif de réserves en devises.

24. À moyen terme, les dépenses publiques devraient augmenter modérément, mais leur structure évoluera avec une baisse des dépenses courantes et une augmentation des dépenses d'investissement. Les dépenses publiques devraient passer de 16,6 pour cent du PIB en 2018 à 17,4 pour cent du PIB en 2019, puis atteindre une moyenne de 18,1 pour cent du PIB entre 2020 et 2022. Les dépenses courantes devraient poursuivre sa tendance et se situer autour de 10,7 pour cent du PIB en 2019, en partant de l'hypothèse que les transferts à la JIRAMA diminueront progressivement à mesure que l'entreprise améliore sa performance opérationnelle. Les dépenses d'investissement devraient augmenter progressivement à mesure que les projets d'investissement public sont mis en œuvre, conformément aux engagements de financement externes.¹⁵ Des accords de PPP sont également attendus dans des secteurs clés tels que l'énergie et les ports à la suite de l'approbation de la loi sur les PPP en 2016.

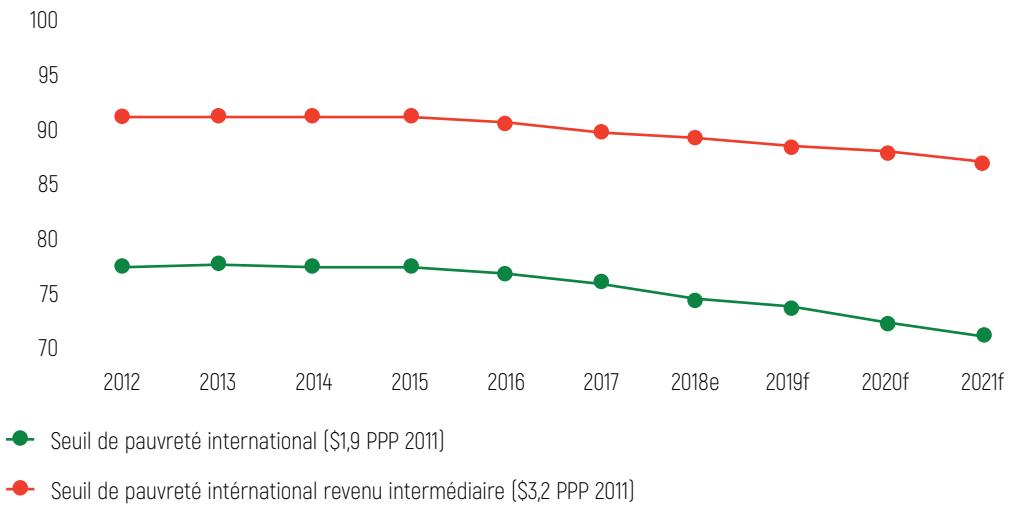
27. Cette prévision de croissance positive offre de bonnes perspectives pour la réduction de la pauvreté, pourvu que les secteurs porteurs de croissance soient accessibles aux pauvres. Dans la mesure où la majorité de la population pauvre vit dans les zones rurales, où prédomine l'agriculture de subsistance, il est peu probable que la prévision de croissance positive inclue les plus pauvres à court terme. Toutefois, si les obstacles structurels peuvent être levés dans l'économie à moyen et long terme, à travers la fourniture d'électricité à un prix abordable, l'accès au crédit et aux infrastructures et une plus grande connectivité des agriculteurs aux marchés, des opportunités pourraient se présenter pour inclure la population pauvre de manière plus significative dans la trajectoire de croissance de Madagascar. Ces efforts devraient également être complétés par des investissements dans le capital humain de la prochaine génération de Malgaches en améliorant les services d'éducation, de santé et de protection sociale. Sur la base des prévisions de croissance actuelles, la Banque mondiale prévoit que le pourcentage de personnes vivant avec moins de 1,90 USD par jour pourrait baisser de 75 pour cent en 2018 à 71 pour cent d'ici 2021.

¹⁵ À la Conférence des Bailleurs et des Investisseurs tenue à Paris en décembre 2016, 6,4 milliards USD ont été promis par les partenaires au développement pour la période 2017-2020, dont 2,1 milliards USD d'engagements non décaissés et 4,3 milliards USD de nouveaux engagements. Sur les nouveaux engagements, un financement de 1,5 milliard USD a été signé en 2017. Des réformes sont en cours pour remédier à la lenteur d'exécution des projets et assurer un suivi adéquat des décaissements, notamment l'adoption de la Stratégie de gestion des investissements en 2017 qui clarifie le rôle de chaque acteur dans la gestion des investissements publics (GIP), la préparation du manuel de GIP en 2018 qui décrit chaque étape du processus de GIP, et la création du tableau de bord des investissements en tant qu'outil de suivi.



Figure 27: Le pourcentage de la population vivant en dessous du seuil de pauvreté devrait diminuer à moyen terme étant donné que la croissance continue de s'accélérer

Taux de pauvreté (pourcentage)



Source: INSTAT et Projections de l'équipe de la Banque mondiale



TROISIÈME PARTIE

GESTION DU PRIX DU CARBURANTE À MADAGASCAR

A INTRODUCTION

1. L'objectif de cette section spéciale est d'éclairer le débat public sur la tarification du carburant à Madagascar. Pendant que la transition vers les énergies renouvelables poursuit son cours, la demande en carburant restera élevée. Le Gouvernement s'est lancé dans des réformes de la tarification du carburant dans le but d'assurer un approvisionnement en carburant abordable, sans engager de dépenses de la part de l'État. Une subvention universelle au prix du carburant a notamment été supprimée. Elle était régressive du fait qu'elle profitait de manière disproportionnée aux riches et réduisait les ressources disponibles pour les dépenses allouées aux

priorités pro-pauvres. Au premier trimestre de 2018, le Gouvernement a également convenu avec les sociétés pétrolières que la formule de calcul du prix des carburants pouvait être modifiée pour réduire le prix de détail final payé par le consommateur. Si ces progrès indiquent que les choses avancent dans le bon sens, il existe encore d'autres possibilités en matière de réforme du prix des carburants. Cette section spéciale vise à éclairer le débat public en traitant : (i) de l'importance de la réforme de la tarification des carburants et des subventions ; ii) des considérations relatives à la tarification du carburant ; et (iii) des options de politique possibles pour Madagascar.

B POURQUOI LE GOUVERNEMENT S'EST-IL ENGAGÉ DANS LA RÉFORME DU PRIX DES CARBURANTS

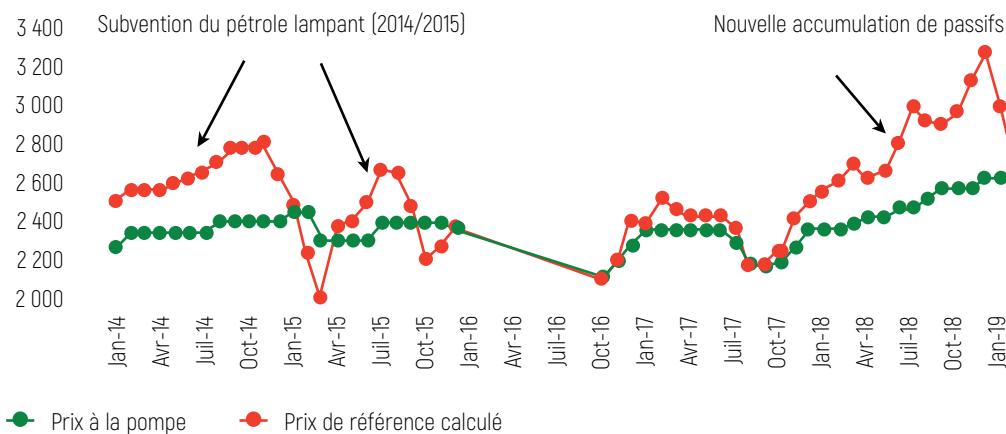
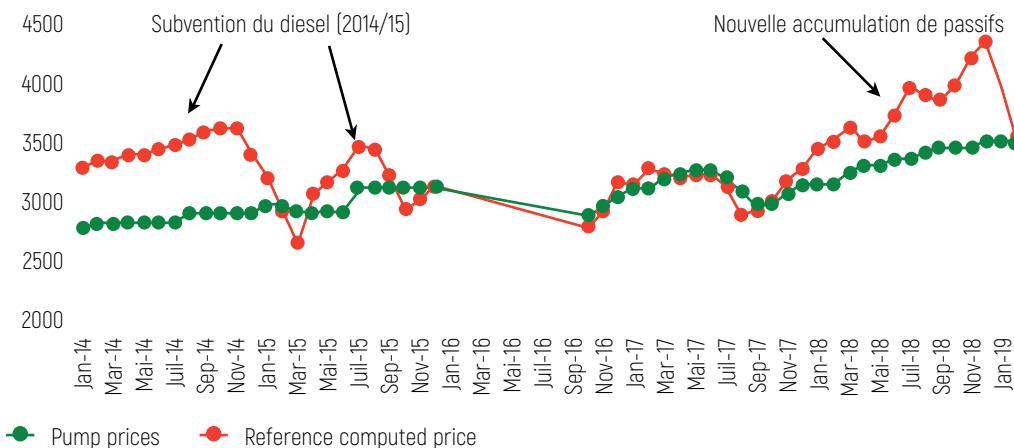
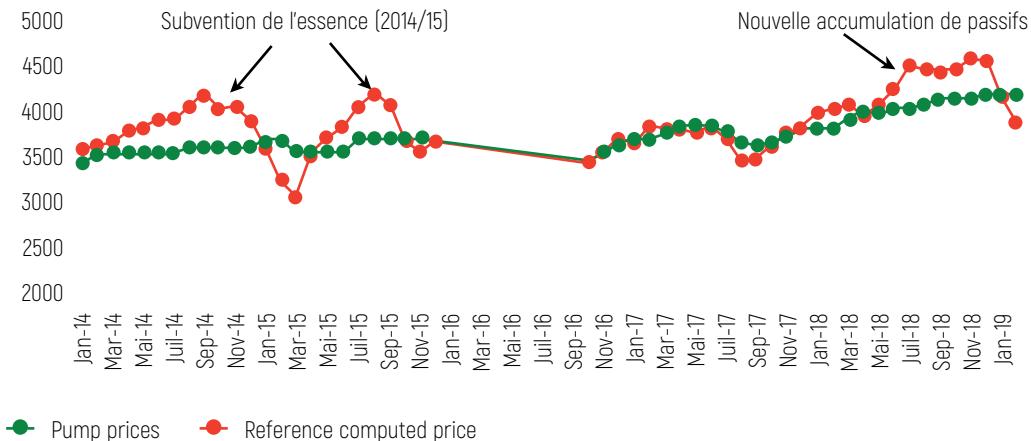
2. Pour limiter l'impact du niveau élevé et de l'instabilité du prix des carburants, les variations du cours du pétrole sur le marché mondial n'ont pas été répercutées sur le consommateur. Le prix du carburant payé par le consommateur à la pompe a été inférieur au montant qu'il aurait dû payer si le *prix de référence calculé* avait été appliqué. Le prix de référence calculé sert à calculer le prix de vente final au détail du carburant, de manière à tenir compte des variations des cours mondiaux du pétrole, des taux de

change et des autres facteurs de coûts fixes. Lorsqu'il y a un écart entre le prix de *référence calculé* et le prix de vente au détail à la pompe, cela signifie que les variations du cours mondial du pétrole ne sont pas entièrement répercutées sur le consommateur. Au lieu de cela, soit le Gouvernement subventionne le prix, comme cela a été le cas en 2014 et 2015, soit le Gouvernement accumule des passifs envers les sociétés pétrolières, comme cela a été le cas à la fin de l'année 2018 et au début de l'année 2019 (Figure 28).



Pendant que la transition vers les énergies renouvelables poursuit son cours, la demande en carburant restera élevée.

Figure 28: La différence entre le prix de détail et le prix de référence calculé correspond soit à une subvention (2014/15), soit au passif (2018). Elle est particulièrement importante pour le diesel et le pétrole lampant (prix en MGA/litre)



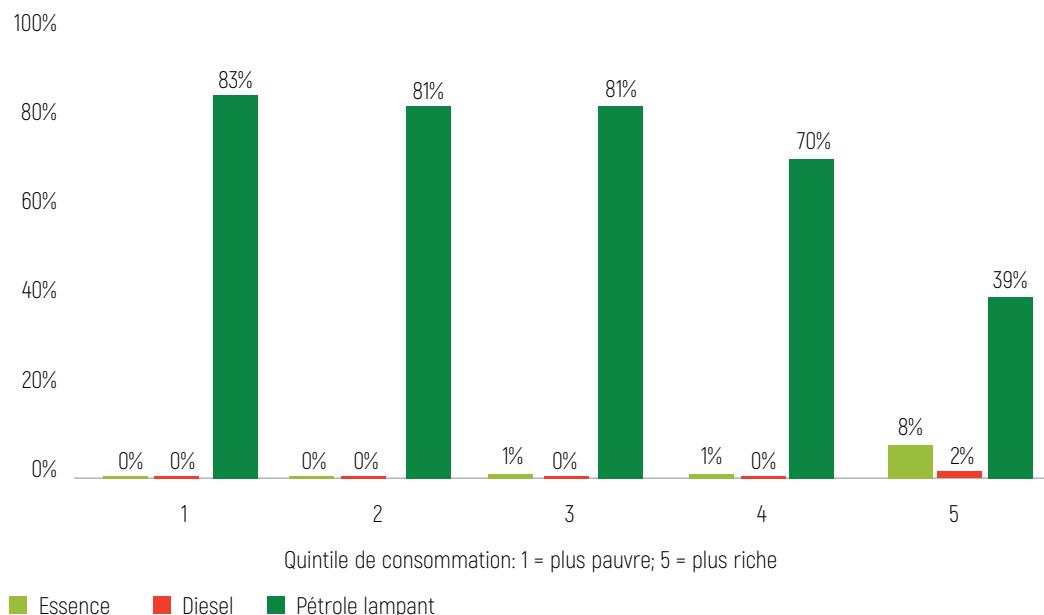
Source: Office Malgache des Hydrocarbures

3. Toute politique de tarification du carburant qui amène le Gouvernement à subventionner le coût du carburant profite aux riches qui sont les plus gros consommateurs de carburant. Une subvention universelle du prix du carburant profite à tous les consommateurs, qu'ils soient riches ou pauvres. Les plus grands bénéficiaires de la subvention universelle du prix sont ceux qui consomment le plus de

carburant. Madagascar étant l'un des pays les plus pauvres du monde, seuls les 20 pour cent les plus riches de la population ont le pouvoir d'achat pour consommer du diesel et de l'essence (Figure 29). En revanche, les 60 pour cent les plus pauvres de la population consomment beaucoup de pétrole lampant mais pas d'autres carburants, ce qui explique pourquoi le prix du pétrole lampant est le plus bas.

Figure 29: L'essence et le diesel sont consommés par les plus riches, tandis que les 60 pour cent les plus pauvres de la population consomment beaucoup de pétrole lampant.

Part des ménages consommant des produits pétroliers, par quintile (en pourcentage)



Source: ENSOMD, 2012; calculs des services de la Banque mondiale

4. De même, ce sont surtout les plus riches dans la société qui consomment des biens et des services utilisant le carburant comme intrant, les 40 pour cent les plus pauvres sont, pour la plupart, exclus. Étant donné que le carburant sert d'intrant pour la production de nombreux biens et services, il est important d'étudier l'impact que les variations de prix sont susceptibles d'avoir sur les pauvres. Parce que les populations pauvres consomment peu d'électricité, utilisent peu les transports en commun et consomment peu de nourriture à des fins autres que la subsistance, elles sont en grande partie à l'abri des variations du prix de ces biens et services.

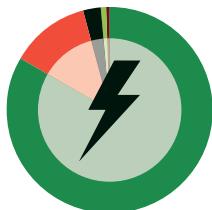
- **Electricité :** Les 20 pour cent les plus riches de la population consomment 85 pour cent de l'électricité, contre des niveaux de consommation négligeables pour les 40 pour cent les plus pauvres. Le coût de fourniture de services pourrait ne pas refléter les

variations des cours mondiaux du carburant, et les prix payés par le consommateur sont subventionnés.

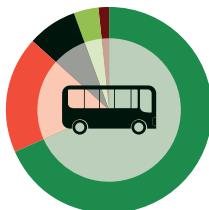
- **Transport public :** Les 40 pour cent les plus pauvres utilisent seulement 5 pour cent des services. Le prix du transport en commun en zone urbaine était auparavant subventionné par le Gouvernement, en partie pour atténuer les effets de la hausse du prix des carburants. Cette stratégie a peu réussi.
- **Aliments :** Les 60 pour cent les plus riches de la population sont les plus gros acheteurs de produits alimentaires susceptibles d'utiliser le carburant comme intrant à la transformation alimentaire, tandis que les 40 pour cent les plus pauvres achètent juste un peu plus de 15 pour cent de leur nourriture, indiquant qu'ils consomment en grande partie leur propre production (autoconsommation).

Figure 30: Les tendances de consommation de biens et de services utilisant du carburant comme intrant montrent que les plus gros consommateurs sont les plus riches, tandis que les pauvres sont exclus.

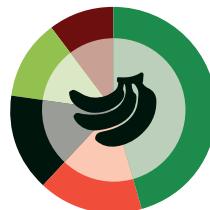
Les 20 pour cent les plus riches consomment près de 85 pour cent de la production d'électricité



Les 40 pour cent les plus riches représentent près de 90 pour cent des usagers des transports en commun



Les 60 pour cent les plus riches représentent plus de 80 pour cent de la consommation alimentaire



■ Q1: 20 pour cent les plus pauvres ■ Q2 ■ Q3 ■ Q4 ■ Q5: 20 pour cent les plus riches

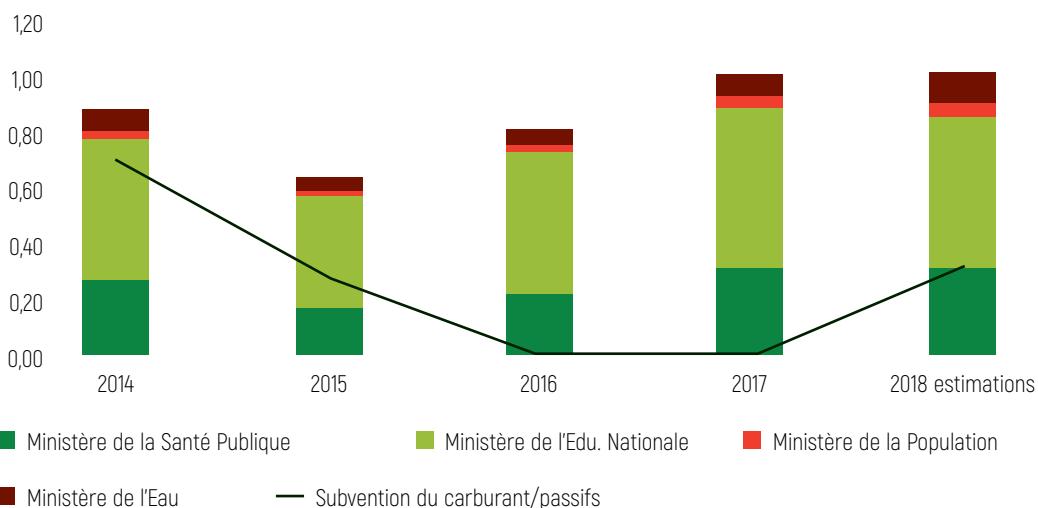
ENSOMD, 2012 ; Calculs du personnel de la Banque mondiale ENSOMD, 2012; World Bank staff calculations

5. En allouant les ressources publiques pour subventionner le prix du carburant au bénéfice des riches, le Gouvernement disposait de moins de ressources pour financer les programmes en faveur des pauvres. En 2014 et 2015, en moyenne 0,5 pour cent du PIB a été alloué à la subvention des carburants, contre seulement 0,8 pour

cent du PIB aux dépenses à caractère social.¹⁷ Il s'ensuit que les décideurs sont confrontés à un choix : soit utiliser les précieuses ressources publiques pour subventionner le prix du diesel et de l'essence au bénéfice des mieux nantis que la majorité, soit allouer les ressources aux programmes en faveur des pauvres.

Figure 31: L'allocation d'une subvention régressive au carburant réduit les ressources disponibles pour les priorités en faveur des pauvres

Dépenses en subventions du carburant / passifs comparés aux dépenses sociales prioritaires (% du PIB)



Source: MEF and OMH

¹⁷ Les Dépenses sociales prioritaires représentent la somme des allocations budgétaires aux Ministères de la Santé, de l'Education, de la Population et de l'Eau, à l'exclusion des salaires et des investissements financés par des sources extérieures.

6. En outre, la politique de subvention aux carburants n'était pas abordable et des arriérés ont été accumulés envers les sociétés pétrolières. L'espace budgétaire disponible pour les secteurs sociaux prioritaires étant déjà restreint, la subvention universelle aux carburants est devenue une mesure politique onéreuse. Au cours de la période de subvention des prix en 2014-2015, le Gouvernement n'a pas été en mesure de compenser les sociétés pétrolières dans les délais pour la baisse du prix du carburant. À cause des retards de paiement par le Gouvernement, les sociétés pétrolières ont rencontré des problèmes de trésorerie. Dans le cadre d'une société commerciale, le manque de trésorerie perturbe souvent la capacité à gérer les opérations et à exécuter les plans d'investissement.

7. Face aux difficultés avec le mécanisme de subvention aux carburants, le Gouvernement s'est engagé dans un processus de réforme de la tarification du carburant. Lorsque les cours mondiaux du pétrole ont commencé à baisser au début de l'année 2016, le Gouvernement a supprimé les subventions au carburant par décret,¹⁸ ce qui a contribué à son objectif d'améliorer la composition des dépenses de façon à disposer de plus de ressources

pour les dépenses pro-pauvres. Les arriérés accumulés envers les sociétés pétrolières ont été réglés par émission de bons de Trésor. Le Gouvernement s'est engagé à répercuter les variations des cours mondiaux du pétrole sur le prix de vente au détail du carburant afin d'éviter de subventionner les carburants.

8. Cependant, les cours mondiaux du pétrole ayant continué d'augmenter en 2018, la répercussion de la hausse des prix sur le prix de vente au détail a été restreinte, occasionnant une nouvelle accumulation de passifs envers les sociétés pétrolières. En 2018, le prix de vente au détail du carburant a été ajusté à six reprises, marquant une rupture avec la période caractérisée par la réglementation des prix. Toutefois, parce que les variations des prix n'ont été qu'occasionnelles, un écart s'est à nouveau creusé entre le prix de vente au détail du carburant et *le prix de référence calculé*. Cet écart est estimé à 0,3 pour cent du PIB. En plus, pour absorber une partie des passifs, l'annulation d'une partie des redevances à verser par les sociétés pétrolières au Fonds d'entretien routier a été considérée.¹⁹ Cette évolution récente de la situation a rouvert le débat sur la manière d'optimiser la formulation des politiques relatives à la tarification du carburant.

C PRINCIPALES CONSIDÉRATIONS EN RAPPORT AVEC LA TARIFICATION DU CARBURANT

9. Madagascar étant un pays importateur de carburant, il est essentiel de garantir la sécurité de l'approvisionnement en carburant de la Grande Ile. Par le passé, lorsque les sociétés pétrolières n'étaient pas indemnisées pour la différence entre le *prix de référence calculé* et le prix de vente au détail du carburant, le risque que les achats ne soient pas effectués à temps pour satisfaire à la demande locale soulevait des inquiétudes. Le cadre réglementaire régissant le secteur pétrolier aval exige l'existence d'un stock minimal de 21 jours. Pour contribuer à la sécurisation de l'approvisionnement en carburant, il est essentiel d'éviter d'accumuler des passifs envers les sociétés pétrolières parce que cela pourrait compromettre leur capacité à fournir un carburant de qualité aux consommateurs et à respecter leurs obligations en matière d'investissement.

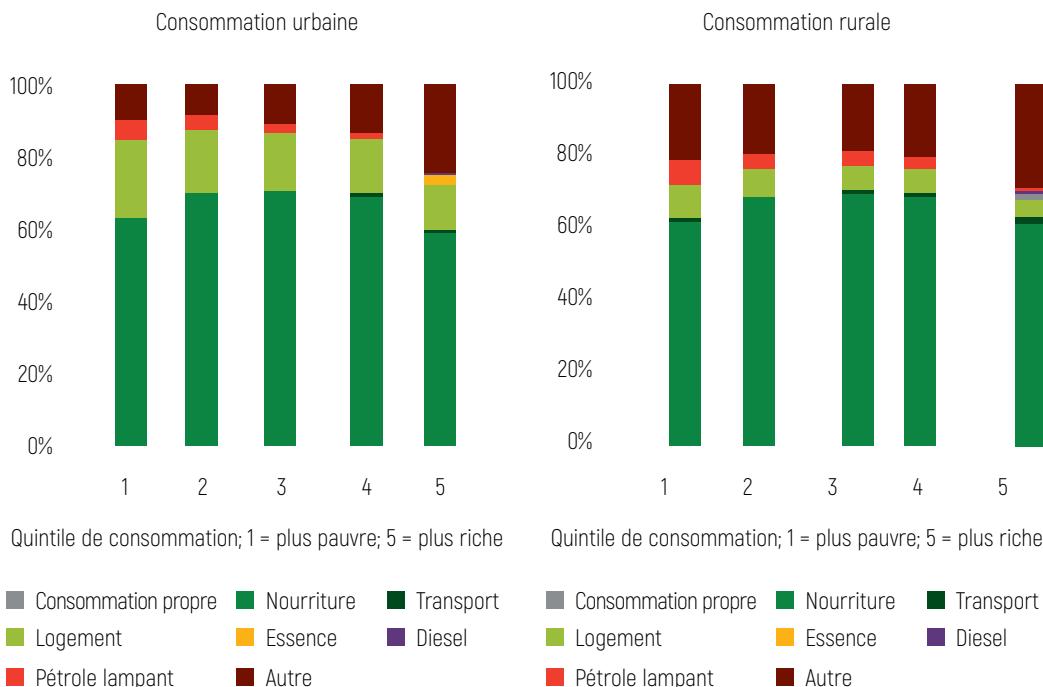
10. Une politique de tarification des carburants devrait s'attacher à protéger les pauvres des augmentations de prix et à promouvoir le caractère abordable de ce produit essentiel. Si les 40 pour cent les plus pauvres de la population ne consomment pas d'essence et du gasoil, ils consomment du pétrole lampant. Par ailleurs, les 40 pour cent les plus pauvres de la population y dépensent une part plus importante de leur budget total que les groupes de revenu les plus riches, aussi bien en milieu urbain que rural. De plus, les pauvres dépensent également une part plus importante de leur budget total en aliments qui utilise le carburant comme intrant. Par conséquent, la tarification du pétrole lampant revêt une importance particulière pour les segments les plus pauvres de la population, notamment pour l'éclairage et d'autres services.

¹⁸ Décret n° 2016-014 du 12 janvier 2016 portant fixation des prix maxima affichés à la pompe.

¹⁹ Bulletin de l'OMH sur les produits pétroliers, premier trimestre de 2019. La structure du prix de référence utilisée pour calculer le coût du carburant inclut une redevance à verser par les sociétés pétrolières au Fonds d'entretien routier.

Figure 32: Les plus pauvres dépensent une part plus importante de leur budget en carburant et en biens et services utilisant du carburant par rapport aux riches

Part des dépenses totales des ménages consacrées directement et indirectement aux combustibles, par quintile (en pourcentage)



Source : ENSOMD, 2012; Calculs de l'équipe de la Banque mondiale

11. En outre, aucune politique de tarification du carburant ne devrait obliger l'État à subventionner le coût du carburant. Une subvention universelle au carburant est une politique régressive qui profite à ceux qui sont plus nantis par rapport à la majorité de la population. Les épisodes précédents de subventionnement des carburants

ont eu des succès limités, l'État ne disposant pas de ressources suffisantes pour le financement. En outre, d'un point de vue environnemental, les subventions aux carburants pourraient réduire les incitations à transiter vers les énergies renouvelables, une réforme essentielle et complémentaire déjà en cours (Cf. Encadré 1).

D OPTIONS DE POLITIQUE ENVISAGEABLES POUR LA TARIFICATION DU CARBURANT

(i) Lissage des prix

12. L'option politique actuellement mise en œuvre par le Gouvernement est le lissage des prix, qui intuitivement est attrayant dans la mesure où son objectif est de faire payer plus lorsque les cours mondiaux du carburant sont bas et d'utiliser les économies ainsi réalisées pour subventionner les prix lorsque les cours mondiaux du carburant sont élevés. Le principe de base d'un système d'autofinancement du lissage des prix - qui en principe ne nécessite aucun soutien budgétaire - consiste à maintenir

les prix intérieurs relativement élevés lorsque les cours mondiaux du carburant sont bas et à mettre de côté les économies (sur-recouvrement) pour subventionner les prix intérieurs lorsque les cours mondiaux du carburant sont élevés (sous-recouvrement). Ce mécanisme peut être géré virtuellement, les sociétés pétrolières gérant elles-mêmes les recouvrements excessifs et les recouvrements insuffisants. Sinon un fonds de stabilisation du carburant peut être créé dans lequel on dépose les économies et retire les montants des subventions. L'objectif est que le Gouvernement modère la répercussion de la volatilité des cours mondiaux sur le

marché intérieur à un coût budgétaire faible, voire nul.

13. Cependant, le lissage des prix a eu un succès limité pour éviter les coûts budgétaires que ce soit à l'échelle mondiale ou à Madagascar. Le principe selon lequel une approche de lissage des prix peut être autofinancée repose sur le retour régulier des prix des produits pétroliers à une moyenne, de sorte que les sous-recouvrements sont souvent suivis de sur-recouvrements. L'évolution des prix du pétrole au cours des 15 dernières années indique qu'un modèle de retour à la moyenne ne tient pas et que les fonds de stabilisation du carburant (ou mécanismes de compensation) n'ont pratiquement pas atteint leurs objectifs initiaux sans entraîner des coûts budgétaires élevés.²⁰ Lors de la dernière tentative de lissage des prix à Madagascar, des passifs atteignant 0,3 pour cent du PIB ont été accumulés envers les sociétés pétrolières et la concession de certaines redevances a été considérée.

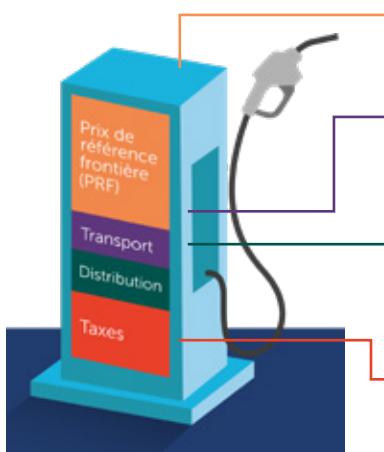
14. Compte tenu de cette expérience mondiale, de nombreux pays n'utilisent plus le concept de lissage des prix pour gérer la tarification des carburants. Le Chili, la Colombie, l'Éthiopie, le Pérou et la Thaïlande figurent parmi les exemples de pays qui ont utilisé un fonds de stabilisation des prix, mais ont accusé un déficit très important. Lorsque le modèle de ces fonds a été retenu et mis en œuvre, le degré de lissage des prix est extrêmement limité, que ce soit en ampleur ou en couverture des combustibles. En Thaïlande et au Vietnam, une taxe est imposée sur chaque type de carburant pour financer le fonds.

15. Un autre risque de la mise en œuvre d'une approche de lissage des prix à Madagascar est l'inexistence de fonds de stabilisation formalisés dotés de mécanismes de gouvernance clairs et transparents. Dans les épisodes précédents de lissage des prix, par exemple entre mi-2017 et mi-2018, les sociétés pétrolières ont fait le suivi des « sur-recouvrements ». Cependant, il n'existe pas de procédure établie d'utilisation du fonds de stabilisation, ce qui augmente le risque de mauvaise gestion.

(ii) Mécanisme d'ajustement automatique assorti de politiques complémentaires

16. Une autre option pour gérer les prix des carburants consiste à utiliser le mécanisme d'ajustement automatique afin que les variations des cours mondiaux du pétrole soient répercutées sur les consommateurs. Cette approche évite à l'État de payer pour subventionner le coût du carburant. Les pays qui utilisent le mécanisme d'ajustement automatique des prix appliquent une formule pour calculer le *prix de référence calculé*, qui comprend quatre composantes principales : le prix de référence à la frontière, les coûts de transport et de stockage, les coûts de distribution et les marges, ainsi que les taxes et redevances (Figure 33). Les variations des cours mondiaux des produits pétroliers et du taux de change sont des facteurs variables qui influent sur le prix de détail final du carburant. Les autres composantes du *prix de référence calculé* sont généralement des coûts fixes convenus entre le Gouvernement et les sociétés pétrolières.

 **Figure 33: Déterminants du prix de référence calculé**



54 pour cent du prix final correspond au prix de référence à la frontière.

Le coût d'achat de produits pétroliers sur le marché international et leur expédition vers le principal port de Toamasina à Madagascar. Cela comprend le coût, l'assurance et le fret.

9 pour cent du prix final concerne le transport et le stockage.

Les frais de stockage des produits au dépôt principal de Toamasina, leur transport et leur stockage aux dépôts régionaux.

12 pour cent du prix final correspond à la distribution par sociétés pétrolières.

Coût de livraison des produits aux stations-service, fonctionnement des stations-service et marges des sociétés pétrolières.

Les taxes et les redevances représentent 24 pour cent du prix final.

Prélèvements pour l'entretien des routes, le fonds pour l'environnement, l'organisme de réglementation nationale, les taxes sur les produits pétroliers et la taxe sur la valeur ajoutée.

²⁰ Une étude internationale couvrant 65 pays a montré que les fonds de stabilisation des prix ont toujours nécessité des transferts budgétaires. Cf. Kojima, M. (2013). 'Petroleum Product Pricing and Complementary Policies: Experience of 65 Developing Countries Since 2009'. Washington DC : World Bank

17. L'application du mécanisme d'ajustement automatique des prix pose une préoccupation, à savoir que les hausses de prix et la volatilité des prix pourraient avoir une incidence défavorable sur les pauvres, raison pour laquelle les prix du pétrole lampant sont inférieurs aux prix des autres types de carburant. L'un des moyens d'adapter les prix des carburants pour répondre aux besoins des pauvres était de baisser le prix du pétrole lampant par rapport aux prix des autres types de carburant. Cette politique peut certes contribuer à accroître l'accessibilité du carburant, mais il convient de rester prudent vu qu'une différence de prix importante entre le pétrole lampant et le diesel peut créer le risque de détournement illégal de pétrole lampant, moins cher, vers le marché du diesel, plus cher.²¹ Pour limiter ce risque, le Gouvernement a imposé des colorations différentes pour chaque type de carburant.

18. D'autres pays qui ont réussi à mettre en œuvre le mécanisme d'ajustement automatique des prix ont appliqué des mesures d'atténuation appropriées pour alléger les effets sur les pauvres. Les mesures d'atténuation doivent être bien ciblées sur les plus pauvres qui seraient les plus touchés selon des critères objectifs et transparents. Le coût de la mise en œuvre des mesures d'atténuation doit être évalué au préalable et le financement garanti, bien que ces interventions devraient être considérées comme temporaires.

19. L'Encadré 2 présente quelques expériences pertinentes de pays dans lesquelles des mesures d'atténuation ont été mises en œuvre, bien qu'il faille noter que ces pays ont une capacité de mise en œuvre supérieure à celle de Madagascar et qu'il faut du temps pour déployer les types de programmes discutés ci-dessous.

Encadré 2: Mesures d'atténuation accompagnant la suppression de la subvention aux carburant - Résumé de certaines expériences

L'expérience d'autres pays met en lumière le rôle important que les mesures d'atténuation ont joué dans la réussite des réformes du prix du carburant dans la mesure où elles amortissent les effets de la hausse des prix et mettent l'accent sur l'engagement public en faveur du bien-être social. Les expériences de quelques pays sont présentées ci-après :

En *Inde*, le mécanisme de distribution des subventions de prix pour le gaz de pétrole liquéfié (GPL) a été modifié pour prendre la forme d'un programme de protection sociale appliqué dans le cadre du Programme de transfert de prestations directes. Dans le cadre de ce mécanisme, les consommateurs paient les prix du marché pour le GPL et reçoivent une subvention versée directement sur leur compte bancaire. Tous les ménages, à l'exception des contribuables dont le revenu annuel dépasse 1 million de roupies (équivalent à 14 525 USD), bénéficient de cet avantage jusqu'à douze fois par an.²² Alors que les bénéficiaires sont tenus de s'inscrire

eux-mêmes, le Gouvernement a également mené une campagne pour encourager les personnes aisées à renoncer à la subvention.

- En *Égypte*, la réforme des subventions aux carburants de 2014 s'est accompagnée de programmes de protection sociale, tels que le relèvement du salaire minimum des fonctionnaires et des mesures visant à limiter les hausses des prix des denrées alimentaires qui ont permis d'obtenir un soutien plus large.²³ La réforme a été introduite juste après les élections présidentielles.
- Au *Maroc*, la réforme de la subvention à l'énergie a été lancée en 2012 et les subventions aux prix des carburants ont été totalement supprimées à la fin de 2014, à l'exception de la subvention au prix du GPL. La mise en œuvre réussie de la réforme des subventions aux carburants s'est accompagnée d'un programme gouvernemental élargi d'aide aux enfants d'âge

²¹ Le pétrole lampant et le diesel peuvent être considérés comme pouvant se substituer l'un à l'autre de manière presque parfaite en cas de fraude commerciale. Le mélange peut atteindre 30 pour cent sans être détecté par les utilisateurs du véhicule.

²² Jain, A., Agrawal, S. et Ganesan, K. (2018). «Lessons from the World's Largest Subsidy Benefit Transfer Scheme ». Dans H. Van Asselt (Auteur) et J. Skovgaard (Ed.), *The Politics of Fossil Fuel Subsidies and their Reform*. Cambridge: La presse de l'Université de Cambridge.

²³ Moerenhout, T. (2018). 'Reforming Egypt's Fossil Fuel Subsidies in the Context of a Changing Social Contract'. In H. Van Asselt (Author) & J. Skovgaard (Ed.), *The Politics of Fossil Fuel Subsidies and their Reform*. Cambridge: Cambridge University Press.

scolaire et d'assistance médicale aux pauvres. Parallèlement, le Gouvernement a mis en place de nouveaux programmes de protection sociale pour les

veuves à faible revenu et les personnes en situation de handicap physique et a également soutenu les transports en commun.²⁴

20. La mesure d'atténuation qui a été utilisée pour atténuer les effets de la hausse et de la volatilité des prix du carburant est la subvention aux entreprises de transport urbain pour stabiliser les tarifs des bus, mais elle n'est pas ciblée de manière à atténuer les effets sur les pauvres. Premièrement, 91 pour cent des pauvres de Madagascar vivent dans des zones rurales et sont donc exclus de cette subvention au transport. Deuxièmement, même dans les zones urbaines, les pauvres utilisent peu les transports en commun : moins de 4 pour cent des ménages urbains du quintile le plus pauvre et moins de 10 pour cent du deuxième quintile le plus pauvre utilisent les transports en commun (Tableau

3). Troisièmement, l'expérience mondiale montre que les systèmes de subvention aux transports en commun transférés en espèces aux compagnies de bus sont inefficaces, avec un taux de fuite estimé à près de la moitié.²⁵ À Madagascar, il n'existe pas de registre consolidé des sociétés de transport urbain et la gestion de la subvention de transport n'est pas étayée par des mesures de contrôle efficaces. L'un des objectifs de la subvention était d'inciter les transporteurs à améliorer leurs services, ce qui ne s'est pas concrétisé. Bien que cette mesure d'atténuation contribue à soulager les problèmes des classes moyennes inférieures en milieu urbain, les pauvres sont toujours laissés pour compte.

Tableau 3: Utilisation et dépenses de transport en commun, par quintile (urbain)

Quintiles	Utilisation des transports en commun	Dépenses en transports en commun des ménages urbains
5 - le plus riche	25,2	91,4%
4	15,8	6,9%
3	10,5	1,2%
2	9,3	0,3%
1 - le plus pauvre	3,5	0,0%

Source: ENSOMD, 2012 ; Calcul de l'équipe de la Banque mondiale

21. À Madagascar, une stratégie d'atténuation des effets des hausses de prix sur les pauvres pourrait consister à envisager d'élargir les filets de sécurité sociale déjà en place. Par exemple, il a été démontré que le programme du Fonds d'Intervention pour le Développement (VatsyFiavota) a permis de réduire considérablement le taux de pauvreté alimentaire parmi les bénéficiaires à concurrence de 5 points, mais sa couverture était limitée puisqu'elle ne

touchait que 3 pour cent de la population vulnérable.²⁶ La poursuite de ce programme pourrait contribuer à répondre aux besoins des plus pauvres. Pour s'attaquer plus directement aux effets de la hausse du prix du pétrole lampant et ceux des denrées alimentaires sur les ménages pauvres en milieu urbain, groupe qui représente 10 pour cent des ménages extrêmement pauvres du pays, un programme de transferts d'argent ciblant les

24 Bousselmime, H. (2017) « 'A Phased Approach to Energy Subsidy Reform: Morocco Experience' ». Série d'échange de praticiens. Programme d'aide à la gestion du secteur de l'énergie. Disponible sur: <https://www.esmap.org/node/140726>.

25 G. William, K., Kojima, M. and Johnson, T. (2004) 'Reducing Air Pollution from Urban Transport'; World Bank, Washington DC: World Bank

26 Ministère de la Population, de la Protection Sociale et de la Promotion de la Femme, Fonds d'Intervention pour le Développement, Office National de Nutrition, Banque mondiale, UNICEF (2018). « Impact positif du programme FIAVOTA sur les ménages bénéficiaires : principaux résultats après 15 mois de mise en œuvre ».

ménages urbains pauvres pourrait être envisagé pour une durée limitée. Cependant, la mise en œuvre d'un programme de filet de sécurité sociale dans les zones urbaines est associée à des défis opérationnels, tels que le ciblage efficace et le suivi de la mise en œuvre de toute conditionnalité qui y est associée. En outre, tout programme temporaire de transfert d'argent devrait s'accompagner de la suppression progressive de la subvention aux transports en commun, associée à des mesures visant à améliorer l'efficacité du système de transport en commun urbain.

22. Un autre moyen permettant d'amortir les effets de la hausse des prix du pétrole consiste à réduire les facteurs de coûts fixes dans le *prix de référence calculé*.²⁷ En 2016

et 2017, une analyse indépendante du secteur a été réalisée sur le *prix de référence calculé* en utilisant une approche de comparaison des coûts à Madagascar avec des pays ayant les mêmes caractéristiques.²⁸ Les informations sur les coûts d'exploitation effectifs n'étaient pas disponibles à cette époque, mais elles pourraient être utilisées à l'avenir pour actualiser l'évaluation. L'analyse sectorielle a servi de base à une première série de négociations entre le Gouvernement et les sociétés pétrolières et a abouti à une réduction de 4 pour cent du *prix de référence calculé*, montant qui pourrait encore être réduit. Ainsi, les consommateurs ont la possibilité de payer le carburant à un prix inférieur sans que l'État ait à déboursier pour une subvention aux carburants qui est régressive. Un récapitulatif des recommandations est présenté dans l'Encadré 3.

Encadré 3: Comment réduire les facteurs de coûts dans le prix de référence calculé

Sur la base de l'évaluation indépendante du secteur, les principaux facteurs de coûts pourraient être réduits comme indiqué ci-après. Ces recommandations ne doivent pas être considérées comme exhaustives, mais constituent plutôt une base de discussion ultérieure.

a. Prix de référence aux frontières. Actuellement, les sociétés pétrolières fournissent du carburant à Madagascar par le biais d'une livraison groupée où chaque société s'approvisionne auprès d'un fournisseur ayant des liens avec une société mère. Les recommandations visant à réduire le prix de référence aux frontières sont les suivantes :

- Les coûts d'achat et de fret pourraient être optimisés en regroupant les commandes auprès d'un seul fournisseur.
- Les coûts de fret pourraient reposer sur les composantes de coûts réels plutôt que sur un montant global théorique.
- Un appel d'offres commun pourrait être lancé pour le carburant, et à ce titre, les exportateurs de carburant vers Madagascar auraient à se rivaliser pour offrir le meilleur prix, tel que cela est pratiqué au Kenya et au Mozambique.

b. Marges de transport et de stockage. Les coûts facturés pour le déchargement des produits au terminal de Toamasina (GRT) et la logistique pétrolière (LPSA) sont élevés à Madagascar par rapport aux pays de comparaison. Les coûts sont fixés par l'organisme de réglementation en se basant sur les informations fournies par les sociétés pétrolières. Les recommandations visant à réduire les coûts de transport et de stockage sont les suivantes :

- Réduire les obstacles à l'entrée dans le transport des produits pétroliers, tels que les coûts élevés des licences. Envisager d'autres moyens de transport à des prix plus compétitifs, tels que le transport ferroviaire.
- Réaliser un audit des coûts de GRT et de LPSA afin que les facteurs de coûts puissent être désagrégés. La publication des résultats de ces audits pourrait également contribuer au suivi par les organisations de consommateurs.

²⁷ A la demande du Gouvernement, la Banque mondiale, à travers l'appui au Programme d'assistance à la gestion du secteur de l'énergie (ESMAP), a financé une analyse indépendante du secteur. Un cabinet spécialisé dans le secteur pétrolier aval a été recruté par voie compétitive pour réaliser l'étude. Le cabinet retenu a une vaste expérience internationale dans l'analyse de la structure de prix de référence dans de nombreux pays.

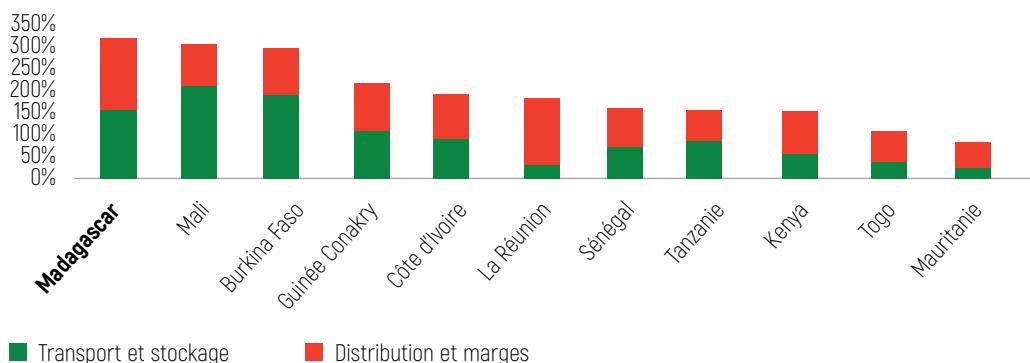
²⁸ Les pays de comparaison incluent : l'île de la Réunion (île ayant un niveau de consommation similaire à Madagascar) ; le Kenya (logistique difficile étant donné que la principale zone de consommation, Nairobi, est située à environ 500 km de la côte) ; le Kenya, la Tanzanie, le Sénégal et la Côte d'Ivoire (la raffinerie est en place ou elle a fonctionné auparavant) ; et le Mali, la Guinée Conakry, le Togo, la Mauritanie et le Burkina Faso (niveaux de gouvernance similaires).

c. Distribution et marges. Les sociétés pétrolières malgaches ont des marges plus élevées que dans tous les autres pays de comparaison. Les recommandations visant à réduire les coûts comprennent :

- L'utilisation des coûts réels, appuyée par des audits financiers. Si les informations sur les coûts audités ne sont pas disponibles, établir une marge qui s'aligne sur celle des autres pays de comparaison.

Figure 34: La combinaison des coûts de transport, de *stockage*, de *distribution* et de *marges* est la plus élevée à Madagascar par rapport aux pays de comparaison

Coûts dans chaque pays exprimés en pourcentage des coûts moyens pour les pays de l'échantillon



Source : Evaluation du secteur par Beicip-Franlab

d. Taxes et redevances : Les taxes sur les produits pétroliers à Madagascar sont parmi les plus basses dans les pays de comparaison. La recommandation en ce qui concerne les taxes est la suivante :

- Suivre de près les taxes et les redevances dans la mesure où elles pourraient être utilisées comme un paramètre variable dans un plan de lissage des prix. Tous les coûts budgétaires se rapportant aux taxes/redevances et au lissage des prix devraient être rendus publiques afin de faciliter un débat éclairé sur la tarification des carburants.

23. Les éléments qui sous-tendent les facteurs de coûts à Madagascar illustrent les défis liés à la concentration du marché tout au long de la chaîne d'approvisionnement du secteur pétrolier. Une telle situation permet à des opérateurs privés d'exercer une domination sur le marché. Le secteur pétrolier de Madagascar a un indice de Herfindahl-Hirschman (IHH) de 0,27, ce qui indique un niveau élevé de concentration.²⁹ Un marché avec un IHH supérieur à 0,18 est généralement considéré comme concentré, alors qu'il est considéré comme contestable lorsque l'indice est inférieur à 0,1. Même si les objectifs de la Loi n° 2004 003 incluent la facilitation de l'entrée sur le marché, la pénétration de nouveaux acteurs a été faible dans la pratique. L'un des obstacles à l'entrée dans

la chaîne de distribution est l'obligation pour toute nouvelle entreprise d'avoir une couverture minimale dans les huit zones pétrolières du pays, y compris dans des zones géographiques où les marchés sont de petite taille et la rentabilité est faible.³⁰

24. La concentration excessive du marché est l'une des contraintes de la concurrence sur les prix. Les plafonds de prix permettent d'évaluer le niveau de concurrence par l'évaluation du degré d'écart par rapport au plafond pour chaque carburant. Plus l'écart est grand, plus le niveau de concurrence sur le marché est élevé. En 2008, une entreprise a baissé ses prix par rapport à ses concurrents, mais a fait face à des problèmes logistiques pour le

²⁹ La concentration du marché peut être mesurée à l'aide de l'indice Herfindahl-Hirschman (IHH), qui prend en compte le nombre d'entreprises et leurs parts de marché respectives.

³⁰ Cette exigence est imposée par la Loi n° 99-010 du 17 avril 1999 et modifiée par la Loi n° 2004-003 du 24 juin 2004 et par le Décret n° 2004-669. Les huit zones sont : Nosy Be, Antsiranana, Antananarivo, Mahajanga, Toamasina, Fianarantsoa, Morondava et Toliara.

réapprovisionnement. Depuis la période d'administration des prix en 2010,³¹ toutes les sociétés pétrolières ont appliqué des prix identiques dans tout le pays, sans chercher à jouer sur les prix pour tenter de modifier leurs parts de marché respectives. Les sociétés pétrolières et logistiques opérant à Madagascar contrôlent conjointement la chaîne d'approvisionnement et leur domination du marché les place dans une position favorable lors de la négociation de tout changement dans le secteur pétrolier susceptible de contrecarrer leurs intérêts. Par conséquent, les sociétés pétrolières agissent de manière organisée quand il s'agit de définir les prix avec le Gouvernement, indiquant une divergence considérable en matière de mise en œuvre entre les principes de libéralisation du marché prévus dans la Loi n° 2004-003 du 24 juin 2004 et la pratique actuelle.

25. La résolution des problèmes liés à la concentration excessive du marché dans le but de faire baisser les prix nécessiterait un renforcement du rôle de l'organisme de réglementation. A l'heure actuelle, Madagascar ne dispose pas de régulateur fort et indépendant en mesure d'améliorer les conditions du marché, y compris la pleine application de la loi. L'organe de réglementation et de surveillance du secteur pétrolier, l'Office Malgache des Hydrocarbures (OMH), ne peut pleinement exercer sa mission de réglementation des activités du secteur pétrolier aval. L'OMH reçoit actuellement l'essentiel de ses informations techniques et financières du Groupement Pétrolier de Madagascar (GPM), au lieu d'établir des liens avec chacun des opérateurs. Le cheminement actuel des informations pourrait remettre en question la qualité et l'impartialité des informations reçues par l'OMH. A ce jour, la loi et la réglementation n'exigent pas explicitement des opérateurs qu'ils fournissent les données essentielles qui permettraient de calculer les coûts réels dans la structure de prix (contrat d'affrètement à temps, comptabilité analytique des opérateurs, coûts de stockage et de transport), limitant ainsi l'effectivité de la capacité décisionnaire du régulateur. Pourtant, la

participation de l'État aux conseils d'administration des sociétés pétrolières devrait permettre l'obtention des informations nécessaires via ses représentants.

26. Un droit légal octroyé à l'organisme de réglementation lui permettant d'accéder automatiquement aux données critiques du secteur constituerait un aspect important du renforcement de l'organisme. Tant que le Gouvernement continue de participer à la régulation des prix, ce qui est prévisible dans le proche avenir en l'absence de concurrence effective sur le marché, il est essentiel d'assurer légalement le droit de l'organisme de réglementation d'accéder régulièrement, en temps voulu et automatiquement, aux données financières et opérationnelles clés du secteur pour que l'organisme puisse remplir l'une de ses fonctions essentielles. De cette manière, les prix plafonds peuvent être établis plus adéquatement, reflétant les coûts tout en motivant l'amélioration de l'efficacité et la répercussion des gains d'efficacité sur les consommateurs sous forme de baisse de prix.

27. Le Gouvernement détient des participations dans des sociétés pétrolières, ce qui compromet l'indépendance de l'organisme de réglementation. Il est inhabituel pour un pays importateur de carburant que son Gouvernement continue de participer au capital des sociétés pétrolières, d'autant plus que Madagascar s'est déjà engagé à libéraliser son secteur pétrolier. Même si le Gouvernement fait valoir que les participations permettent à l'État de renforcer la stratégie pour le secteur pétrolier et de participer au conseil d'administration des sociétés pétrolières, il semble que dans la pratique, l'État a très peu d'influence alors qu'il devrait user pleinement de son droit de regard sur les sociétés. L'impartialité de l'organisme de réglementation pourrait plutôt être favorisée en cédant les participations de l'État afin d'appuyer l'application de la Loi n°2004-003 en ayant pour objectif d'améliorer les conditions du marché.

31 L'administration des prix a débuté en mars 2010. Cependant, l'institutionnalisation de l'administration des prix par le biais du cadre réglementaire n'a commencé qu'en février 2011 avec le Décret n° 2011-113 modifiant et complétant les dispositions du Décret n° 2011-84 du 10 février 2011, portant application de la transparence dans la distribution de certains produits et des différentiels au niveau de leur coût.

E CONCLUSION

28. Les efforts du Gouvernement pour poursuivre la réforme de la tarification du carburant doivent être salués, le but étant de garantir que le carburant soit abordable et l'approvisionnement fiable, sans que l'État ait à en supporter les coûts. La réforme du prix des carburants est une tâche difficile dans le monde entier. Les efforts déployés par Madagascar pour éliminer la subvention universelle aux carburants, qui est régressive, et pour entreprendre une première série de négociations sur le prix de référence calculé des carburants sont louables. Cependant, l'expérience récente dans laquelle l'État a accumulé des passifs envers les sociétés pétrolières montre qu'il y a encore des possibilités pour davantage de progrès.

29. Alors que le Gouvernement examine les options politiques en matière de tarification du carburant,

l'option du mécanisme d'ajustement automatique des prix offrirait la possibilité à l'Etat de ne pas avoir à payer pour subventionner le carburant, mais cette option devrait être soutenue par des réformes complémentaires. Plus précisément, des mesures temporaires pourraient être envisagées afin d'atténuer les effets des prix élevés et volatiles du carburant sur les pauvres qui consacrent une part plus importante de leur budget au pétrole lampant. Le Gouvernement pourrait collaborer avec les sociétés pétrolières pour réduire davantage les facteurs de coûts fixes des carburants, ce qui réduirait le prix au niveau des consommateurs. À moyen et long terme, des efforts pourraient également être déployés pour promouvoir la concurrence dans le secteur pétrolier en vue de réduire les prix, ce qui doit être appuyé par la présence d'un organisme de réglementation efficace.

RÉFÉRENCES

- ALG Transportation, Infrastructures and Logistics [2014]. « Etude pour l'amélioration de la desserte aérienne vers Madagascar, en particulier vers Antananarivo, Nosy Be, Taolagnaro, Antsiranana, Toliara »
- BeicipFranlab [2017]. « Analyse de la structure des prix des produits pétroliers. Madagascar »
- Bousselmame, H. [2017]. 'A Phased Approach to Energy Subsidy Reform : Morocco Experience'. Practitioner exchange series. Energy Sector Management Assistance Program. Available from : <https://www.esmap.org/node/140726>
- Chelminski, K. [2018]. 'Fossil Fuel Subsidy Reform in Indonesia'. In H. Van Asselt (Author) & J. Skovgaard [Ed.], The Politics of Fossil Fuel Subsidies and their Reform. Cambridge : Cambridge University Press. pp. 193-211
- Coady, D. et al. [2012]. 'Automatic Fuel Pricing Mechanisms with Price Smoothing : Design Implementation and Fiscal Implications, Technical Notes and Manuals'. Washington DC : International Monetary Fund
- Décret n° 2004-669 du 29 Juin 2004 portant application de la Loi n° 99-010 du 17 avril 1999 régissant les activités du secteur pétrolier aval modifiée et complétée par la Loi n° 2004-003 portant libéralisation du secteur pétrolier aval
- Décret n° 2008-771 du 18 juillet 2008 sur la concurrence
- Décret N° 2011-113 du 28 février 2011 modifiant et complétant les dispositions du décret n° 2011-084 du 11 février 2011, portant application de la transparence dans la distribution de certains produits et des différentiels au niveau de leurs coûts.
- Gwilliam, K., Kojima, M. and Johnson, T. [2004] 'Reducing Air Pollution from Urban Transport,' World Bank, Washington DC : World Bank
- INSTAT (National Institute of Statistics) [2012]. Enquête Nationale sur le Suivi des Objectifs du Millénaire pour le Développement : ENSOMD 2012. Antananarivo : INSTAT
- International Air Transport Association [2018]. Economic performance of the Airline Industry, 2018 Midyear report. IATA
- Jain, A., Agrawal, S., & Ganesan, K. [2018]. 'Lessons from the World's Largest Subsidy Benefit Transfer Scheme. In H. Van Asselt (Author) & J. Skovgaard [Ed.], The Politics of Fossil Fuel Subsidies and their Reform. Cambridge : Cambridge University Press. pp. 212-228
- Kojima, M., Matthews, W., & Sexsmith, F. [2010]. 'Petroleum Markets in Sub-Saharan Africa'. Washington DC : World Bank
- Kojima, M. [2013]. 'Petroleum Product Pricing and Complementary Policies : Experience of 65 Developing Countries Since 2009'. Washington DC : World Bank
- Kojima, M., et al. [2016]. 'Who Uses Electricity in Sub-Saharan Africa? Findings from Household Surveys'. Policy Research Working Paper ;No. 7789. Washington DC : World Bank

- Loi n° 99-010 du 17 Avril 1999 régissant les activités du secteur pétrolier aval
- Loi n° 2004-003 du 24 juin 2004 portant libéralisation du secteur pétrolier aval et modifiant certaines dispositions de la Loi n° 99-010 du 17 avril 1999 régissant les activités du Secteur Pétrolier aval.
- Loi n°2005-020 du 17 octobre 2005 sur la Concurrence.
- Ministère de la Population, de la Protection Sociale et de la Promotion de la Femme, Fonds d'Intervention pour le Développement, Office National de Nutrition, World Bank, UNICEF (2018). 'FIAVOTA program positive impact on beneficiary households : key results after 15 months of implementation'
- Moerenhout, T. (2018). 'Reforming Egypt's Fossil Fuel Subsidies in the Context of a Changing Social Contract'. In H. Van Asselt (Author) & J. Skovgaard (Ed.), *The Politics of Fossil Fuel Subsidies and their Reform*. Cambridge : Cambridge University Press. pp. 265-282
- Trimble, C. et al. (2016). 'Financial Viability of Electricity Sectors in Sub-Saharan Africa : Quasi-Fiscal Deficits and Hidden Costs'. Policy Research Working Paper ;No. 7788. Washington DC : World Bank



GROUPE DE LA BANQUE MONDIALE

