

ESSENCE ET DIESEL

La structure des prix fait l'objet de nombreuses contestations

Les voix s'élèvent contre le niveau élevé de la taxe et des contributions qui entrent dans la structure des prix de l'essence et du diesel. Une réduction, voire la suppression de ces impôts directs et « indirects », est vivement recommandée pour soulager les automobilistes.

JOURNALISTE : CHRISTINA VILBRIN-LE BON/INFOPHAGIE : NAZIRA FURJUN

COMPOSITION DES PRIX DE L'ESSENCE ET DU DIESEL



Essence

Le prix de l'essence (CIF) : Rs 25,66
Droits d'accises - Rs 12,20
TVA - Rs 7,27
Contributions - Rs 10,11



Diesel

Le prix du diesel (CIF) : Rs 24,99
Droits d'accises - Rs 4,70
TVA - Rs 5,34
Contributions - Rs 9,86

*Coût, assurance et fret.

Rs 13,7 milliards versées dans les caisses de l'État

Combien d'argent l'État perçoit-il sur l'essence et le diesel ? Pour Megh Pillay, ancien directeur de la State Trading Corporation, l'arithmétique est simple. D'après les rapports officiels, indique-t-il, on traite 200 000 tonnes d'essence et 235 000 tonnes de diesel auto en moyenne par an. « Une tonne d'essence contient 1 375 litres et une tonne de diesel, 1 197 litres, car légèrement plus lourde. Ainsi, la STC collecte en taxes seulement, Rs 8,13 milliards sur l'essence et Rs 5,6 milliards sur le diesel, soit environ Rs 13,7 milliards pour le compte de l'État sur ces deux produits », calcule-t-il.



Lors de la dernière révision des prix de l'essence et du diesel, le Petroleum Pricing Committee (PPC) a fait ses calculs en se basant sur un dollar à un taux de Rs 43,80. Outre la taxe et les divers prélèvements, il faut inclure dans la composition des prix :

- (i) Les dépenses opérationnelles de la STC qui est de 35 sous sur l'essence et de 40 sous sur le diesel.
- (ii) Les frais d'exploitation et la marge des compagnies pétrolières qui est de Rs 2,35 (essence) et Rs 2,18 (diesel) respectivement.
- (iii) La marge au détail (« retail margin ») qui est de Rs 2,07 pour les deux carburants.

Essence et diesel : l'évolution des prix

	2015		2016		2017		2018 (fin de l'année)		2019		2020		2021	
	Début de l'année	Fin de l'année	Début de l'année	Fin de l'année	À partir de février	Fin de l'année	Début de l'année	Fin de l'année	Début de l'année	Fin de l'année	Début de l'année	Fin de l'année	À partir d'avril	Fin décembre
Essence	Rs 45,95	Rs 41,35	Rs 38,85	Rs 42,70	Rs 42,70	Rs 47,30	Rs 49,65	Rs 47	Rs 44	Rs 44	Rs 44	Rs 44	Rs 44	Rs 41
Diesel	Rs 37,80	Rs 32,75	Rs 29,50	Rs 32,45	Rs 32,45	Rs 38,10	Rs 40	Rs 38	Rs 35	Rs 35	Rs 35	Rs 35	Rs 35	Rs 41

Source : STC.

Ces six contributions qui entrent dans la structure du prix

Contribution	Essence	Diesel
Road Development Authority	Re 1,85	Re 1,75
Transport et au stockage à Rodrigues	41 sous	41 sous
Construction d'installations de stockage de produits pétroliers	65 sous	50 sous
Subvention sur le gaz ménager, la farine et le riz	Rs 4,20	Rs 4,20
Au COVID-19 Solidarity Fund	Re 1	Re 1
Au financement du coût des vaccins anti-Covid	Rs 2	Rs 2

Note pétrolière : une facture annuelle de plus de Rs 24 milliards

2015 **Rs 25,36 milliards**

2016 **Rs 22,55 milliards**

2017 **Rs 30,48 milliards**

2018 **Rs 38,39 milliards**

2019 **Rs 36,37 milliards**

2020 **Rs 24,57 milliards**

2021 **Rs 24,81 milliards**

(pendant les trois premiers trimestres de l'année)

Source : Statistics Mauritius.

TROIS QUESTIONS À...

AMIT BAKHRTA, FONDATEUR ET CEO D'ANNEAU

« Nous avons besoin d'un système de tarification et de taxation du pétrole remanié »

On dénombre six contributions dans la structure des prix, totalisant Rs 10,11 sur chaque litre d'essence et Rs 9,86 sur le diesel. Certains y voient là une stratégie du gouvernement de faire payer aux automobilistes certaines de ses dépenses courantes. Est-ce vraiment le cas ?

Je ne serais pas surpris, car nous devons renforcer nos recettes fiscales et nos dépenses courantes : ainsi agréer les diverses sources de revenus correspondant aux diverses dépenses du pays. Nous n'avons pas accès aux comptes détaillés du Build Mauritius Fund, du COVID-19 Solidarity Fund and du Price Stabilisation Fund, entre autres, pour justifier ou commenter des dépenses détaillées, mais entre autres dépenses/investissements, c'est hautement plausible.

Comment expliquez-vous le fait que les prix n'aient pas baissé quand le baril avait fortement dégringolé au début de la pandémie ?

Il s'agit d'un domaine complexe et technique en termes de prix mondiaux du pétrole, d'approvisionnement auprès de fournisseurs sur des contrats au comptant / à terme et du fait que la chute « technique » des prix mondiaux du pétrole au cours des premières semaines de la pandémie de 2020 était « temporaire ».

Le point le plus important à noter est que la STC adhère à un plancher minimum lors de la fixation des prix, de sorte que les excédents accumulés pendant les cycles de prix du pétrole globalement bas sont détournés vers le compte de stabilisation des prix (qui devraient aider à absorber les cycles haussiers - techniquement). En pratique, c'est quelque chose d'autre. Par conséquent, en période de prix du pétrole globalement bas, nous ne bénéficions pas pleinement des prix faibles, mais en période de prix mondiaux élevés du pétrole, nous souffrons. Ce qui démontre le non-idéalisme de nos mécanismes actuels de tarification du pétrole

et de ses impositions fiscales inhérentes.

Il y a une forte demande parce que certaines de ces contributions soient supprimées ou enlevées temporairement. Vos commentaires ?

Ces demandes sont justifiées parce que vous pouvez traire la vache dans une certaine mesure, mais à quel point. À un moment, vous allez finir par étouffer, surtout les ménages les plus modestes. Nous avons besoin d'un système de tarification et de taxation du pétrole remanié qui soutient notre consommation intérieure, la viabilité budgétaire de notre pays, mais aussi le niveau de vie de la population. Le problème est le suivant : lorsque vous obtenez un double coup dur des prix élevés du pétrole, des impositions fiscales plus élevées, des prix de fret plus élevés et notre monnaie (ainsi que le pouvoir d'achat de nos concitoyens) qui a dévalué de -25%, vous ressentez la douleur qui est anormalement « douloureuse ».

Controverse

CE QU'ON REPROCHE À LA STRUCTURE DES PRIX

La structure des prix de l'essence et du diesel est pointée du doigt ces temps-ci, notamment pour son trop-plein de contributions, mais aussi pour son niveau élevé des taxes. Mosadeq Sahebodin, porte-parole de la Consumer Advocacy Platform, ne mâche d'ailleurs pas ses mots. « Les prix de l'essence et du diesel sont gonflés artificiellement. Par rapport au prix à l'importation, nous payons l'essence plus chère de près de Rs 30 », martèle-t-il.

Quant à Khalil Elahae, expert en matière énergétique, il fait ressortir que cette structure des prix ne date pas d'hier. « Il y a eu, certes, des ajouts avec la contribution pour la Covid-19 et celle du vaccin. Cette structure des prix a toujours été une sorte de vache lactante. Au-delà de toutes ces contributions, il y a une grosse part qui part dans le Consolidated Fund par le biais des droits de douane », soutient-il.

Pour Megh Pillay, toutes ces critiques sont « assez compréhensibles », quand

l'on sait que celui qui achète l'essence, doit payer pour la RDA, le transport maritime sur Rodrigues, le riz ration, la farine, le gaz ménager, le coût d'un nouvel entrepôt, le fonds de solidarité à la Covid-19 et les vaccins. « Et cela même si l'on paie sa déclaration à la National Transport Authority (NTA) et les autres taxes comme tout le monde », ajoute Megh Pillay. Or, l'essence importée de l'étranger coûte Rs 25,66 par litre quand elle débarque à Port-Louis, tous frais compris. La taxation s'élève donc à Rs 29,58 le litre. Pour le diesel, le coût à l'importation est de Rs 24,99 le litre et les taxes s'élèvent à Rs 19,91. Pour le diesel, la structure est la même, fait ressortir Megh Pillay, mais certains éléments de taxation sont moins lourds comme le droit d'accise qui n'est que de Rs 4,70 par litre.

Pour Mosadeq Sahebodin, certaines de ces contributions ne sont pas justifiées. « Celle de la RDA, par exemple, qui est supposée avoir son propre fonds.

Idem pour la contribution sur le vaccin alors que nous avons reçu une bonne partie en donation ou avec des pays amis. De plus, nous ne savons pas comment et où sont dépensées toutes ces contributions », fait-il ressortir, tout en soulignant que « c'est injuste que ce soit l'automobiliste seul qui doit payer pour tout le monde, y compris la classe aisée ».

Amit Bakhtira, fondateur et CEO d'Anneau, y va également de son commentaire. « En plus des prix mondiaux anormalement élevés résultant des tensions géopolitiques internationales entre la Russie et l'Ukraine, de la hausse des prix du fret et de la dévaluation historique de notre monnaie, les factures aux pompes à essence sont à des niveaux historiquement élevés et le pouvoir d'achat de la population, ajusté nette de l'inflation, est au plus bas », souligne-t-il.

Le fait que les prix sont restés inchangés en début de la pandémie alors que le coût du baril avait dégringolé suscite

aussi la grogne. « Le cours du pétrole a été à la baisse sur de longues périodes. Au lieu de la passer aux consommateurs, le prix de vente est resté inchangé. L'État s'est approprié des surplus massifs réalisés », déplore Megh Pillay. Les automobilistes, poursuit-il, paient toujours leur carburant plus cher, qu'importe si le coût baisse ou monte à l'importation. « Il est clair que le gouvernement avait besoin de fonds et que les consommateurs déjà habitués à payer le prix ne se plaignaient pas tellement quand le cours mondial était longtemps très bas. Ce qui a permis à l'État de renflouer sa trésorerie », soutient Megh Pillay.

Amit Bakhtira abonde dans le même sens. « La population vit avec le mécanisme de tarification du pétrole (incluant les différentes impositions fiscales) depuis de nombreuses années. Ce n'est que lorsque les prix fondamentaux du pétrole deviennent incontrôlables que nous ressentons maintenant les inconvénients d'un tel mécanisme », souligne-t-il.



Mosadeq Sahebodin



Khalil Elahae



Megh Pillay



Amit Bakhtira

PRESSIONS POUR SUPPRIMER CERTAINES CONTRIBUTIONS

Khalil Elahae est catégorique : « Dans l'immédiat, pour plaire à la population ou pour éviter une trop grande colère, il faudrait réduire les droits de douane sur le prix du carburant. Mais ce n'est qu'un remède à court terme qui peut diminuer l'impact d'une nouvelle hausse des prix sur le coût de la vie », soutient-il.

Mosadeq Sahebodin recommande une intervention à deux niveaux : primo, réduire les droits de douane et second,

enlever temporairement, voire supprimer certaines de ces contributions. « N'oublions pas que nous sommes dans une situation de guerre avec ce qui se passe avec la Russie et l'Ukraine. Et une nouvelle fois, ce sont les consommateurs qui en feront les frais », ajoute Mosadeq Sahebodin.

Quant à Megh Pillay, il craint fort que sans un allègement des charges, la reprise risque de ralentir. « La hausse du cours mondial est conjoncturelle,

mais l'inflation artificielle peut perdurer. Le prix courant fixé en décembre est basé sur un prix moyen de 75 dollars le baril. Même avec des pics de 120 dollars ou plus, on sera au-dessus d'une moyenne de 90 à 92 dollars, soit 20 % ou Rs 5 le litre. Donc, il faut absorber cette hausse et stabiliser le prix de vente sur une période indéterminée. On verra bien dans un mois s'il faut rectifier le tir », recommande-t-il. Megh

Pillay fait, par ailleurs, ressortir que la demande est retournée à son niveau pré-Covid. Mais la production n'a pas suivi. « Ainsi, les réserves sont à la baisse et le prix grimpe, exacerbé par le prix Ukraine-Russie. Mais un prix élevé n'est pas soutenable longtemps. Comme Maurice n'importe pas chaque jour, mais à intervalle de plus de 20 jours, nous sommes protégés des fluctuations permanentes du cours mondial », ajoute-t-il.

STC : QUELLE MARGE DE MANŒUVRE

Megh Pillay est catégorique. La STC n'a aucune marge de manœuvre pour faire baisser les prix. « Certes, elle planifie l'importation, organise l'importation et la distribution aux compagnies pétrolières locales et finance toutes les opérations. Mais en ce qui concerne le prix de vente et l'application des taxes et

autres charges, elle ne peut qu'exécuter à la lettre les termes du Pricing Structure qui est un instrument légal », soutient-il. Cela dit, ajoute-t-il, la STC peut et doit prodiguer conseil au gouvernement qu'il importe ce que celui-ci décide au final.

De son côté, Amit Bakhtira fait ressortir que les tampons du compte de stabilisation des

prix de la STC dépendent de la manière dont leur bureau de négociation gère les achats à différents niveaux de prix mondiaux du pétrole, tandis que les impositions fiscales sont en réalité les manœuvres du gouvernement (ministère des Finances). « Ces contributions ne limitent pas la marge de manœuvre de la STC pour les

ajustements de prix, car elles reflètent un pourcentage fixe du prix de vente décidé par le gouvernement », soutient notre interlocuteur. D'où sa recommandation que Maurice dispose d'un fonds pétrolier et d'améliorations fiscales pour une gestion efficace des prix du pétrole et du gaz, au niveau du détail.

Une formule purement politique

Une décision de nature purement politique. C'est en ces termes qu'un économiste qualifie la décision du gouvernement d'ajouter certaines contributions dans la structure des prix du diesel et de l'essence. « Le gouvernement choisit la formule qui lui semble la plus appropriée. Il n'y a pas vraiment de jugement de valeur à faire. Un autre gouvernement aurait probablement choisi une autre voie, comme augmenter la TVA d'un point au lieu d'augmenter les prix du carburant par exemple. Celui-ci a choisi de structurer le prix du carburant en faisant l'automobiliste contribuer pour divers fonds pour de multiples raisons. Dans tous les cas de figure, c'est une décision politique », explique l'économiste.

IL A DIT

RAJIV SERVANSINGH, DIRECTEUR GÉNÉRAL DE LA STATE TRADING CORPORATION

« Il faut vraiment faire la différence entre le prix du carburant et la structure du prix qui ne relève nullement de la STC. En ce qui nous concerne, il n'y a eu aucune augmentation des taxes sur le carburant. Ce qui se passe actuellement concerne uniquement l'augmentation du prix du baril sur le marché mondial pour les raisons que l'on sait ».

KHALIL ELAHEE, EXPERT EN MATIÈRE ÉNERGÉTIQUE

« L'occasion rêvée de revoir la structure des prix pour favoriser la transition énergétique »

« Il faudra s'attendre tôt ou tard - ça peut être demain, dans un mois ou une année - à payer l'essence à Rs 60, voire plus. Si nous dépendons de Rs 60 et ayons un retour en termes de création d'emplois, de valeur ajoutée et que nous économisons sur les devises, je ne crois pas que les Mauriciens rechigneront à payer », avance Khalil Elahae.

Pour l'expert en matière énergétique, c'est l'occasion

révée de prendre les taureaux par les cornes, soit de revoir la structure des prix pour aller de l'avant avec la transition énergétique. « Il faudrait restructurer les prix de façon à favoriser et financer l'émergence de l'industrie de l'énergie verte, concrètement l'utilisation du bio éthanol et du bio diesel et le recyclage des huiles usées. Nous pourrions utiliser le bioéthanol et en partie - l'essence - dans un

premier temps. Nous ne serions ainsi pas affectés par le taux de change et ne serions plus vulnérables au cours du baril sur le marché mondial. Nous aurions plus de résilience, plus d'autonomie en misant sur de l'énergie plus propre », fait-il ressortir. De même, poursuit-il, cela facilitera la transition et les besoins du pays en électricité verte quand inévitablement, on passera aux voitures électriques.