

La fiscalité comme une source de développement public en Algérie: étude analytique

Taxation as a source of public development in Algeria: analytical study

Himrane Mohammed, Université de Jijel, m_himrane@univ-jijel.dz

Hassani Hocine, Université de Chlef, h.hassani@univ-chlef.dz

Date de réception:30/08/2019; Date d'acceptation:17/11/2019;Date de publication : 06/06/2020

Résumé :

La fiscalité constitue un levier important en matière de financement du développement. Des infrastructures modernes sont essentielles à la réussite de l'économie algérienne. Le but de cette étude est de mettre en évidence les défis et les perspectives des recettes fiscales dans le financement des infrastructures dans un contexte de chute vertigineuse des cours du pétrole. Les mesures fiscales devraient être accompagnées de réformes microéconomiques et d'ajustements macroéconomiques afin d'éviter de mettre en péril les plans de relance économiques.

Mots-clés : Fiscalité ; Financement d'infrastructures ; Développement public; Algérie.

Codes de classification JEL: H5,H21

Abstract:

Taxation is an important lever for financing development. Modern infrastructures are essential to the success of Algerian economy. The goal of this study is to highlight the challenges and prospects of tax revenues in infrastructure financing in the context of a vertiginous drop of oil prices. Fiscal measures should be accompanied by microeconomic reforms and macroeconomic adjustments to avoid jeopardizing economic recovery plans.

Keywords: Taxation; Infrastructure funding; Public development; Algeria

JEL classification codes : H5, H21.

Auteur correspondant : Himrane Mohammed, m_himrane@univ-jijel.dz

Introduction :

L'intervention de l'Etat dans le domaine économique et financier, à la fin du 19e siècle, était très limitée. Dans une période d'un Etat gendarme jusqu'au début du 20e siècle, les gouvernements se contentaient d'un rôle passif dans l'économie, (défense nationale, police, justice, représentation diplomatiques).

Cependant, la crise mondiale de 1929 a remarquablement donné une justification aux travaux de Keynes qui insista à stimuler et soutenir la croissance économique à travers des politiques publiques de relance de la demande. A cet égard, la maîtrise des finances publiques est devenue plus que jamais une préoccupation majeure pour les décideurs publics. D'où, le problème financier a pris un nouvel élan depuis 1929.

Aujourd'hui, l'Etat, parallèlement à sa fonction classique, qui consiste à financer les services publics, intervient fortement dans la vie économique, pour régulariser la croissance et réduire les inégalités de revenus (Hamzaoui et Bousselhami, 2017).

Dans cet esprit, le gouvernement algérien a investi récemment de façon intensive dans les infrastructures en suivant l'approche keynésienne.

Si les investissements en infrastructures contribuent au bien-être social par la réduction des coûts avec la disponibilité des moyens– et jouent en faveur de la croissance d'après la thèse des grands travaux de Keynes, il convient de déterminer les moyens optimaux pour les financer (Ananou, 2017). La fiscalité constitue à ce titre un pilier essentiel du cadre réglementaire qui conditionne l'investissement et la croissance d'un pays en matière de financement des infrastructures. L'un des éléments essentiels d'un État efficace est l'existence d'administrations fiscales efficaces. Ainsi, un système fiscal solide favorise la qualité de l'action gouvernementale pour bien chercher les sources de financement de l'équipement de l'état.

L'Algérie s'est engagée dans un processus de réformes économiques visant à mettre à niveau son économie, accroître la

compétitivité et la performance du secteur productif afin de déclencher un processus de croissance durable. A ce propos, la politique des grands chantiers orientée vers les infrastructures dans le cadre des quatre plans de relance économique depuis 2001 à ce jour, constitue l'une des principales orientations en matière de sa politique économique.

L'objet de cette étude est d'apporter des éléments de réponses à la question suivante : **Dans quelle mesure la fiscalité joue-t-elle un rôle essentiel pour le financement des infrastructures en Algérie ?**

Pour ce faire, nous allons suivre le plan suivant :

1. L'importance des infrastructures dans l'activité économique.
2. Le financement des infrastructures : La fiscalité un instrument privilégié.
3. Le rôle de la fiscalité en Algérie.
4. Les plans nationaux de relance économique (2001-2019).
5. Les défis et les perspectives fiscales.

1. L'importance des infrastructures dans l'activité économique

A l'origine, le concept d'infrastructure a été utilisé dans le domaine du génie civil, puis dans l'urbanisme. Le dictionnaire généraliste définit le terme d'infrastructure par l'ensemble des travaux relatifs à un ouvrage, ou par l'ensemble des installations nécessaires à la vie courante et à l'activité économique (Oulmakki,2015).

Les infrastructures jouent un rôle important dans la croissance économique, et par voie de conséquence dans la lutte contre la pauvreté. *Barro (1990)* note que la notion d'infrastructure associe étroitement les services attachés aux équipements, et elle comprend les routes, les autoroutes, les voies ferrées, les ports et les aéroports, les réseaux de télécommunication, d'électricité et de l'eau, etc. En d'autres mots, tous les investissements qui développent et facilitent la circulation des personnes et des biens et par conséquent soutiennent l'activité économiques des différents agents intervenants dans cette activité soit publics ou / et privés.

De ce fait, une distinction est établie entre les infrastructures sociales dont le rôle est de protéger et développer le capital humain (éducation, santé, services sociaux) et les infrastructures économiques qui concernent directement le processus économique productif.

D'autre part, *Henner (2001)*, classe les infrastructures en quatre catégories :

- Infrastructures d'utilité publique : fourniture d'électricité, de gaz, etc;
- Infrastructures de services : services sociaux et éducatifs ;
- Infrastructures de télécommunication : réseaux des télécommunications (téléphone, internet);
- Infrastructures de transport : routes, ponts, aéroports, ports, qui permettent la circulation des biens et des personnes.

Une infrastructure bien conçue est un facteur essentiel de la prospérité nationale et une condition préalable à l'expansion économique et à la croissance future. Les infrastructures permettent aux pays d'être productifs, de jouir d'une certaine qualité de vie et de connaître une progression économique en stimulant la croissance, en créant des emplois et en améliorant la productivité, la qualité de vie et l'efficacité.

En outre, les investissements dans les infrastructures ont une incidence réelle sur la création d'emplois et sur leur durabilité. Selon la dernière estimation du *President's Council of Economic Advisers* des États-Unis, chaque milliard de dollars US investi dans les routes et les transports en commun fédéraux appuie 13 000 emplois pour un an¹.

L'exemple le plus cité concerne les dépenses publiques est celui de *New Deal* face à la crise de 1929. L'intervention de l'Etat a abouti à la création de la fameuse société américaine *T.V.A. (Tennessee Valley Authority)* le 10 avril 1933 qui a permis de financer la construction de sept grands barrages, le développement de la navigation, la lutte contre les inondations, l'irrigation et la production d'électricité (*Benabdallah, 2014*).

¹Federal Highway Administration, U.S. Department of Transportation, « Employment Impacts of Highway Infrastructure Investment », consulté le 09 Septembre 2017, <http://www.fhwa.dot.gov/policy/otps/pubs/impacts/>.

Au Canada, dans le cadre du plan Faire progresser *l'Ontario* lancé en 2014, le gouvernement de *l'Ontario* estime que des investissements s'élevant au total à plus de 130 milliards de dollars canadien sur dix ans dans les infrastructures publiques soutiendront plus de 110 000 emplois. De plus, la Fédération canadienne des municipalités affirme que chaque milliard de dollar canadien investi dans les infrastructures se traduit par environ 11 000 emplois².

Si les investissements en infrastructures contribuent au bien-être social par la réduction des coûts avec la disponibilité des moyens et jouent en faveur de la croissance d'après la thèse des grands travaux de Keynes, il convient de déterminer les moyens optimaux pour les financer (*Ananou, 2017*).

Les Etats ont la responsabilité du développement et de la qualité des services publics collectifs de nature industrielle et commerciale tels que les transports collectifs, la distribution et le traitement de l'eau, des énergies, des télécommunications. La mise en place d'infrastructures implique une vision cohérente avec les besoins actuels et anticipative par rapport aux évolutions de l'activité économique. En effet, l'évaluation et la planification de tels projets détermine leur retombées économiques et sociales à court et à long terme (*Oulmakki, 2015*).

L'une des reproches, est le fait que les experts estiment que les fonds des infrastructures, qui constituent une pression financière sur les Etats, sont à investir dans des secteurs productifs.

En 1990, *Barro* a démontré que le moteur de croissance endogène est l'investissement public en infrastructures. A ce stade, la volonté d'équiper l'Algérie en infrastructures de qualité s'inscrit dans le cadre d'une politique publique délibérée visant à placer l'Algérie parmi les PVD (*les Payses en Voie de Développement* les mieux dotés et aménagés en termes d'infrastructures. La dépense publique est ainsi placée au centre de la dynamique économique à long terme puisant ses

²Gouvernement de l'Ontario, « L'Ontario lance des consultations sur les priorités en matière d'infrastructures — Faire progresser l'Ontario en investissant dans les infrastructures afin de répondre aux besoins régionaux », consulté le 10 Septembre 2017, <http://news.ontario.ca/medt/fr/2015/05/ontario-lance-des-consultations-sur-les-priorites-en-matiere-dinfrastructures.html>.

fondements théoriques dans les théories de la croissance endogène et des modèles de croissance économique avec capital public (*Barro, 1990*).

Le financement de ces besoins peut être envisagé selon une approche ex-ante ou une approche ex-post. La plupart des études et des débats sur les politiques d'infrastructures tendent à adopter une démarche ex-post privilégiant la façon dont les fournisseurs recouvrent leurs coûts, c'est-à-dire la répartition du financement entre utilisateurs (recouvrement direct des coûts) et futurs contribuables (recours de l'État à l'emprunt). La méthode ex-ante conçoit le financement selon une perspective macroéconomique (*Estache, 2006*).

Selon l'étude de (*Lumbila, 2005*), dans les pays où les infrastructures sont sous-développées et moins importantes, l'impact des infrastructures ou des investissements sur la croissance n'est pas statistiquement significatif, ce qui donne à penser que non seulement les carences des infrastructures pourraient freiner les investissements, mais qu'elles pourraient aussi renforcer le cercle vicieux de la pauvreté.

2. Le financement des infrastructures : La fiscalité un instrument privilégié

La fiscalité est une prestation pécuniaire requise des particuliers, par voie d'autorité, à titre définitif, et sans contrepartie, en vue de la couverture de charges publiques. Cette situation a été résumée par *JEZE.G*, dans une citation devenue célèbre : « *il y a des dépenses, il faut les couvrir* ». Aujourd'hui, la fiscalité joue un rôle essentiel dans le développement économique et social. Elle fournit un flux stable de recettes pour financer les objectifs de développement, tels que la mise en place d'infrastructures matérielles. Aussi, la politique fiscale établit le cadre dans lequel s'effectuent les échanges et les investissements internationaux. A ce titre, la politique fiscale devient l'une des politiques privilégiées de l'Etat.

La fiscalité fait partie intégrante des politiques de développement des différents pays et elle est imbriquée avec de nombreux autres domaines, qui vont de la bonne gouvernance et de formalisation des

activités économiques à la stimulation de la croissance, via la promotion des petites et moyennes entreprises et des activités d'exportation.

Selon (*Pfister, 2009*), pour parvenir à mener une politique fiscale optimale, les responsables africains doivent donc faire face au défi de maintenir un équilibre entre les priorités suivantes :

- La mobilisation des ressources intérieures et l'élargissement de l'assiette fiscale, afin d'assurer des recettes stables pour le financement du développement et de diversifier l'assiette fiscale, surtout dans le contexte actuel de libéralisation des tarifs douaniers, qui altère lourdement les recettes fiscales ;
- La lutte contre l'évasion fiscale qui est alimentée par les paradis fiscaux, les insuffisances des réglementations et certaines pratiques des entreprises ;
- Le climat de l'investissement et du développement des entreprises, qui dépend largement du régime fiscal ; et
- La promotion de la Bonne Gouvernance qui s'appuie sur une fiscalité efficace, promouvant la responsabilité des gouvernements vis-à-vis des citoyens et de la communauté des investisseurs.

De toute évidence, le financement des investissements avec des fonds internes sur base de fiscalité – qui est de loin l'un des moyens les moins risqués et pérenne de financer le développement– est encore contraignant dans les pays sous-développés (*Ananou, 2017*) et plus particulièrement dans les pays producteurs de pétrole. Cela devient d'autant plus préoccupant dans le contexte de la crise économique suite à la chute des cours des hydrocarbures.

Le Consensus de *Monterrey de 2002* a reconnu le rôle essentiel de la fiscalité dans la mobilisation des ressources nationales, ce qui a été confirmé lors de la conférence de 2008 des Nations Unies, qui s'est tenue à *Doha*, sur le financement du développement (*Pfister, 2009*). Les gouvernements peuvent profiter de la réforme des systèmes fiscaux de manière à améliorer l'image de la gouvernance vis-à-vis des investisseurs nationaux et étrangers, des gouvernements des autres pays et de la communauté internationale.

A ce titre, l'Algérie doit favoriser un climat attrayant pour les investissements privés dans les infrastructures afin d'améliorer la qualité, la quantité et la compétitivité des économies ainsi qu'à lever des obstacles à l'investissement privé dans les infrastructures publiques.

3. Le rôle de la fiscalité en Algérie

Le niveau élevé des recettes fiscales pétrolières a offert une opportunité historique aux pouvoirs publics d'approfondir les investissements entamés depuis déjà quelques années et améliorer le développement et la compétitivité du pays. Ainsi, les dépenses publiques ont permis de faire reculer le chômage et de maintenir un taux de croissance hors hydrocarbures.

Les stocks d'infrastructures que l'Algérie a hérités des puissances coloniales ont accompagné le développement économique de l'Algérie après l'indépendance. La livraison récente de grandes infrastructures (autoroute, barrages etc.) pourrait avoir comme effet de décrédibiliser l'Etat et d'aider à retrouver un consensus perdu depuis la fin des années 80. Cependant, il est nécessaire de promouvoir des réformes fiscales visant à élargir la base d'imposition et d'amener une part plus importante de la population dans l'économie formelle et productive. Il y a des voies possibles d'expansion de l'assiette fiscale qui vont au-delà des réformes structurelles traditionnelles de la politique fiscale. Par exemple, le secteur du téléphone mobile, en pleine expansion, offre une possibilité d'accroissement des recettes et d'élargissement de l'assiette fiscale.

En Algérie, la fiscalité étant le pourvoyeur principal des recettes de l'Etat, les recettes fiscales représentent en moyenne 91% des recettes ordinaires de l'Etat, réalisées entre 2001 et 2017, avec un pic de 94% en 2010.

Table1. L'évolution des recettes budgétisées (unité : million de Dinars Algérien)

| <i>Années</i> | <i>RecettesTotales</i> | <i>La part de la fiscalité pétrolière</i> | <i>La part de la fiscalité ordinaire</i> | <i>La part fiscalité ordinaire et pétrolière</i> |
|---------------|------------------------|---|--|--|
| 2000 | 1 190 750 | 60,5 % | 32,0 % | 92,5 % |
| 2002 | 1 500 250 | 61,1 % | 29,3 % | 90,4 % |
| 2004 | 1 528 000 | 56,4 % | 34,8 % | 91,2 % |
| 2006 | 1 683 294 | 54,4 % | 37,2 % | 91,6 % |
| 2008 | 2 763 000 | 62,1 % | 30,7 % | 92,8 % |
| 2010 | 3 081 500 | 59,6 % | 34,7 % | 94,3 % |
| 2012 | 3 469 080 | 43,8 % | 47,6 % | 91,4 % |
| 2014 | 4 218 180 | 37,4 % | 53,8 % | 91,2 % |
| 2016 | 4 747 430 | 35,4 % | 57,4 % | 92,8 % |
| 2017 | 5 635 500 | 39,0 % | 50,5 % | 89,5 % |

Source : Ministère des finances d'Algérie, 2017.

Dans le montant total des recettes fiscales en Algérie durant le premier semestre 2009, figure la fiscalité pétrolière avec une dotation de 1 238.74 Milliards de dinars, et la fiscalité ordinaire pour 644.06 milliards de dinars. Durant la même période de l'année 2008, la fiscalité pétrolière s'est établie à 1 918.26 milliards de DA. Cette baisse de plus de 35 % s'explique par le recul des cours de pétrole.

Au total, compte tenu de la prédominance des recettes des hydrocarbures dans les recettes budgétaires totales, ces dernières, rapportées au PIB, évoluent en fonction directe de la part de la valeur ajoutée des hydrocarbures dans le PIB.

La fiscalité sur les hydrocarbures, qui est une bonne approximation de la rente, permet de dégager une épargne budgétaire importante et d'offrir par conséquent un rôle de tout premier plan à l'Etat qui peut entreprendre des dépenses d'infrastructures économiques et sociales importantes.

L'Algérie doit faire face à une série de défis lorsqu'il s'agit d'optimiser la fiscalité tout en s'efforçant d'atteindre ses objectifs en matière de développement. Le défi majeur pour l'Algérie consiste à trouver l'équilibre entre un système fiscal qui soit favorable à l'entreprise et à l'investissement, tout en dégagant suffisamment de recettes.

Le système fiscal algérien³ s'est comporté de façon linéaire, conforté pendant longtemps par le produit élevé de la fiscalité pétrolière. Durant la période des révoltes dans le monde arabe en 2010 et 2011, les autorités avaient cédé à une politique de distribution de la rente pour élargir le consensus sur la stabilité politique en reléguant la fiscalité ordinaire au second plan. Cependant, la baisse très significative des cours du pétrole a rendu le pays vulnérable de poursuivre des politiques sociales. Ainsi, l'urgence de prise de décisions fiscales sensées s'impose d'elle-même. À ce niveau, les mesures d'agissement ne sont pas uniques à l'Algérie, mais elles sont assez conformes aux autres actions adoptées par les pays de la zone *MENA* pour faire face au choc pétrolier.

Dans un contexte de diversification des modes de financement de son économie, la redynamisation de la fiscalité ordinaire est considérée comme une importante source financière en mesure de mobiliser des ressources suffisantes pour le financement de l'économie nationale.

Toutefois, il est incontestable que l'Algérie dispose d'une administration fiscale qui souffre de corruption, de fonctionnaires insuffisamment formés et sous-payés ainsi que d'une structure administrative déficiente.

En effet, selon, (*Khemicci, 2012*), les pertes fiscales dans les pays en développement sont souvent aggravées par le fonctionnement inadéquat des administrations fiscales, dont les causes sont perverses :

³En Algérie, il y a lieu de distinguer entre deux régimes d'impôt seulement, le régime réel et le régime forfaitaire. Ces deux paliers sont séparés par un seuil fixé de chiffre d'affaires.

- formation insuffisante du personnel administratif ;
- manque de compétences spécialisées pour déchiffrer les systèmes fiscaux ; inadaptation des systèmes de recouvrement de l'impôt ;
- déficiences des mécanismes de mise en application juridiques en matière de recouvrement de l'impôt ;
- pénalités insuffisantes en cas de non-paiement de l'impôt.

4. Les plans nationaux de relance économique (2001-2019)

Le développement des infrastructures n'a jamais été une priorité durant toute la période allant de 1970 à 2000. Les montants qui leurs ont été alloués restaient inférieurs à 25% du budget d'équipement (*Benabdellah, 2008*).

La mise en œuvre des programmes a été lancée depuis le début des années 2000, avec les premières tranches d'autorisations de programmes et de crédits de paiement votés dans le cadre des lois de finances.

Les autorisations de programme constituent la limite supérieure des dépenses que les ordonnateurs sont autorisés à engager pour l'exécution des investissements planifiés. Tandis que les crédits de paiement représentent les dotations annuelles susceptibles d'être ordonnancées, mandatées ou payées pour la couverture des engagements contractés dans le cadre des autorisations programmes correspondantes⁴.

Les plans sont l'expression du nouvel engagement de l'Etat. Les deux plans de relance et d'appui à la croissance sont le plan de soutien à la relance économique (*PSRE 2002-2004*) et le plan complémentaire de soutien à la croissance (*PCSC 2005-2009*). Ils ont reçu une enveloppe globale dépassant les 180 milliards de dollars. A cet effet, le pays a réceptionné des infrastructures économiques et sociales très importantes (*autoroute est/ouest, autoroute des hauts plateaux, doublement de la voie ferrée est/ouest, infrastructures portuaires etc.*).

En 2001, l'Etat a mis en œuvre un programme de redressement économique favorisant la croissance et la stabilité de l'économie. Ce programme de 7 milliards de dollars *USD* visait à revitaliser la

⁴Loi n° 90-21 du 15 août 1990 relative à la comptabilité publique.

production agricole, à développer le réseau public de distribution d'eau, à améliorer l'infrastructure et les services de transport, à rehausser le niveau de vie et à encourager les projets locaux de mise en valeur (*Tani, 2013*).

Les deux autres « programmes complémentaires de soutien à la croissance » qui l'ont suivi (*2005-2009 et 2010-2014*) poursuivaient quasiment les mêmes objectifs avec des variations dans les priorités en fonction des besoins exprimés et des correctifs à apporter.

Le programme 2005-2009 s'intéresse à l'ensemble des modes de transport (*Autoroutier, routier, urbains, ferroviaire, aéroportuaire se compose des projets relatifs aux secteurs*) ainsi qu'à d'autres infrastructures d'accompagnement (*administration, formation et informatique*).

L'Algérie a mené son plan de développement (*le programme de soutien à la relance économique*) en 2001 avec ses propres moyens dans un contexte de baisse des prix du pétrole et de raréfaction de ressources financières, alors qu'elle venait de sortir d'une décennie noire qui a affecté ses capacités matérielles et humaines. Ce n'est qu'en 2005 qu'elle a pu consolider le processus de développement amorcé en 2000 grâce à un volume d'investissement qui a frôlé les 200 milliards de dollars durant la période allant de 2005 à 2010.

En fait, le gouvernement a doté le pays d'infrastructures économiques, sociales et administratives modernes. A titre d'exemple, le programme quinquennal 2005/2009 a permis l'entretien et le développement de plus de 67 369 kilomètres de réseau routier et la construction de 1 250 ouvrages d'art. L'état du réseau routier est aujourd'hui acceptable pour 95% des routes nationales contre 55% en 1999, 75% des chemins de wilayas contre 45% en 1999, et 71% des chemins communaux contre 40% en 1999⁵. Par ailleurs, les travaux publics ont enregistré eux aussi les avancées les plus visibles — à travers l'autoroute Est-Ouest et ses 1132 km déjà réalisés — pour porter

⁵ Ministère des affaires étrangères : <http://www.mae.gov.dz/images/sce/programme-quinquenal.pdf>. Consulté le 07/09/2017.

le réseau routier national à un linéaire total de 117500 km en 2013, soit 13000 km de plus qu'en 2000⁶. En Algérie, les efforts dans le cadre du *PSRE* et du *PCSC* doivent être considérés d'abord comme un rattrapage. De 8,9% en 2000, leur poids passe à près de 48% en 2006.

Table2 : Investissement dans les infrastructures économiques en % du budget d'équipement

| 2000 | 2002 | 2004 | 2006 | 2008 | 2010 | 2012 | 2014 | 2016 |
|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 8,9 | 19,3 | 12,8 | 47,5 | 0,30 | 0,36 | 0,36 | 0,26 | 0,21 |

Source : Les lois de finances des années correspondantes

Par exemple, le (*PCSC, 2005-2009*) alloue un peu plus de 40% de son enveloppe aux infrastructures de base qui ne recouvrent pas toutes les infrastructures économiques. Il faudrait y ajouter celles qui se rapportent à l'électricité (3,4%) et aux technologies de l'information et de la communication (1,2%). Les enveloppes relatives à l'aménagement du territoire, au développement des régions des hauts plateaux et du sud renferment des éléments d'infrastructures.

Quant au programme d'investissements publics retenu pour la période allant de 2010 à 2014, cela implique des engagements financiers de l'ordre de 21.214 milliards DA et concerne deux volets, à savoir⁷:

- le parachèvement des grands projets déjà entamés, notamment dans les secteurs du rail, des routes et de l'eau, pour un montant de 9700 milliards DA (équivalent à 130 milliards de dollars),
- et l'engagement de projets nouveaux pour un montant de 11534 milliards DA (soit l'équivalent de près de 156 milliards de dollars).

Enfin, le Programme d'investissements publics pour les années 2015 à 2019, fait suite aux plans 2005-2009 et 2010-2014, sera destiné à renforcer la résistance de l'économie algérienne et à développer une économie compétitive et diversifiée. Si le nouveau plan va s'inscrire

⁶ <http://www.elmoudjahid.com/le-journal-du-12/03/2014>.

⁷ Ministère des affaires étrangères : <http://www.mae.gov.dz/images/sce/programme-quinquenal.pdf>. Consulté le 07/09/2019.

dans la continuité des programmes de développement et d'investissements précédents il coïncide, cependant, avec une crise financière affecte fortement sa réalisation.

Malgré les insuffisances constatées dans la réalisation des projets d'infrastructures publics comme les surcoûts et les retards accusés dans leur réception, les quatre plans lancés depuis 2001 ont permis de réaliser une meilleure croissance économique et d'amorcer ainsi le développement économique et social du pays. En effet, c'est grâce aux dépenses d'équipement, leur accroissement au cours des quinze dernières années a permis au pays de se doter d'infrastructures économiques et sociales pour couvrir convenablement la demande en services publics répondant aux aspirations de la population.

Dans cette période on peut dire que l'investissement public en Algérie est caractérisé par :

- la capacité de financement exceptionnelle de l'Etat ;
- le peu d'engagement du secteur privé ;
- reconstruction d'un consensus social mis à mal par les deux décennies passées (*Benabdellah, 2008*).

5. Les défis et les perspectives fiscales

L'évaluation succincte de la politique budgétaire a montré la nécessité d'un ajustement budgétaire qui doit inscrire dans ses objectifs la nécessaire stabilité du cadre macroéconomique, puisque, aujourd'hui, les disfonctionnements sont bien apparents à travers des politiques de redistribution inefficaces, inefficientes et antiéconomiques.

A ce stade, contrairement à la politique de distribution de la rente suivie pour garantir la stabilité politique durant la période des révoltes arabes, les autorités sont aujourd'hui contraintes de convaincre les Algériens que les réformes sont impératives pour réussir le pari qui consiste à optimiser les recettes de la fiscalité ordinaire et pouvoir poursuivre le financement des infrastructures afin que le budget de l'Etat puisse s'affranchir peu à peu du poids de la fiscalité pétrolière.

En fait, la crise multidimensionnelle que traverse l'Algérie au plan politique, économique, social, culturel et moral a affaibli les institutions publiques, en l'occurrence l'administration fiscale via la fraude et le laxisme quasi permanent. De toute façon, les mesures fiscales nécessitent du temps pour être mises en œuvre et surtout plusieurs années pour donner des résultats.

Tout en étant conscient que l'impôt peut tuer l'impôt, le meilleur choix d'augmenter les recettes ordinaires est d'accroître l'impôt indirect qui est injuste par définition. En parallèle, la réforme fiscale doit aussi se fonder à la fois sur l'équité et l'efficacité, il est toutefois indispensable de combattre au préalable sérieusement la corruption qui sévit à tous les niveaux de l'administration fiscale (*Bouilef, 2014*).

Toutefois, selon la Direction Générale des Impôts (*DGI*) pour les neuf premiers mois de 2016, il était observé une hausse de plus de 8% des recettes de la fiscalité ordinaire comparativement à la même période de 2015. Par ailleurs, pour la première fois, la loi de finances 2017 aborde les recettes fiscales par anticipation pour les exercices 2018 et 2019. La fiscalité ordinaire attendue pour ces exercices est supérieure à celle de 2017 (respectivement de 20% et 32%).

En revanche, l'administration fiscale en Algérie souffre de nombreuses lacunes pour lutter contre la fraude et l'évasion fiscale : la vente sans facturation, la falsification des registres de commerce, le paiement en cash : les fausses et les défauts de déclarations. Une administration qui a du mal à fonctionner dans une période de non crise, elle aura du mal à s'en sortir au période de crise par les mêmes mécanismes de fonctionnement et les mêmes personnes. En effet, elle manque encore à la fois de moyens humains suffisants, qualifiés, et intègres et des équipements nécessaires comportant du matériel de transport, du réseau informatique et des locaux adéquats. Une réhabilitation durable de la fiscalité ordinaire est tributaire en grande partie de l'efficacité des services des impôts et de l'intégration et du contrôle des activités informelles.

Par ailleurs, l'autonomie fiscale des collectivités locales est quasiment nulle (*Ghezali, 2015*). Selon la constitution⁸, les collectivités locales ne peuvent pas instituer de nouvelles taxes. L'instauration de l'impôt, la fixation de son taux ainsi que son recouvrement, sont décidés au niveau central. Ainsi, la situation financière des communes, pour la plupart, en déficit, ne cesse de s'aggraver devant cette conjoncture économique défavorable, puisqu'elles éprouvent des difficultés à équilibrer leurs comptes et à faire face aux lourdes charges qui leur incombent. À ce titre, il serait souhaitable d'accorder aux collectivités locales plus de pouvoirs pour lever des taxes.

Toutefois, il ne faut pas perdre de vue que ces mesures fiscales si elles ne sont pas accompagnées de réformes microéconomiques et d'ajustements macroéconomiques (réformes institutionnelles) risquent de mettre en péril l'ouverture vers l'extérieur qui seule garantit l'arrivée des capitaux et des investissements étrangers et ouvre la voie à une intégration économique de la société algérienne dans les économies mondiales. De même, la décision de stopper les projets d'équipements et d'avantage d'impositions fiscales peuvent augmenter le niveau de chômage comme une conséquence des mesures d'austérité.

Aussi, l'augmentation des taxes en tenant compte d'une dépréciation de la monnaie algérienne va entraîner systématiquement un relèvement des prix.

6. Conclusion :

Le volume remarquable des investissements a permis de consolider l'infrastructure nécessaire au développement économique de l'Algérie. Un progrès notable a été effectué dans la réalisation du réseau routier, la modernisation des ports ainsi que l'extension et la modernisation du réseau ferroviaire. Si le recours au financement extérieur serait pour l'instant le meilleur moyen pour poursuivre le financement des investissements en infrastructures il devient impérieux au

⁸Art 64 de la constitution : " Nul impôt ne peut être institué qu'en vertu de la loi"

gouvernement de choisir judicieusement la forme de financement la plus adaptée aux besoins du pays.

La fiscalité joue à ce titre un rôle essentiel dans la mobilisation des ressources nationales. Si elle est conçue et mise en œuvre d'une manière transparente et efficace, elle constitue une base financière essentielle au développement des infrastructures.

Dans le contexte de la crise actuelle où les dépenses publiques, un cadre efficace de prise de décisions en matière d'investissement est primordial pour garantir que les infrastructures réalisées ne soient pas stériles.

Références :

Ananou, F. (2017), *Comment financer les infrastructures ? L'Afrique des idées*, Retrived from <http://terangaweb.com/financement-infrastructures-lecon-dasie/> (consulté le 15-06-2019).

Estache, A. (2006). *Les infrastructures de l'Afrique : problèmes et perspectives d'avenir*, Séminaire organisé par l'Institut du FMI en coopération avec l'Institut multilatéral d'Afrique, Tunis. 28 février et 1^{er} Mars, Tunisie.

Barro, R.J., (1990), Government spending in a simple model of endogenous growth, *Journal of Political Economy*, Chicago, 98 (5),103-125.

Bouilef, H. (2014), *La mobilisation des ressources publiques par la fiscalité ordinaire en Algérie*, ENAG Editions, Alger.

Khemici, C. (2012), La fiscalité comme levier de développement économique dans les pays en développement : Cas de l'Algérie. *Revue Algérienne de la mondialisation et des politiques économiques*, Algiers, Vol 3 (3).

Ghezali, K. (2015), *Autonomie fiscale et le développement régional en Algérie*, *Revue Algérienne de la mondialisation et des politiques économiques* / N°06- 2015.

Hamzaoui, M. Bousselhami, N. (2017), Impact de la fiscalité sur la croissance économique du Maroc, *European Scientific Journal*, édition Vol.13, No.4.

Henner, H.F., (2001), *Convergence et divergence entre membres d'une intégration régionale*, ATM, Aix-en-Provence.

Lumbila, K.N. (2005), *What makes DFI work?: A Panel Analysis of the Growth Effects of FDI in Africa*, The World Bank, African Region Working paper Series, No 80.

Oulmakki, O. (2015), *Impact des infrastructures de transport sur la croissance économique : le cas du Maroc*, Economies et finances, These de Doctorat, Université Montpellier, France.

Pfister, M. (2009), *Une fiscalité orientée vers l'investissement et le développement : aperçu de quelques enjeux de politique fiscale en Afrique*, l'initiative NEPAD-OCDE pour l'investissement en Afrique du 11-12 Novembre.

Tani, Y.A. (2013), *Analyse de la politique économique algérienne*, Economies et finances, These de Doctorat en Sciences Economiques, Université Panthéon-Sorbonne - Paris I.

Benabdallah. Y.(2008),*Le développement des infrastructures en Algérie : quels effets sur la croissance économique et l'environnement de l'investissement ?*, CREAD Alger.