

L'INFLUENCE DE LA CHUTE DES PRIX DU PÉTROLE SUR LES SECTEURS D'ÉNERGIE ET DU TRANSPORT AU LIBAN

Charbel CHEDRAWI

*Université Saint-Joseph de Beyrouth,
charbel.chedrawi@usj.edu.lb*

Pierrette HOWAYECK

*Université Saint-Joseph de Beyrouth,
pierrette.howayeck@usj.edu.lb*

RÉSUMÉ

Cet article présente l'influence de la récente chute du prix du baril du pétrole sur les secteurs d'énergie et du transport au Liban. L'article analyse la chute des prix du pétrole au niveau international tout en clarifiant la formation du prix du pétrole sur le marché et les déterminants de ce prix. En outre cet article présente un aperçu général sur les finances publiques au Liban et étudie les répercussions de la baisse des prix du pétrole sur la facture pétrolière et énergétique libanaise et sur les transferts du trésor à l'Electricité du Liban (EDL), ainsi que sur le secteur de transport routier et aérien représenté par la Middle East Airlines (MEA). L'article révèle finalement un récapitulatif rejoignant les effets probables positifs et négatifs de la baisse du prix du pétrole sur les secteurs précités dans le contexte économique libanais.

Mots clés: Prix du Pétrole, Economie Libanaise, Secteur énergie, secteur transport, EDL, MEA.

ABSTRACT

This article presents the influence of the recent fall in oil prices on the energy and transport sectors in Lebanon. The article analyzes the oil price crisis internationally while clarifying the determinants and the formation of oil prices on the market. Additionally, this article provides an overview on public finances in Lebanon and considers the impact of lower oil prices: on the oil and energy costs and transfers from the Treasury to the Electricity of Lebanon (EDL); and on road and air transport sector represented by Middle East Airlines (MEA). The article finally shows a summary joining the positive and negative probable effects of lower oil prices on these sectors in the Lebanese economy.

Keywords: Oil prices, Lebanese economy, energy sector, transport sector, EDL, MEA.

INTRODUCTION

Le pétrole est une des ressources énergétiques les plus importantes du monde et est connu pour de fortes variations de prix entraînant des effets significatifs sur les activités économiques mondiales. Des prix élevés du pétrole conduisent souvent à une augmentation de l'inflation des pays importateurs de pétrole ; alors que la baisse des prix du pétrole peut entraîner une récession économique et une instabilité politique dans les pays exportateurs de pétrole.

La dernière fluctuation du prix de pétrole qui a débuté depuis juin 2014, s'est aggravée au début de l'année 2016, aboutissant à une chute d'environ 70% du prix du baril de pétrole mettant des pays exportateurs tel que les pays du Golfe dans une situation financière critique penchant vers le déficit budgétaire. Avec cette nouvelle situation économique mondiale, l'économie libanaise se trouve obliger de traduire cette baisse sur tous ses secteurs économiques et notamment sur les secteurs de l'énergie et du transport ; en effet, le secteur de transport routier et aérien souffrait d'une facture lourde provenant du carburant¹. La baisse du prix de l'essence et des divers dérivés pétroliers va augmenter le pouvoir d'achat des consommateurs libanais d'une part, mais elle va réduire les recettes de l'Etat provenant des divers impôts collectés sur les dérivés pétroliers.

Selon le Fond Monétaire International FMI², le Liban va pouvoir réaliser des gains équivalents à 4.25% du PIB en 2015, suite à la baisse des prix du pétrole et donc la baisse de la facture pétrolière et énergétique libanaise. En effet, le déficit des comptes courants devrait passer de 19,4% du PIB en 2014, à 15% du PIB en 2015. Cette chute va aussi permettre d'effectuer des économies budgétaires du fait de la baisse des subventions des produits énergétiques et principalement à l'Electricité du Liban EDL. Davantage, pour la Banque mondiale, l'impact global de la baisse des prix du pétrole sur l'économie libanaise devrait être positif avec d'une part une baisse des transferts gouvernementaux à l'EDL et une baisse des coûts des importations des produits pétroliers d'une autre part³.

Dans notre article, nous étudierons la baisse récente des prix du pétrole et son influence sur les secteurs de l'énergie et de transport au Liban.

1. La facture énergétique forme environ 55% des prix des billets de la Middle East Airlines.

2. Mena quarterly economic January 2015: brief plunging oil prices.

3. L'impact du secteur réel est incertain avec d'une part les prix des produits pétroliers inférieurs qui pourraient stimuler la consommation privée et d'une autre part les envois de fonds par la diaspora libanaise qui seront à leur tour réduits dans les pays producteurs de pétrole.

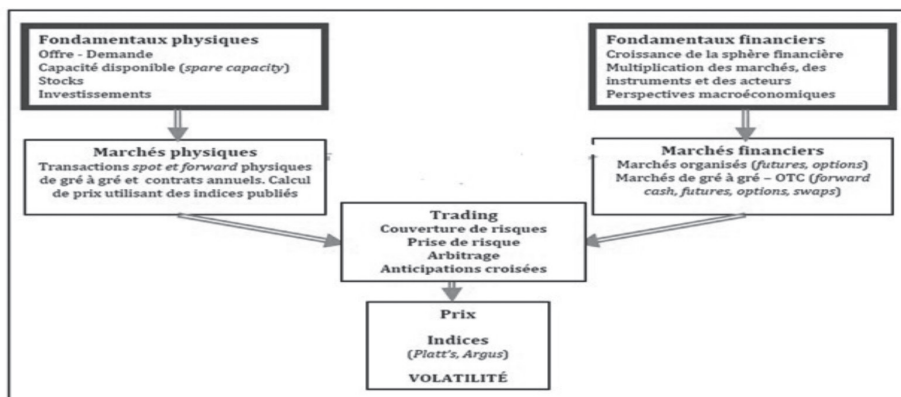
1. LA CHUTE DES PRIX DU PÉTROLE

La chute du prix du pétrole est un événement important mais habituel ; au cours des trois dernières décennies, cinq autres épisodes de baisse des prix du pétrole de 30% ou plus durant une période de sept mois se sont produites et ont coïncidé avec des changements majeurs dans l'économie mondiale et les marchés du pétrole. Selon Baffes et al.(2015), la chute du prix du baril depuis juin 2014 (après une stabilité qui a duré environ cinq ans avec un prix autour les 105\$/bbl) indique la fin du « super cycle » des matières premières qui a commencé depuis le début de l'année 2000. Les « super cycles » sont des cycles économiques longs, des cycles qui durent trois ou quatre décennies ce qui implique leur rareté. Depuis la révolution industrielle, on n'a subi que trois « super cycles », le premier qui s'est étalé de 1870 jusqu'à 1914, le second qui a duré de 1946 à 1973 et finalement le troisième qui a commencé en 2000 et qui tend à finir avec un rythme plus rapide que ces précédents. Les caractéristiques communes des « super cycles » se résument par le changement démographique mondial, un fort progrès technologique et la mondialisation des échanges.

1.1 LA FORMATION DU PRIX DU PÉTROLE SUR LE MARCHÉ

Selon Carnot et Hagege (2004), le marché pétrolier peut être décrit comme un marché concurrentiel partiellement contrôlé. Cela signifie que les variations des prix reflètent des forces de marché (ajustement de l'offre et de la demande), mais qu'ils peuvent aussi être influencés par les stratégies des acteurs. Selon Chevalier (2010), pour comprendre les marchés du pétrole on doit distinguer deux principaux fondements : le premier celui des marchés physiques et le second celui des marchés financiers (figure 1).

Figure 1 : La formation du prix du pétrole dans le marché (Chevalier (2010))



Les fondamentaux physiques, gouvernés par la loi de l'offre et de la demande, doivent être revus constamment pour évaluer la situation actuelle et les tendances de l'évolution future :

- Au niveau de l'offre, on analyse plusieurs domaines dont la production actuelle et future, les quantités mises en réserve et la situation géopolitique et climatique.
- Au niveau de la demande, on s'interroge si cette dernière a atteint son maximum dans les pays largement consommateurs.

Les fondamentaux financiers ne se limitent pas dans le contexte du marché de pétrole mais touchent les généralités des marchés et donc aborde plusieurs questions de divers ordre :

- Le taux d'intérêt, le taux de change, le niveau des liquidités internationales etc.
- Les acteurs et les instruments qui assurent le fonctionnement des marchés financiers.
- Les différences de valorisation spatiale et temporelle desquelles profitent les agents sur les marchés surtout avec la dépendance croissante des marchés les uns des autres.
- La forte corrélation entre les différents marchés financiers comme c'est le cas entre le taux de change du dollar et du prix du pétrole.

Ces fondamentaux physiques et financiers ont pu créer deux types de marchés: les marchés physiques (marchés considérés lents sauf dans le cas des brusques changements des anticipations), et les marchés financiers (marchés avec une vitesse extrême). En effet, Carnot et Hagege (2004), ont expliqué les différents types de marchés pétroliers en les catégorisant comme suit :

- *Les marchés physiques* sur lesquels se font les transactions d'achat et de vente du pétrole brut quelle que soit sa qualité, de même que les dérivés pétroliers. On distingue le *marché physique au comptant* dit aussi « spot » qui est le cœur des transactions de livraisons physiques et de la fixation des prix de ces derniers. Et le *marché physique à terme* dit aussi « forward » qui joue le rôle de garantie pour les acheteurs et les vendeurs à partir de transactions physiques à livraison différée.
- *Les marchés financiers* fonctionnent à travers les produits dérivés tel que les futures, options et swaps. Les opérations se font sur des marchés organisés ou de gré à gré autrement dit «Over The Counter» (OTC). Sur ces marchés on a deux genres principaux de contrats à terme, celui sur le «West Texas Intermediate» (WTI)⁴ et celui sur le Brent⁵.

4. C'est la référence sur laquelle se base les Etats-Unis pour fixer leur prix.

5. Un mix de pétrole brut provenant de la mer du Nord, ce type est une référence mondiale.

Une combinaison entre le marché physique et le marché financier a créé les échanges «Trading» dont le but réside dans la couverture du risque provenant de la variation des prix, dans l'arbitrage (la marge fournie des divers valorisation spatiale et temporelle de divers produits) et dans la diversification pour réduire le risque d'un portefeuille.

1.2. LES DÉTERMINANTS DES PRIX DU PÉTROLE

Selon Hammadache (2011) plusieurs éléments sont mis en relief dans la détermination du prix du pétrole parmi lesquels on peut citer :

Le marché pétrolier, un marché concurrentiel partiellement contrôlé (Carnot et Hagege (2004)), qui n'est pas soumis absolument à la loi de l'offre et de la demande. En effet, des acteurs comme l'Organisation des Pays Exportateurs du Pétrole (OPEP) ont le pouvoir de fixer et d'influencer ce prix (la crise actuelle en est une preuve). Le pouvoir de l'OPEP⁶, qualifiée récemment comme la banque centrale du pétrole, dérive de deux chiffres clés: elle détient plus que 80% des réserves mondiales de ce dernier et elle contrôle plus que 40% de la production mondiale du pétrole.

La croissance économique : toute variation dans la croissance économique des pays développés ou émergents modifie la demande du pétrole et par la suite influence son prix.

En effet, la croissance économique des pays en voie de développement tels que les pays du BRICS (Brésil, Russie, Inde, Chine et Afrique du sud) pousse la demande du pétrole vers le haut et par conséquent conduit les prix de ce dernier à augmenter et inversement. *Le taux de change effectif du dollar* : un lien direct est présent entre le prix du pétrole et la variation du taux de change du dollar. En effet, les prix du pétrole sont indexés en dollar et la majorité des transactions du pétrole sont libellées en dollar : Le pouvoir d'achat d'un pays exportateur de pétrole augmente suite à l'appréciation du dollar par rapport aux autres monnaies et vice versa. Par contre, les conséquences de la variation du dollar dans les pays importateurs du pétrole dépendent de l'ajustement des monnaies de ces pays par rapport au dollar⁷.

6. Le retour de l'Iran (pays membre de l'OPEP) sur les marchés mondiaux du pétrole suite à l'accord récent avec les Etats Unis, va se répercuter sur le marché pétrolier en augmentant davantage l'offre du pétrole. L'offre supplémentaire de 1.5 millions de baril, toute chose égale par ailleurs et avec l'offre stable de l'OPEP, va pousser les prix à la baisse.

7. Pour les pays de la zone euro par exemple, une hausse des prix du pétrole qui vient suite à une baisse du dollar par rapport à l'euro va entraîner une compensation à travers le montant d'appréciation de l'euro et inversement.

Les événements exceptionnels : les événements exceptionnels tels que les conflits dans les pays exportateurs du pétrole (maintenir la discipline de production entre les pays membres de l'OPEP⁸), les événements politiques, etc., peuvent avoir une grande influence sur le marché pétrolier.

1.3. LA CRISE ACTUELLE DES PRIX DU PÉTROLE

La chute récente des prix du pétrole a été entraînée par un certain nombre de facteurs dont :

1. Plusieurs années de surprises suite à la hausse de la production de pétrole non conventionnel⁹;
2. Une demande mondiale faible, surtout dans les pays en voie de développement ;
3. Un changement important dans la politique de l'OPEP;
4. Déroulement de certains risques géopolitiques ;
5. Une appréciation du dollar américain.

FIGURE 2: LE COURS DU BARIL BRENT 2005-2016



Source: Thomson Reuters 2015 et calculs des auteurs 2016

Cette baisse des prix du pétrole va conduire à des fluctuations du revenu réel des pays exportateurs de pétrole vers les pays importateurs de pétrole. En effet, l'activité dans les pays importateurs de pétrole devrait bénéficier des prix plus bas en augmentant les revenus réels des entreprises et des ménages et cela d'une manière semblable à une réduction d'impôt. Toutefois, cet impact positif pour les pays importateurs de pétrole pourrait prendre un certain temps à se matérialiser.

8. Le Venezuela (avec 96% de ses recettes d'exportations des hydrocarbures) et l'Algérie (près de 30 milliards de dollars de déficit budgétaire primaire en 2016) ne possédant pas des réserves similaires aux pays du CCG, augmentent les perturbations et les divergences entre les pays membres de l'OPEP ; les risques d'une division au sein de l'OPEP s'amplifient.
 9. C'est le pétrole produit ou extrait en utilisant des techniques autres que la méthode conventionnelle (de puits de pétrole).

Alors que la chute des prix du pétrole devrait soutenir l'activité et réduire l'inflation à l'échelle mondiale, certains pays exportateurs de pétrole peuvent faire face à une baisse des recettes liées au pétrole ce qui va les mettre sous pression entraînant les soldes budgétaires et les taux de change à se déprécier pour en finir par une détérioration des perspectives de croissance. L'évolution des prix du pétrole peut également ajouter de la volatilité sur les marchés financiers et monétaires de même elle peut affecter les flux de capitaux. Ajoutons que l'investissement dans l'industrie pétrolière peut baisser fortement, non seulement dans les pays exportateurs de pétrole, mais aussi dans les pays actuellement importateurs de pétrole avec un potentiel pour l'extraction de pétrole tel que le Liban.

Ce qui est important à souligner est que l'année 2015 était décisive pour le prix du baril de pétrole qui a clôturé l'année en chute libre en brisant les supports enregistrés durant la crise de 2008 ; les effets de cette baisse sur les secteurs d'énergie et de transport au Liban seront étudiés dans la deuxième partie¹⁰.

2. L'INFLUENCE DE LA BAISSSE DU PRIX DE PÉTROLE SUR LES SECTEURS D'ÉNERGIE ET DE TRANSPORT AU LIBAN

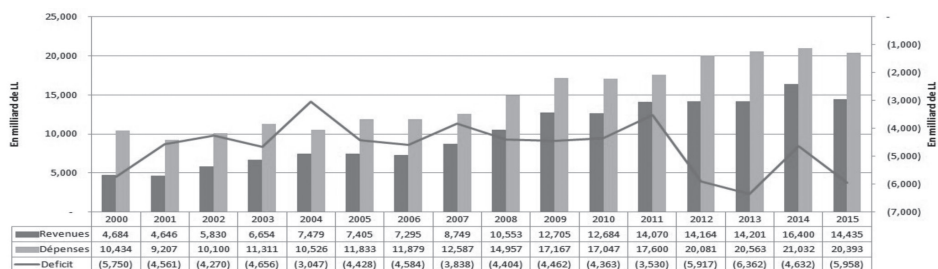
2.1. APERÇU GÉNÉRAL SUR LES FINANCES PUBLIQUES AU LIBAN

La situation économique au Liban est sujette toujours à plusieurs variables exogènes l'influençant d'une manière directe ou indirecte. Cette polémique économique dans laquelle vit le Liban ne peut persister surtout que plusieurs autorités financières mondiales tels que la Banque mondiale et le Fond Monétaire International mettent le point dans leurs récents rapports sur les échecs que l'économie libanaise est en train de subir. Le solde budgétaire total a en fait enregistré un déficit de 5 958 milliards de LL en 2015, une aggravation de 29 % par rapport à 2014 (4 632 milliards de LL), faisant face à une hausse insoutenable de 6,5 % en obligations de service de la dette. Le solde primaire a enregistré une baisse de 45% en passant d'un excédent de 1 970 milliard de L.L. en 2014 à 1 092 milliards de LL en 2015.

Le total des revenus s'est contracté de 12%, enregistrant un recul de 1 965 milliards de LL par rapport à l'année 2014. Par contre, les dépenses totales ont diminué de 639 milliards de LL, pour atteindre 20 393 milliards de LL en 2015 (21 032 milliards de LL en 2014). En effet, les transferts à l'Electricité du Liban (EDL) ont fortement diminué de 3 157 milliards de LL en 2014 à 1 711 milliards de LL en 2015, (soit une baisse de 1 446 milliards de LL ou 46%). Ces chiffres risquent de s'aggraver en 2016 avec une situation économique et politique de plus en plus perturbée.

10. Le Liban, fermement dépendant du pétrole, se positionne au 72e rang mondial et au 7e dans la zone Mena des plus gros consommateurs de pétrole (AIE 2016).

FIGURE 3- LA PERFORMANCE FISCALE 2000 - 2015



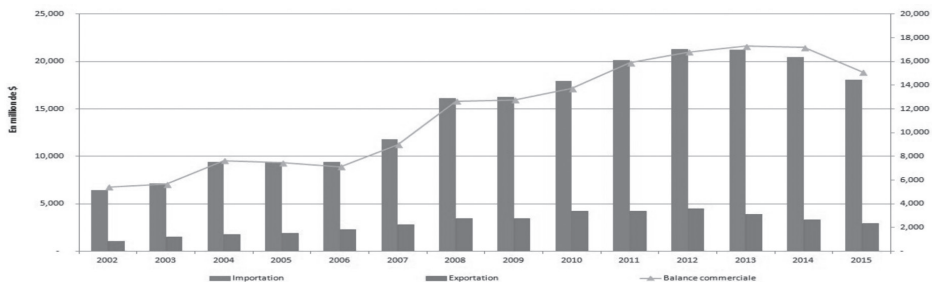
Source :Ministère des Finances 2016 et calcul des auteurs

La dette publique brute a augmenté de 6 649 milliards de LL depuis fin 2014, pour atteindre 105 994 milliards de LL en 2015, dont 61% en monnaie locale. Le ratio dette sur PIB est l'un des plus importants ratios qui traduit la situation économique et financière d'un pays. En effet, comme la croissance du PIB est faible (1.4% en 2015 selon l'Institut de la finance internationale (IFI)) et la dette en hausse, le ratio dette sur PIB libanais pour l'année 2015 a maintenu son état détérioré.

Selon Hakim (2014), l'économie libanaise souffre de plusieurs faiblesses d'ordre structurel qui la rendent moins compétitive face aux autres économies régionales et limitent sa croissance. Une des raisons principales de ses faiblesses est le coût énergétique sur l'économie qui affecte tant le producteur que le consommateur en diminuant la profitabilité des entreprises et le pouvoir d'achat des ménages. En effet, les transferts du trésor à l'EDL (3 157 milliards de LL en 2014, soit 21.9 % des dépenses primaires) forment un poids exorbitant sur la situation fiscale du pays, ce qui entraîne une nécessité d'agir pour éviter des incapacités au niveau global et précisément fiscal et économique.

Le solde du compte courant au Liban s'est amélioré en 2015 dû à l'allègement de la facture des importations de carburant qui a pu réduire le déficit de la balance commerciale de 12% en 2014 (17.1 milliards de dollars) à 15.1 milliards de dollars en 2015. Ce solde reste structurellement faible avec un déficit parmi les plus importants dans le monde, exposant le pays à des risques de refinancement importants. L'amélioration relative a été tirée par une baisse des importations reflétant la baisse des prix du pétrole.

FIGURE 4: IMPORTATION, EXPORTATION ET L'ÉVOLUTION DE LA BALANCE COMMERCIALE

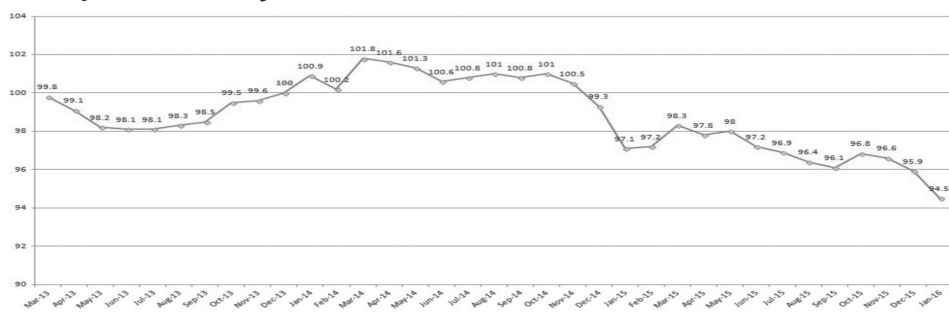


Source : Direction générale des douanes, Ministère des Finances 2016 calcul des auteurs

Quant à l'indice des prix à la consommation (IPC), il a subi une forte chute durant l'année 2015 ; les prix à la consommation, selon l'Administration centrale de la statistique, ont enregistré 95.9 points en décembre 2015, 3.4% de recul par rapport au même mois de l'année précédente (99.3 points). Cette contraction revient à la conjoncture économique mondiale, en ajoutant à la baisse des prix de l'énergie, la dépréciation de l'euro face au dollar. A savoir que l'Europe à elle seule assure 40% de la totalité des importations du Liban dont pratiquement 70% de son économie est dollarisée. A noter que le fort déclin des prix des dérivés pétroliers a joué un rôle essentiel dans la chute de l'IPC:

- Une contraction de 10.7 % des prix du transport qui constitue 13.1% de la pondération de l'IPC;
- D'autres composantes du panier comme ceux de l'eau, du fuel et du gaz, qui cumulent 11.9% de la pondération, ont rétrogradé de 18.1% en 2015.

FIGURE 5 : L'IPC MARS 2013-JANVIER 2016



Source: Administration Centrale de Statistiques et calcul des auteurs (Dec 2013= 100).

Sur un autre niveau et dans le contexte de l'influence de la baisse de prix de pétrole, vient se poser le dilemme des transferts des émigrés du pays du Golfe¹¹. La BM stipule que la faiblesse des prix du pétrole devrait ralentir la croissance totale des envois de fonds en provenance des pays du CCG pour le reste de la région, ainsi que les aides bilatérales qui, historiquement, ont suivi les prix du pétrole à l'exception des dernières années quand les aides ont commencé à être allouées sur des considérations politiques. Mais malgré son exposition aux pays exportateurs de pétrole à travers les envois de fonds et les activités des entreprises, la situation du Liban comme étant un grand importateur net de pétrole, va entraîner une amélioration au niveau de la balance des paiements. En effet, les importations d'énergie du Liban constituent une source incontestablement importante du déficit commercial, en moyenne 8,3 % du PIB en 2014. Globalement, les prix du pétrole sont censés avoir deux effets de compensation sur la balance des paiements au Liban : le premier est positif entraîné par les importations d'énergie meilleur marché, tandis que le second est négatif causé par des faibles envois de fond.

Finalement, le FMI édicte l'importance « de ne pas surestimer l'impact positif du choc des prix du pétrole et d'éviter de s'engager dans des programmes de dépenses qu'il serait impossible d'inverser. Il serait dans l'intérêt des pays dont les finances publiques sont vulnérables d'épargner les gains budgétaires exceptionnels (...), de mobiliser des ressources pour financer des dépenses propices à la croissance et de réduire la dette publique, notamment au Liban». Il considère aussi que cette chute est une opportunité pour le Liban pour commencer des réformes fiscales structurelles ; par contre il soulève des défis à moyen terme tels la diminution des transferts de fonds, de l'investissement direct étranger et du tourisme en provenance des pays du Conseil de Coopération du Golfe.

2.2. INFLUENCE DE LA BAISSSE DU PRIX DE PÉTROLE SUR LE SECTEUR D'ÉNERGIE AU LIBAN

Le pétrole représente encore aujourd'hui la première source d'énergie primaire dans le monde. En l'absence de production d'hydrocarbures, toute l'électricité au Liban est produite à partir des produits pétroliers importés. Avec le progrès technologique, et avec la plus grande propagation de biens électriques divers, la demande d'électricité est devenue de plus en plus croissante. Cette demande croissante a augmenté les importations de diesel, le gazole¹² et le mazout¹³ pour alimenter les centrales électriques et répondre à ce besoin. La demande d'électricité au Liban est d'une moyenne de 3 500 kWh par personne par an, cette moyenne est de 8500 kWh dans les pays de l'OCDE.

11. L'Institut de la finance internationale a souligné une baisse des transferts vers le Liban de 7.1 milliards de dollars en 2014 à 6.7 milliards en 2015.

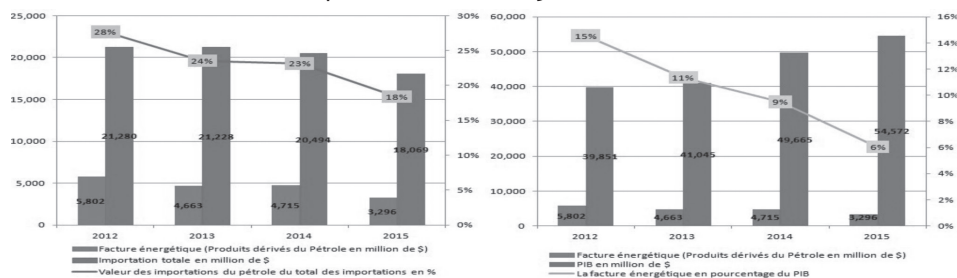
12. Les deux centrales identiques Deir Ammar-Beddawi au Nord et Zaharani près de Sidon consomment plus d'un million de tonnes métriques par année.

13. Le mazout lourd (HFO) est le principal combustible utilisé pour la production d'électricité, l'EDL nécessite environ 900 000 tonnes de HFP par an (85%).

Le Gaz de pétrole liquéfié (GPL) est un carburant important dans le secteur résidentiel, surtout sous la forme de butane qui sert pour la cuisson et le chauffage¹⁴. Quant au GPL sous la forme de propane, il ne constitue que 10% des importations vu que son utilisation est limitée aux usines, restaurants, hôpitaux et résidences dans les montagnes¹⁵.

La facture nationale de l'énergie a connu une croissance rapide au cours de la dernière décennie, cette croissance était conduite surtout par les prix du pétrole. En conséquence, la valeur des importations de carburant ont représenté 28% du total des importations en 2012 (ou 15% du PIB); suite à la baisse du prix de pétrole, ce pourcentage a enregistré 18% en 2015 (6% du PIB). Plus d'un tiers de la totalité de la facture énergétique nationale est dépensé par l'EDL.

FIGURE 6 : LA FACTURE ÉNERGÉTIQUE AU LIBAN 2012-2015 EN % DES IMPORTATIONS ET DU PIB



Source : Direction générale des douanes, Ministère des Finances 2016 calcul des auteurs

À noter que les impôts payés (les droits de douanes¹⁶, les taxes d'accises^{17,18} et la TVA¹⁹) sur les produits pétroliers constituent une importante source de revenus pour l'État (plus que 1 milliard de dollars en 2014). Aujourd'hui avec la baisse des prix du pétrole, ces recettes vont diminuer considérablement ce qui va influencer les finances publiques négativement. Les bénéfices des sociétés pétrolières sont aussi affectés suite à la diminution du prix de pétrole. Tout cela va induire à la diminution des marges de profit des propriétaires de station et par la suite va influencer les finances publiques négativement à travers la baisse des impôts perçus sur les sociétés du secteur.

Le secteur de l'électricité au Liban, était pour plusieurs années d'une performance détériorée avec une demande 3 165 MW et une offre de 2 019

14. La demande atteint son maximum pendant l'hiver, de novembre à mars, avec une consommation moyenne d'environ 160 000 tonnes par an. Suite à la crise en Syrie et à l'augmentation des réfugiés syriens sur le territoire libanais, cette demande est devenue d'environ 200 000 tonnes par an.

15. Chaque mercredi, le ministère de l'Énergie et des Eaux (MoEW) fixe les prix des dérivés pétroliers. Ces prix intègrent une moyenne mobile des prix de l'énergie de référence internationale de Platts au cours des trois semaines précédentes, ainsi que de raffinage et de transport maritimes.

16.

17. ,33\$ par tonne de 95 octane ; 4,33\$ par tonne de 98 octane etc. Le gazole et le diesel ne sont pas soumis aux droits de douane.

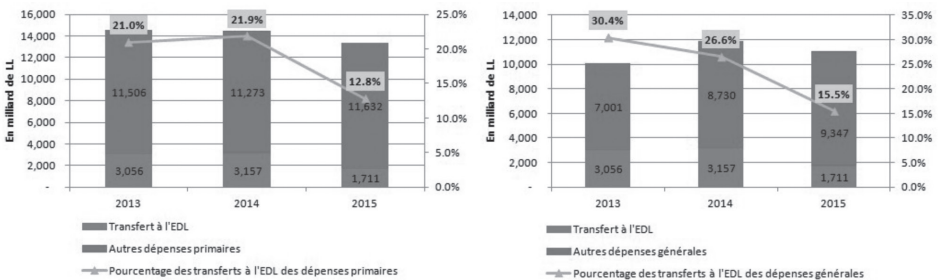
18. \$ par tonne de 95 octane et 145\$ par tonne de 98 octane.

19. Une des principales sources de recettes : 10% sur tous les produits pétroliers à l'exception du diesel et du butane.

MW de capacité disponible en 2013, ce qui signifie qu'il y avait un déficit de production de 36% de la demande. L'alimentation quotidienne d'électricité moyenne les 17 heures par jour et les pertes d'électricité sont estimées à 15% pour les pertes techniques et 25 % pour les pertes non techniques (Oil and Gaz Handbook 2014).

Cette non-viabilité financière du secteur de l'électricité et sa piètre performance affecte la stabilité macroéconomique du Liban et diminue son potentiel de croissance économique; les dettes pour investissements et les transferts à l'EDL²⁰ équivaut à 40% de la dette publique brute du Liban; les transferts représentent désormais plus de la moitié du déficit budgétaire poussant ainsi la dette à s'aggraver. En effet, ces transferts ont été en moyenne de 2,3 % du PIB de 1992 à 2013 et de 4,4% du PIB par an durant la période 2006-2013, ce qui représente 55 % du déficit budgétaire du pays au cours de ces années ; depuis 2012, ils ont dépassé les 2 milliards de dollars par année. Comme le solde budgétaire global a été déficitaire depuis 1992, les transferts à EDL ont été effectivement payés par l'emprunt. Ces transferts forment un poids exorbitant sur la situation fiscale du pays : 21.9% des dépenses primaires en 2014 (14 430 milliards de LL), cette proportion est devenue de 12.8% des dépenses primaires totales (soit 13 343 milliard de L.L) en 2015 (figure 7). L'augmentation des investissements, les réformes tarifaires ou même la privatisation de l'EDL sont certainement des mesures pertinentes pour améliorer sa performance.

FIGURE 7. LES TRANSFERTS À L'EDL DES DÉPENSES PRIMAIRES ET GÉNÉRALES (2013-2015)



Source : Ministère des Finances 2016 calcul des auteurs

20. L'Electricité du Liban (EDL) est une entreprise publique fondée en 1964 et accordée la responsabilité de la production, transmission et la distribution de l'énergie électrique au Liban. Elle gère sept centrales thermiques (Zouk, Jiyeh, Hraycheh, Deir Ammar, Zahrani, Tyr et Baalbek) d'une capacité totale installée de 2 019 MW et d'une capacité réelle de 1 685 MW. Suite à une politique tarifaire qui a figé les prix de l'électricité depuis 1994 (basée sur un prix du baril du pétrole de 25\$) et à une gestion peu rigoureuse aux niveaux technique, managérial et financier, l'EDL est en déficit chronique. En effet, le coût moyen de l'électricité en 2011 était 0.27 \$ par kwh face à un prix de vente de 0.0375 \$/kwh (ALMEE 2013).

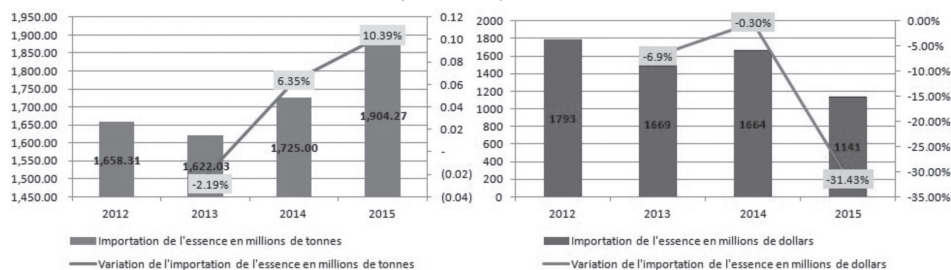
Les coupures de courant quotidiennes par l'EDL a rendu les générateurs privés une nécessité. Les consommateurs paient généralement plus au fournisseur de générateur qu'à l'EDL. Le revenu de ces générateurs est estimé à 2 milliards de dollars par année ce qui équivaut au déficit annuel de l'EDL.

2.3. LA BAISSÉ DU PRIX DE PÉTROLE ET LE SECTEUR DE TRANSPORT AU LIBAN

Si le pétrole a certes perdu du terrain dans un certain nombre d'activités industrielles depuis 30 ans, il demeure incontournable dans le secteur des transports (qui en dépend à plus de 95%), où les substituts envisageables sont encore trop coûteux.

Les automobiles, les camions, les semi-remorques et autobus, en plus des motos forment le transport routier au Liban. Les automobiles ont la part léonine du transport routier représentant 86% de ce dernier, sachant bien que depuis les années 1970 le nombre de voiture circulant sur les routes libanaise a vécu une croissance remarquable passant de 250 000 voitures à 1.6 millions, ce qui a induit directement une demande d'essence plus élevée. L'année 2015 a été remarquable avec une baisse de 31% en valeur des importations de l'essence contre une hausse de 10% du volume (figure 8).

FIGURE 8. L'IMPORTATIONS DE L'ESSENCE (2012-2015)



Source : Ministère des Finances 2016 calcul des auteurs

La baisse des prix du pétrole pourrait avoir un impact positif sur certaines marques de voitures haut de gamme mais l'ensemble du secteur (sous ces trois rubriques nouvelles, d'occasion et de réexportation), est affecté par le contexte général qui se traduit par une faible croissance économique.

3. LA BAISSÉ DU PRIX DU PÉTROLE ET LE TRANSPORT AÉRIEN (LA MEA)

Le secteur d'aviation a joué depuis ses débuts aux États-Unis, un rôle important et unique assurant la propagation de la mondialisation (plus de 3 milliards de passagers en 2014 selon l'Association du transport aérien international (IATA)). Cette industrie souffre d'une faible marge bénéficiaire²¹ et d'une incapacité pour ces acteurs de maintenir un niveau de rentabilité constante, ses difficultés

21. L'industrie des compagnies aériennes a réalisé en 2012 un bénéfice net de 7.6 milliards de dollars pour un chiffre d'affaires de 638 milliards de dollars avec une marge bénéficiaire de 1.2% (IATA 2014).

proviennent des événements et crises mondiales successives sans oublier les fluctuations des cours du pétrole surtout vers la hausse.

Le carburant et les coûts du travail sont généralement les coûts les plus importants à une compagnie aérienne et ils constituent environ 50% des coûts totaux. Le prix du kérosène qui est un produit raffiné du pétrole brut est étroitement lié au prix du pétrole ; le prix des deux produits se suit presque exactement (avec une corrélation de 0.97).

Depuis juin 2014, la baisse du prix du baril de pétrole s'est reflétée positivement sur ce secteur. Cette chute a assuré des bénéfices exceptionnels aux compagnies aériennes ayant une bonne situation financière et a aidé les compagnies en difficulté d'une part à renouveler leur flotte et d'autre part à leur donner un rôle efficace sur le marché poussant ce dernier à une situation plus concurrentielle.

En prenant la chute du prix du baril de la perspective du client, les prix des billets d'avion va nécessairement subir une baisse remarquable surtout que les transporteurs ont surchargé ce dernier par des coûts énormes dont la principale cause été le prix du carburant. La Middle East Airlines (MEA), la compagnie nationale Libanaise ne fait pas exception. En effet depuis sa fondation en 1945, la Middle East Airlines a pu survivre à plusieurs crises (une guerre civile de 1975 jusqu'à 1990, la guerre Israélienne au Liban en 2006...) et malgré la situation critique actuelle (économique, politique, sécuritaire etc.), la MEA a pu réaliser des économies d'échelle au niveau du prix de kérosène qui constitue environ 55% du prix du billet et ainsi donc augmenter sa marge bénéficiaire ; Cette amélioration va nécessairement se répercuter positivement sur les prix des billets qui ont subi une baisse remarquable surtout que la MEA comme tous les transporteurs du secteur ont surchargé leurs prix par des coûts énormes dont la principale cause était le prix du carburant ; la MEA a pu assurer des profits aux alentours de 69 millions de dollars en 2014 avec un revenu total brut de 700 millions de dollars, cette tendance est à la hausse en 2015.

CONCLUSION

Le poids du pétrole dans l'économie mondiale reste important. Les fluctuations de son prix à court terme ainsi que sa tendance d'évolution à moyen-long terme continuent donc de revêtir une importance particulière. Le renoncement de l'OPEP de soutien des prix et l'expansion rapide de l'offre de pétrole de sources non conventionnelles semble avoir joué un rôle crucial depuis la mi-2014.

La baisse des prix du pétrole n'a eu, jusqu'à présent, que des effets positifs sur l'économie libanaise grâce aux économies générées et à la réduction des déficits internes et externes du pays. Cette économie réactive est touchée par les événements du niveau national, régional ou international qui guident sa marche et détermine ces chiffres économiques clés. En effet, étant un pays importateur et fortement dépendant de cette matière, l'économie libanaise va réagir à plusieurs niveaux :

- Le premier niveau est celui du secteur de l'énergie avec une importante contraction des importations entraînant une amélioration du solde du compte courant d'une part et une réduction du déficit de l'EDL entraînant un impact positif sur le déficit budgétaire d'autre part ; toutefois des mesures urgentes devraient être mises en place pour bénéficier de cette baisse : une stratégie solide qui doit en premier lieu revoir la structure tarifaire et mettre en place des mesures efficaces et efficaces pour le développement de cette utilité.
- Le second niveau est celui du secteur de transport que ce soit routier ou aérien ; la MEA va pouvoir réaliser des gains supplémentaires vu le poids qu'engendre le prix du kérosène dans les opérations. Cela a été toutefois compensé par une diminution des apports de capitaux (les envois des fonds par les émigrants libanais) affectant la position des avoirs extérieurs nets du secteur financier.

Tableau 1. Récapitulatif de l'influence de la baisse des prix de pétrole sur le secteur de l'énergie et du transport

	La baisse du prix du pétrole devrait avoir un effet positif sur:	La baisse du prix du pétrole devrait avoir un effet négatif sur:
Au niveau du secteur de l'énergie	<ul style="list-style-type: none"> - Le pouvoir d'achat du consommateur (mazout, butane et propane, tarif des générateurs etc.) ; - Le déficit de l'EDL qui va se refléter sur le déficit budgétaire (Baisse des transferts du Trésor à l'EDL) ; - La facture énergétique qui va se refléter sur le déficit du compte courant. 	<ul style="list-style-type: none"> - Les sources d'énergies alternatives (solaire, éolienne, hydraulique) ; - La consommation d'énergie et donc l'environnement ; - Le forage et l'exploration des champs pétroliers au Liban.
Au niveau du secteur du transport	<ul style="list-style-type: none"> - La marge bénéficiaire de la MEA ; - Le pouvoir d'achat des consommateurs (baisse des prix des billets, ainsi que baisse du prix de benzène etc.) ; - La marge bénéficiaire du transport public et privé. 	<ul style="list-style-type: none"> - Les finances publiques : baisse des recettes provenant de la taxe sur la valeur ajoutée (TVA), des taxes d'accises et des droits de douanes (importations des dérivés pétroliers) ; - Le degré de pollution de l'environnement.

BIBLIOGRAPHIE

- BAFFES, M. et al., (2015) “Understanding the Plunge in Oil Prices: Sources and Implications”, Global Economic Prospects chapter 4, pp.155-168.
- BYRNE, P.,(2012), “Petrol Price Cycles”, the Australian economic review, vol 45, N° 4, pp. 497–506.
- CARNOT, N, HAGEGE, C (2004) « Le marché pétrolier », Economie & prévision 2004/5 (no 166), p. 127-136.
- CHEVALIER, JM. , et al. (2010) « Rapport du groupe de travail sur la volatilité des prix du pétrole », developpement-durable.gouv.fr.
- HAKIM, A., (2014) « La stratégie énergétique au Liban », Proche Orient Etudes en Management, revue 2014.
- HAMMADACHE, A., (2011), « Modélisation de prix de pétrole : analyse avec un modèle Vectoriel à correction d’erreur », CNRS N° 7234 (document de travail du centre d’économie de l’université Paris nord).
- International Air Transport Association, (2013), “Annual Review 2013”.
- International Energy Agency, (2014),”Oil Market Report”, international energy agency. International Monetary Fund, (2015), “2015 Article IV Consultation, Staff Report and statement by the executive director for Lebanon”, IMF Country Report No. 15/190. LESCAROUX, F., MIGNON, V., (2008) « Déterminants du prix du pétrole et impacts sur l’économie », Revue Française d’Economie volume 23 N°2, PP. 179-214.
- Ministry of finance, (2016), «Debt and debt markets a quarterly bulletin», ISSUE N°34, Quarter IV 2015; **et** «Revenue Bulletin», March 2016; **et** «Treasury Transfers to Electricité du Liban A Monthly Snapshot», Septembre 2015, Ministry of Finance.
- Oil & Gas Handbook, (2014), INFOPRO.
- The Lebanese Association for energy saving & for environment, (2015), « Les bilans énergétiques» 2013 et 2014, ALMEE.
- World Bank Middle East and North Africa region, (2015), «Plunging oil prices», World Bank MENA quarterly economic brief issue n°4; **et** «The Great Capture», Lebanon Economic Monitor FALL 2015.
- www.opec.org; www.bdl.gov.lb; www.mea.com.lb; www.bloomberg.com.