



PUCMM

Pontificia Universidad Católica
Madre y Maestra

Centro de Estudios P. Alemán, S.J.

HT UEH DO

Unidad de Estudios de Haití

CUADERNOS DE DIÁLOGO Y DISCUSIONES

**Subvention des prix du carburant en Haïti:
Triple jeu de pokers menteurs**

por

Bénédiqne Paul

Año 1, No. 10

21 de septiembre de 2022

Santo Domingo, República Dominicana



Septiembre 2022. Año 1, Núm. 10, Edición digital

Publicación de la Unidad de Estudios de Haití, UEH, del Centro de Estudios P. Alemán, PUCMM, Santo Domingo, República Dominicana

UEH: Dirección postal

Centro de Estudios P. José L. Alemán,
Campus de Santo Domingo,
Pontificia Universidad Católica Madre y Maestra,
Ave. Bolívar,

Santo Domingo, República Dominicana

Correo electrónico: unidadestudioshaitianos@gmail.com

Comité editorial: Fernando I. Ferrán, coordinador, Edmundo Gil, Humberto Cristian, Luis Vargas y Marcos Romero.

CUADERNOS DE DIÁLOGO Y DISCUSIONES es una publicación sin fines de lucro, de la UEH.

Los análisis y los juicios contenidos en esta publicación pueden ser reproducidas a condición de que se mencione debidamente la fuente.

Las opiniones vertidas en los artículos firmados son de estricta responsabilidad de sus autores y no reflejan necesariamente el pensamiento de alguna o todas las organizaciones e instituciones que lo auspician.

Subvention des prix du carburant en Haïti: Triple jeu de pokers menteurs

Bénédict Paul¹

Introduction

La décision prise en Conseil des Ministres, le 13 septembre 2022, de supprimer la totalité des subventions sur les prix du diesel et du kérosène et de réduire considérablement la subvention sur le prix de la gazoline, a provoqué, en Haïti, l'exacerbation de la violence et la mobilisation dans la plupart des grandes villes du pays. La question de la subvention des prix du carburant n'a pas posé des problèmes au niveau politique et social seulement dans les pays pauvres. Dans les pays européens aussi, les gouvernements ont dû intervenir sur le marché de ce bien pour garantir un niveau de vie aux ménages. Maintenant, on est en droit de se demander pourquoi tant de vacarmes sur cette question depuis si longtemps en Haïti. Ce n'est pas à cette question que nous cherchons à répondre mais à d'autres beaucoup plus pragmatiques : Faut-il subventionner les prix des produits pétroliers en Haïti ? Si oui, pourquoi ? Et comment ? Notre analyse se veut socioéconomique, et par conséquent dépassionnée de parti pris politique. Nous arrivons à la conclusion les principaux acteurs en altercation s'érigent en pokers menteurs, ce qui n'arrange en rien les possibilités d'une sortie de crise.

1. Subventionner pourquoi ?

Les subventions sont des mécanismes d'interventions publiques créant des distorsions sur le marché (des biens ou des services). D'un point de vue purement néoclassique, elles ne sont pas les bienvenues sur des marchés réputés capables d'autorégulation, par la main invisible.

Cependant sur des marchés comme celui des produits pétroliers, peu importe les arguments des apôtres du néoclassique, le fonctionnement du marché n'est pas régulé par la main invisible, mais par des mains bien visibles que ce sont d'abord les pouvoirs discrétionnaires des membres de l'organisation des pays producteurs et exportateurs de pétrole (OPEP). Ce dernier est un véritable cartel créé justement pour manipuler les mécanismes du marché de l'or noir.

Face à l'OPEP se trouvent une multitude de pays importateurs et consommateurs de pétrole. Les plus puissants de ces pays s'évertuent bien souvent à faire sinon provoquer la guerre partout où des pouvoirs précaires gèrent des ressources pétrolières importantes (Lybie, Venezuela, Yémen, etc.). Les autres pays, pris en tenaille par des populations pauvres et vulnérables aux fluctuations du marché se voient obligés de subventionner les prix à la consommation. C'est dire qu'il y a une justification sociale et par conséquent de moral politique à la subvention visant soulager le fardeau économique imposé par les variations de prix marché manipulé par les producteurs de pétrole.

Derrière la bonne intention se cache cependant un certain nombre de problèmes techniques et politiques. Pour qu'elles soient justes et équitables, les subventions doivent être ciblées, c'est-à-dire qu'elles doivent viser et atteindre effectivement les populations les plus vulnérables. Or dans les pays pauvres comme Haïti, il n'y a pas de données démographiques et socioéconomiques suffisamment fiables pour rendre effectivement ciblées les subventions. Depuis 2003, soit près de

¹ Économiste, Département d'agroéconomie, Chibas, FSAE, Université Quisqueya, Haïti

20 ans, on a arrêté de compter la population d'Haïti. Des évènements majeurs et malthusiens ont eu lieu, et les instances concernées continuent de faire des projections lissées par des facteurs arithmétiques qui décrédibilisent les statistiques (Roy et al., 2017). La création récente de données d'identification unique a été discontinuée et discréditée. Bien sûr, cette absence de données fiables sert également à justifier des pseudos interventions de facilité qui ne font que renforcer les inégalités socioéconomiques. Ce faisant, il se crée plus de tensions sociales dues au sentiment d'iniquité et d'injustice dans l'action des élites. Ces derniers, habitués aux pratiques de la rente, ne font que creuser le fossé socioéconomique, en exhibant les richesses localement et en investissant surtout à l'étranger les ressources prélevées ici dans le pays le plus pauvre des Amériques.

2. Faut-il subventionner les prix des produits pétroliers en Haïti ?

La réponse à cette question est triviale. Elle est tellement évidente que la discuter au niveau politique relève d'un *premier jeu de pokers menteurs de la part des protagonistes qui savent tous que le budget de l'État ne tient pas avec la subvention*. Cependant, si des populations plus aisées comme celle de la France ou de la République Dominicaine bénéficient de leur gouvernement des subventions pour l'accès à l'or noir, la question ne devrait pas être posée pour la population d'Haïti. Mais nous parlons bien de subvention à la population la plus pauvre au sein du pays le plus inégalitaire de la région. Tant qu'elle n'est pas ciblée, elle n'est pas justifiée, à notre avis.

L'idée d'une subvention ciblée n'est pas nouvelle. Elle va avec l'application de la loi du 9 mars 1995, qui aligne le prix du carburant par rapport au marché international. Néanmoins, les annonces gouvernementales en la matière, la dernière date du 11 janvier 2022 avec la création d'une commission interministérielle, n'ont jamais rien donné de satisfaisant pour les protagonistes.

En même temps, le fardeau que fait représenter pour toute la société la subvention non-ciblée pratiquée depuis plusieurs années ramène à une autre évidence qui ne devrait pas être discutée : tout le monde sait qu'en Haïti, la subvention aux produits pétroliers ne tient pas, telle qu'elle est pratiquée. Dans le budget rectificatif de l'année fiscale 2021-2022, la subvention aux produits pétroliers était prévue pour être supérieure à 20 milliards de gourdes (Le Moniteur, 2022). C'est près de $\frac{3}{4}$ du budget de l'éducation, plus de 3 fois le budget de l'agriculture et plus de 2 fois le budget de la santé. Dès lors, il faudrait arrêter de pratiquer une subvention qui appauvrit le pays globalement, en l'endettant et en renforçant les inégalités déjà insupportables, dans un contexte de crise d'insécurité alimentaire grave.

Telle qu'elle est pratiquée, la subvention au prix des produits pétroliers - estimée à environ 11% des revenus fiscaux (alors que la pression fiscale est légèrement inférieure à ce taux) sans pouvoir vérifier la véracité - crée deux types d'inégalités. Tout d'abord, il y a les inégalités socioéconomiques internes entre les couches de la population. Il n'y a pas besoin de faire de grandes recherches pour savoir que les plus gros consommateurs de carburants ne sont pas les plus pauvres d'Haïti. Haïti est ce pays qui à la fois souffre des prix élevés du carburant mais en même temps contient beaucoup de voitures de forts cylindrés qui consomment en restant sur place dans des bouchons (Paul, 2014) ou sur des parkings. C'est aussi le pays où l'on rend presque inaccessible l'achat des voitures moins polluantes ou électriques, au profit d'un marché informel de citrons ou de vieilles voitures polluantes et inefficaces en termes de consommation de carburant au kilomètre. Mais cet état de fait d'inefficacité économique n'a entraîné aucune intervention sérieuse. En fait, il arrange beaucoup d'acteurs : les pays riches voisins trouvent ainsi un dépotoir pour leurs voitures, une partie de la diaspora y trouve une opportunité d'affaire au même titre que les dealers locaux, et certains acteurs publics y trouvent une occasion de pratiquer la fiscalité spontanée, c'est-à-dire l'imposition au cas par cas sans affecter la totalité des montants prélevés à la caisse de l'État. C'est une véritable rente sur les déchets, à l'heure des mouvements écologiques.

La deuxième source d'inégalités créée par la subvention telle que pratiquée jusqu'à maintenant réside dans la différence des prix des produits pétroliers entre Haïti et la République Dominicaine. Bien entendu, ce biais ne profite qu'essentiellement aux populations transfrontalières et aux acteurs du transport international sur l'île, tous deux autorisés à traverser la frontière. Comme un balancier, les transactions d'achat se font d'un côté ou de l'autre, en fonction du niveau des prix subventionnés. Car les deux pays pratiquent la subvention, même si c'est moins un fardeau pour la République Dominicaine nettement plus riche qu'Haïti.

Il faut aussi souligner l'illégalité de la subvention au regard de la loi de 1995 qui prévoit la fluctuation des prix à la pompe en reflets des fluctuations sur le marché international. L'inapplication systématique de ce cadre légal a créé pendant longtemps un biais comportemental vis-à-vis de la réalité économique au sein de la population, en particulier les couches les moins pauvres qui profitent d'une économie de rente et ne rationalisent pas leur façon de consommer cette ressource de plus en plus rare. L'ancrage sociohistorique de ce biais comportemental rend difficile aujourd'hui les interventions correctrices des gouvernements. Des juristes élèvent aussi la voix pour se demander pourquoi le gouvernement restreint ses tentatives de dialogue aux seuls syndicats de transport en laissant de côté les représentants des autres gros consommateurs de carburants comme les associations patronales et les associations de consommateurs (cf. article du cabinet Volmar à l'adresse <https://hditcabinetvolmar.com/fr/4249-2/>). Là aussi il y a un *deuxième jeu de pokers menteurs où* seuls les acteurs plus violents ont une place dans les négociations. Or ce genre de comportements politiques minimisant les droits et les voix de la majorité silencieuse ne font que provoquer une surenchère de violence dans le pays.

3. Comment satisfaire la demande sociale haïtienne actuelle ?

La première démarche en matière d'intervention publique consiste à travailler à l'acceptation sociale des mesures. C'est une préoccupation des pouvoirs démocratiques qui gèrent la chose publique par délégation de pouvoir de la part d'une population éléctrice. Pour ce faire, les dirigeants doivent rechercher (souvent des expertises impartiales sont commanditées en amont comme en aval) et dire la vérité, en faisant preuve de sincérité et d'empathie vis-à-vis de la population la plus pauvre du pays.

Deuxièmement, le gouvernement doit abandonner la solution de facilité consistant à subventionner les prix à l'entrée afin de subventionner de préférence les ménages les plus pauvres du pays. C'est possible, par des statistiques de proximité, même en l'absence de recensement récent. En prenant pour unité de consommation ciblée les ménages pauvres et non pas les individus, on augmente les marges de manœuvre en termes de possibilité de mise en œuvre des mesures.

Finalement, c'est une véritable politique de protection sociale qu'il convient d'entamer dans le pays. Cela fait environ une décennie que des acteurs sociaux et organisationnels invitent l'État haïtien à capitaliser sur des expérimentations ayant fait leur preuve, comme par exemple l'expérience de la Fondation Kole Zepòl dans le centre du pays. La demande sociale est là et anime même les protagonistes non gouvernementaux de la crise. En 2021, lors du premier relèvement des prix des produits pétroliers de plus de 100% par le gouvernement actuel, les syndicats de transport s'étaient entendus avec celui-ci sur des retours ciblés en termes d'avantages sociaux. Mais les promesses du gouvernement n'ont pas été suivies d'actions connues du grand public jusqu'à ce jour. A ce niveau aussi, il est possible de déceler un **troisième jeu de pokers menteurs où des acteurs** dont la parole donnée devrait faire objet d'autorité, mais ils se retrouvent à jouer au plus malins.

Par ailleurs, il y a également une logique de bon sens dans le choix de toute politique, c'est le maintien de la paix sociale. Ainsi, alors que la loi de 1995 prévoit la fluctuation des prix, si le gouvernement souhaite revenir à son application, il devrait attendre un moment de baisse de prix sur le marché international pour prendre une telle décision. Car décider d'augmenter les prix, en

application de la loi au moment de la crise actuelle, dans un contexte d'inflation galopante à plus de 30%, sans négocier avec les parties prenantes, peut paraître une provocation et un manque d'empathie. Bien sûr, la population d'Haïti s'habitue de plus en plus au cynisme comme mode de gouvernance politique depuis une décennie.

Conclusion

Il n'est un secret pour personne que chaque membre de la société cherche à maximiser son bien-être. Cependant, dans une perspective keynésienne, nous savons que le bien-être collectif risque de ne pas être atteint si les individus, dotés de pouvoirs inégaux (et Haïti reste le pays le plus inégalitaire de la région), sont laissés libres dans leurs choix. C'est pourquoi l'État est sollicité pour arbitrer la répartition des ressources et le fonctionnement du marché. Mais encore faut-il un peu de légitimité et de sincérité pour que les règles d'arbitrage soient équitables et acceptables par la majorité. Pour y arriver, et c'est la raison d'être de l'État qu'il sans ce pouvoir, risque d'encourager l'informalité, les acteurs politiques que sont le gouvernement et les partis politiques de l'opposition doivent cesser le jeu de pokers menteurs.

Références bibliographiques

Le Moniteur (2022). Décret établissant le budget général de la République d'Haïti. Exercice 2021-2022. Journal officiel de la République d'Haïti, spécial numéro 13.

Paul, B. (2013). Ill-Defined Institutions and the Production of Inefficacy: A Case Study of Unexpected Perverse Effects Causation in Haitian Traffic Regulation Rules, CREGED Working Paper, n° 2013-02, 20p.

ROY, P.-M. et al. (2017). Peut-on - doit-on - formaliser l'informel ? L'économie informelle dans l'aire métropolitaine de Port-au-Prince. Rapport du *Programme de recherche dans le champ urbain* » financé par l'Union Européenne et administré par l'Université du Québec à Montréal (UQAM), contrat de subvention FED/2015/360-478 entre la délégation de l'Union Européenne – République d'Haïti et l'Université du Québec à Montréal.

PUBLICACIONES *digitales* DE LA UEH

UEH - Biblioteca Publicaciones Actualizada mayo, 2022

https://drive.google.com/drive/folders/1u-xBsXGX6XW9po1CZyryHOZoRlsh_qby?usp=sharing

Memoria Analítica de Datos e Informaciones

- Año 1, No. 1. Julio-Septiembre 2021.
- Año 1, No. 2. Octubre-Diciembre 2021
- Año 2, No. 1. Enero-Marzo 2022
- Año 2, No. 2. Abril-Junio 2022
- Año 2, No. 3. Julio-Septiembre 2022

Monitor Estadístico de Haití

- *Comercio exterior de bienes de República Dominicana con la República de Haití durante los ocho primeros meses de 2019, 2020 y 2021.* Año 1, No. 2. 22 de octubre 2021
- *Comercio binacional de mercaderías entre República Dominicana y la República de Haití en los nueve primeros meses de 2019, 2020 y 2021.* Año 1, No. 2, 17 de noviembre 2021
- *Mercado bilateral dominicano haitiano de bienes durante los 10 primeros meses del los años 2019, 2020 y 2021.* Año 1, Número 3-4, 2 de diciembre 2021
- *Comercio exterior de bienes de la República de Haití con Estados Unidos desde 1999 y 2007 hasta enero-octubre 2021.* Año 1, Número 5, de 9 de diciembre 2021
- *Mercado externo de bienes de la República de Haití con Estados Unidos, desde 1999 y 2007 hasta enero-noviembre 2021.* Año 1, Número 6, 16 de diciembre 2021
- *Mercado binacional de bienes de República Dominicana con la República de Haití, durante enero-noviembre de los años 2019, 2020 y 2021.* Año 1, Número 7, 23 de diciembre 2021
- *Comercio exterior de alimentos y animales vivos de la República de Haití con Estados Unidos, desde 1999 y 2007 hasta enero-noviembre de 2021.* Año 1, Número 8, de 30 de diciembre 2021
- *Comercio exterior de bienes de la República de Haití con Estados Unidos desde 1999 y 2007 hasta enero-diciembre 2021.* Año 1, No. 9, 6 de enero 2022
- *Comercio exterior de bienes de la República de Haití con Estados Unidos desde 1999 y 2007 hasta enero 2022.* Año 1, No. 10, 13 de enero 2022
- *Comercio exterior de bienes de la República de Haití con Estados Unidos desde 1999 y 2007 hasta enero-febrero 2022, No. 11. 13 de enero 2022*
- *Comercio exterior de bienes de la R.D con siete (7) países, Incluyendo Haití, desde 2019 hasta enero-junio 2022.* Año 1, No. 12, 07 de julio 2011

- **Comercio exterior de bienes de República Dominicana con Haití, desde 2019 hasta enero-junio 2022. Año 1, No. 13. 14 julio 2022**
- **Comercio binacional de bienes de Haití con Estados Unidos desde 1999 y 2007 hasta enero-junio 2022. Año 1, No. 14, 21 de julio 2022**

Cuadernos de Diálogo y Discusiones

- **Haití: una realidad caótica y 10 opciones realistas. Año 1, No. 1. 2 de noviembre de 2021**
- **Una pregunta presidencial -¿con ellos es que van a conversar?- sin responder. Año 1, No. 2, 18 de noviembre 2021**
- **Balanza comercial superavitaria de bienes de República Dominicana con la República de Haití en los primeros nueve meses de 2019, 2020 y 2021. Año 1, No. 3. 26 de noviembre 2021**
- **A Corporate America Partnership with Haiti is a Win-Win Deal for the U.S. Light Manufacturing Sector and Haiti's Economic Recovery. Año 1, No. 4**
- **Reputación de una Nación. Año 1, No. 5, 13 de diciembre 2021**
- **La cuestión fronteriza, al desnudo. Año 2, No. 6, 30 de mayo 2022**
- **Hacia un Haití emergente: Agenda 2030. Año 2- No. 7, 30 de junio de 2022**
- **Crisis haitiana, cuatro tesis y una pregunta sin respuesta: ¿qué hacer quién? Año 2, No. 8, 7 de julio de 2022**
- **Caso Haití-República Dominicana. Año 2, No. 9, 12 de agosto de 2022**
- **Subvention des prix du carburant en Haïti: Triple jeu de pokers menteurs. Año 2, No. 10, 21 de septiembre 2022**

Breves Ensayos

- **El drama haitiano: la in/gobernabilidad. Año 1, No. 1. Enero 2022**
- **El infortunio haitiano: la infelicidad. Año 1, No.2. Abril 2022**
- **Factores económicos y demográficos que estimulan la inmigración haitiana hacia la República Dominicana. Año 1, No. 3. Junio 2022**
- **New gang battle lines scar Haiti as political deadlock persists. Año 1, No. 4, Agosto 2022.**



PUCMM

Pontificia Universidad Católica
Madre y Maestra

Centro de Estudios P. Alemán, S.J.

HT **UEH** DO
Unidad de Estudios de Haití

CUADERNOS DE DIÁLOGO Y DISCUSIONES

Septiembre 2022
Santo Domingo, República Dominicana