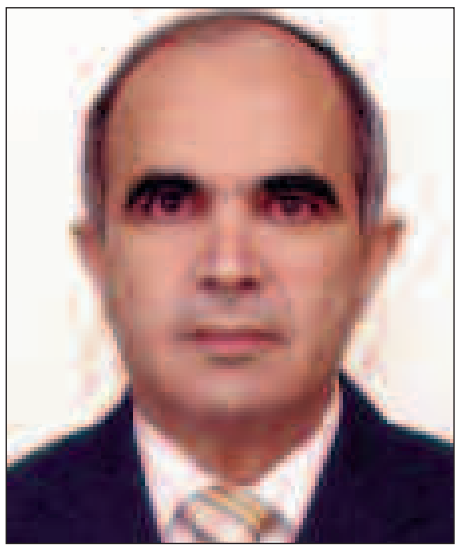
Problématique de la maîtrise de la demande nationale d'énergie

Par Salah Azzoug
azzoug_s@yahoo.com



Les prix du marché international du pétrole et du gaz chutent fortement, les importations de biens de toutes sortes s'envolent, et, pour corser le tout, le volume des exportations d'hydrocarbures se contracte du fait d'une demande nationale d'énergie qui explose. Telles sont les variables principales de l'équation financière qui se pose à notre pays.

Cette équation, complexe aujourd'hui, risque, si l'on n'y prend pas garde, de devenir carrément irréductible dans un proche avenir. Comment maîtriser ces variables est la question à laquelle il faudra apporter rapidement des réponses. Influer sur le niveau des prix des hydrocarbures n'est pas possible car ce paramètre relève de facteurs exogènes indépendants de notre volonté. Restent donc les deux autres variables sur lesquelles il est encore possible d'agir. S'agissant des importations, tout le monde s'accorde, à juste titre, sur la nécessité de les revoir substantiellement à la baisse.

Quant à la demande intérieure d'énergie, il n'est plus possible de se contenter de la satisfaire sans prendre d'actions à l'effet de la rationaliser. C'est sur ce dernier volet que je souhaite vous présenter mon point de vue.

Analyse de la demande : une consommation globale relativement peu élevée mais un grand gaspillage

La consommation nationale d'énergie primaire a été de l'ordre de 53 millions de tonnes équivalent pétrole (Tep) en 2013. Elle comprenait 35 millions de Tep de gaz naturel, 16 millions de Tep de produits pétrolières et 2 millions de Tep de GPL. 42% de la consommation du gaz naturel sont utilisés dans la génération électrique, 32% dans l'industrie et 26% par le secteur résidentiel et tertiaire. Les produits pétroliers sont, eux, utilisés quasi-exclusivement dans le secteur des transports.

Aussi surprenant que cela puisse paraître, ce niveau de consommation n'est relativement pas élevé. Il équivaut à une consommation annuelle moyenne de 1,35 Tep par habitant, soit un taux largement inférieur à la moyenne mondiale qui est de 1,9 Tep /hab.

Il est encore nettement plus bas que celui des pays développés (4-8 Tep/hab.) et des pays émergents telle l'Afrique du Sud (2,7 Tep/hab). La consommation électrique nationale est, elle, de l'ordre de 1200 Kwh/hab/an, soit à peine le tiers de la moyenne mondiale (3045 Kwh/hab/an) et le quart de celle de l'Afrique du Sud (4604 Kwh/hab/an).

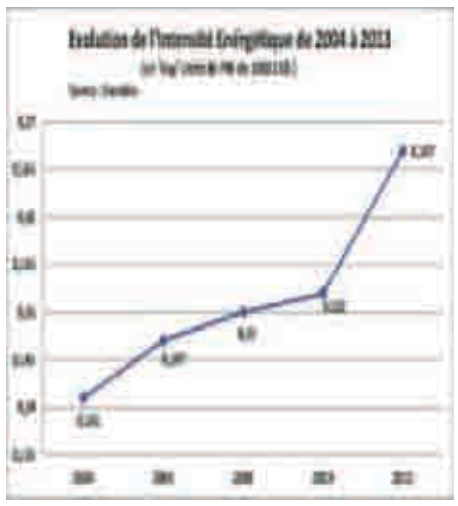
Quant au taux de motorisation de notre pays, il avoisine 80 véhicules de tourisme pour 1000 habitants. Là encore, ce taux est plus bas que la moyenne mondiale (123 véhicules/1000 habitants) et que ceux des pays de l'OCDE (400-600 véhicules/1000 habitants), de l'Afrique du Sud (112 véhicules/1000 habitants) et de la Tunisie (91 véhicules/1000 habitants). Ces statistiques, reprises en majorité sur le site de la Banque mondiale, indiquent que nous ne consommons pas plus que de raison.

Par contre, nous ne faisons certainement pas un bon usage de l'énergie que nous consommons. Nous en gaspillons une bonne partie.

Innéficacité énergétique : un fléau national

Ce gaspillage peut être constaté par tout un chacun dans la vie de tous les jours. Il est aussi révélé par les indicateurs de performance en matière d'efficacité énergétique.

L'indice de l'intensité énergétique, qui mesure la quantité d'énergie nécessaire pour la production d'une unité de PIB de 1 000 $, a été de l'ordre de 0,17 Tep/ 1 000 $ de PIB pour l'année 2013. Il est une fois



et demie plus élevé que celui des pays de la CEE (0,12 Tep/ 1 000 $).

Ceci veut dire que nous consommons 50% d'énergie de plus que ces pays pour produire la même quantité de biens. Plus grave, cet indice ne fait que se dégrader depuis 2004.

Son évolution, telle que représentée dans la figure jointe, indique bien une régression continue de l'efficacité énergétique. En termes plus clairs, nous gaspillons de plus en plus.

Réglementation technique des équipements énergivores : une nécessité absolue

Ce gaspillage n'est, de mon point de vue, pas le fait d'un comportement «d'ébriété énergétique» intrinsèque du citoyen mais plutôt le résultat de l'utilisation d'équipements et d'appareils énergivores bon marché qui inondent le marché national.

En l'absence actuelle de normes, nos appareils domestiques ont un rendement énergétique qui est deux fois, voire trois fois, plus élevé que celui des appareils économes. Nos véhicules ne répondent, eux non plus, à aucune norme de consommation de carburant. Même nos complexes industriels, qui consomment plus de 70% de la demande nationale du gaz, fonctionnent à des rendements en deçà des normes internationales.

Pour lutter contre ce fléau de l'inefficacité énergétique, l'expérience dans le monde montre que seule la mise en œuvre d'une réglementation technique directive et d'un régime fiscal incitatif peut être efficace. A titre d'exemple, l'utilisation des lampes à incandescence a été tout simplement interdite dans plusieurs pays pour des raisons de rationalisation de la consommation électrique. Les véhicules automobiles ont, eux, fait l'objet d'une réglementation technique stricte et d'un système fiscal de bonus/malus un peu partout dans le monde.

En Europe, ces dispositifs ont permis de réduire la consommation moyenne des véhicules à essence de 7 lit/100km (171gCO_2/km) en 2000 à moins de 5 lit/100km (125gCO_2/km) en 2014, soit un gain de près de 40% en moins de 15 ans. Selon l'Agence internationale de l'énergie, les programmes de rationalisation qui ont été lancés dans les pays de l'OCDE auraient permis de réaliser une économie d'énergie de 60% entre les années 1970 et aujourd'hui. Il s'agit donc de gains potentiels considérables que l'on ne peut ignorer.

Dans notre pays, le lancement de tels programmes est une nécessité absolue si l'on veut rationaliser notre consommation d'énergie. Dans une précédente contribution[1], les principales mesures réglementaires à prendre à cet effet ont été présentées.

Il s'agit de l'application de normes de consommation de carburant aux véhicules neufs, de l'alignement du rendement énergétique des complexes industriels sur celui d'unités similaires installées dans les pays développés, de la réglementation du rendement énergétique des appareils domestiques, de l'interdiction de l'importation des lampes à incandescence et de la généralisation des normes d'isolation thermique pour toutes les nouvelles habitations.

Relèvement des prix : mesure nécessaire mais non suffisante

Commençons d'abord par démystifier cette notion de vérité des prix des produits énergétiques qui n'est, dans la réalité, appliquée nulle part au monde et, surtout pas, chez les chantres du libéralisme.

Si la vérité des prix existait réellement, comment expliquer que le prix de l'essence soit deux fois plus bas aux Etats-Unis qu'en Europe alors que le marché du pétrole est des plus mondialisés ? Comment expliquer que l'électricité d'origine nucléaire soit cédée en France à un prix plus bas que dans les autres pays européens qui utilisent pourtant des technologies (centrales à charbon ou à gaz) beaucoup moins onéreuses? Comment expliquer que le gasoil soit vendu en Europe moins cher que les essences alors que son coût de revient est plus élevé? Comment expliquer que les biocarburants soient vendus au même prix que les carburants classiques alors qu'ils coûtent deux fois plus cher ? La liste de telles questions peut être allongée à souhait. Elles ne montrent qu'une seule chose.

C'est que la vérité des prix est un mythe dans le domaine de l'énergie. C'est effectivement un mythe car le caractère éminemment stratégique des produits énergétiques contraint tous les pays du monde à les encadrer étroitement par une politique de prix spécifique.

Que faire en Algérie ? Il faudrait, bien entendu, relever les prix de l'énergie. Ceux-ci, gelés depuis le début des années 2000, ne correspondent plus à la réalité du marché. Les augmenter progressivement en fonction de l'évolution du pouvoir d'achat se justifie donc pleinement.

Prenons cependant garde de croire que le seul relèvement des prix réglera tous les problèmes. Il ne réglera pas, par exemple, celui du gaspillage inouï qui résulte de l'inondation du marché par des équipements énergivores car ceux-ci se vendent à des prix tellement compétitifs qu'ils continueront à proliférer. Comme indiqué plus haut, seule la voie réglementaire peut en juguler le flux. Il ne réglera pas, non plus, la question cruciale du modèle de consommation national.

Relever, par exemple, de la même valeur les prix du GPL, de l'essence et du gasoil ne changerait en rien la tendance actuelle à privilégier le diesel importé aux carburants gazeux produits localement. Ce qu'il faudrait donc, c'est un système de prix qui serve le modèle national de consommation. Dans le domaine des carburants, ce système devrait viser à infléchir la diésélisation du parc et à promouvoir l'utilisation du GPLC dans les véhicules particuliers et du GNC dans les transports en commun. Il devrait aussi concerner l'ensemble des secteurs utilisateurs d'énergie et, notamment, celui des transports massifs. A ce sujet, les prix des transports publics modernes (métro, tram…) devraient être plus attractifs par rapport aux moyens de transports classiques (bus, véhicules), plus énergivores et plus polluants[2].

Les conditions du transport ferroviaire de fret gagneraient aussi à être revues pour sortir de la marginalisation ce mode de transport propre et économique.

Conclusion

Actionner le seul levier de l'offre pour satisfaire une demande nationale d'énergie sans cesse croissante ne peut constituer une solution durable. Dans le contexte actuel, une rationalisation de la consommation s'avère plus que jamais nécessaire. Sa mise en œuvre requiert l'application d'une réglementation technique et d'un système de prix qui visent mettre à niveau nos équipements avec les standards internationaux en matière d'efficacité énergétique, à réorienter la demande nationale vers la consommation des produits les plus disponibles localement et à promouvoir les énergies renouvelables. De telles dispositions devraient permettre de contenir la demande à des niveaux gérables jusqu'à l'horizon 2025-2030.

Au-delà, notre pays, qui ambitionne d'intégrer le club des pays émergents, devrait voir une amélioration sensible du niveau de vie de ses citoyens et, fatalement, une consommation d'énergie plus importante. Ceci l'amènerait à passer progressivement du statut de pays producteur à celui de consommateur d'énergie, avec toutes les implications qui y sont associées.

S. A.

*** Ingénieur raffinage et pétrochimie.**

(1) : Voir contribution du même auteur «Quelques éléments de politique énergétique», publiée dans *le Soir d'Algérie* du 28 avril 2014.

(2) : Voir contribution du même auteur «La pollution de la ville d'Alger et le prix du ticket de métro», publiée dans *le Soir d'Algérie* du 11 juin 2012.