

Étude de cas de Timor-Leste :

Examen d'un FSv pétrolier

Vue d'ensemble

Depuis l'indépendance, le Timor-Leste a parcouru un long chemin pour réaliser la reconstruction d'un pays déchiré par la guerre, offrir des services de base à sa population et assurer sa sécurité. Depuis 2005, le pétrole est la principale source des recettes de l'État qui sont gérées avec succès par un fonds souverain. Le fonds détient maintenant 16,2 milliards de dollars US¹ dans des investissements qui sont affectés à des dépenses d'infrastructure indispensables, par le biais de mécanismes tels que l'ESI² et le Fonds d'infrastructure. Cependant, malgré la bonne gestion des recettes pétrolières, leur utilisation pour des dépenses d'investissement (ou dépenses en capital) n'a pas été efficace, avec la fourniture d'infrastructure inadéquate et la sous-utilisation des fonds d'investissement. Si la disponibilité des fonds n'est pas la principale contrainte, on doit donc se demander pourquoi cet argent ne crée pas de meilleurs résultats.

L'utilisation des recettes pétrolières pour développer l'infrastructure

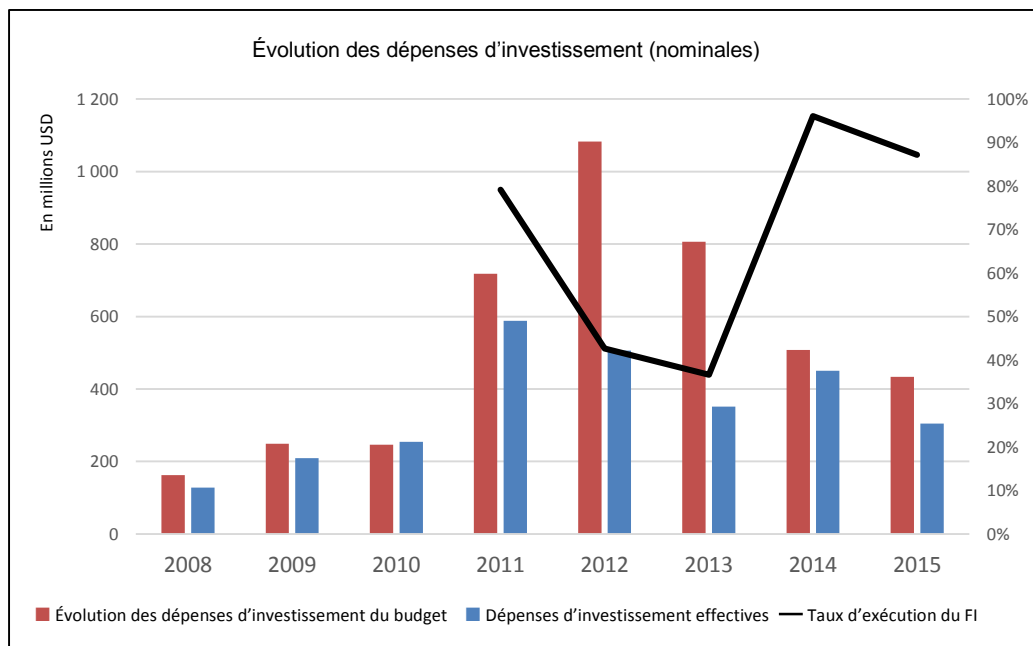
Selon certaines estimations, depuis l'indépendance du Timor-Leste en 1999, 70 % du stock passé de ses actifs physiques auraient été détruits ou seraient inutilisables et environ 75 % de sa population auraient été déplacés (Banque mondiale & GdTL, 2015). L'extraction du pétrole de la mer de Timor a permis au gouvernement d'accéder à une grande quantité de ressources qui pouvaient servir à reconstruire l'État. À cette fin, le Fonds pétrolier a été établi en 2005, et il détient aujourd'hui 16,2 milliards de dollars US sous forme de capitaux propres, d'obligations et d'actions (équivalents à 13 500 USD par habitant). En vertu d'une règle budgétaire statutaire, 3 % de la richesse pétrolière nette sont transférés chaque année au budget de l'État (ESI) ; le gouvernement peut également prélever des fonds dépassant le montant de l'ESI afin de réaliser les projets d'infrastructure nécessaires mais il lui faudra obtenir au préalable l'autorisation du Parlement.

La fourniture d'infrastructure a été l'un des principaux piliers de la politique gouvernementale, si bien que le pays affiche certains des taux les plus élevés de dépenses d'infrastructure dans le monde, atteignant 534 millions USD en 2011 (environ la moitié des dépenses totales et du PIB non pétrolier) (Banque mondiale & GdTL, 2015). Cette même année le gouvernement a mis en place le Fonds d'infrastructure (FI), un fonds renouvelable et pluriannuel, qui a affecté depuis, plus de 85 % des dépenses d'infrastructure publiques (Banque mondiale & GdTL, 2015). Ce Fonds d'infrastructure avait pour objectif d'améliorer la gestion des ressources et leur affectation à des projets d'infrastructure de grande envergure. Toutefois, les dépenses d'infrastructure n'ont pas été optimales et au cours de l'exercice 2012/13 le taux d'exécution du FI a nettement baissé, car chaque année les budgets consacrés à l'infrastructure ont été sous-utilisés. Les nouvelles centrales électriques et les projets d'électrification connexes mis en œuvre en 2012/13 ont augmenté l'accès à l'électricité de 22 % à 53 % de la population en six ans, mais à un coût relativement élevé pour le gouvernement. Des dépenses

¹ Au 31 décembre 2015.

² L'ESI qui est le Revenu estimé nécessaire (ou Revenu estimé durable), équivaut à 3 % de la richesse pétrolière nette

sur les systèmes d'irrigation n'ont pas abouti à de grands rendements des investissements et l'état du réseau routier ne s'est pas beaucoup amélioré ces dernières années (Banque mondiale & GdTL, 2015).



Source: Timor-Leste Transparency Portal

Reconnaissant toutefois son manque de capacité de planifier et de dépenser avec efficacité dans le cadre des projets d'investissement de grande envergure, le GdTL a décidé de réduire le budget d'infrastructure prévu, ce qui a résulté en un taux d'exécution plus équilibré. Avec les grands projets d'infrastructure mis en œuvre, quoique plus lentement que prévu, l'exécution s'est améliorée au cours des dernières années ; cependant, la planification de nouveaux ports, aéroports, raffineries (tels que prévus actuellement), pourrait entraîner une sous-utilisation des budgets d'infrastructure si le gouvernement n'est pas prudent.

Du point de vue de la gestion des recettes, il existe un coût d'opportunité à l'allocation inappropriée des recettes de pétrole et à la sous-utilisation des fonds d'investissement en 2012/13, ce qui a résulté à la perte de retours sur investissement du Fonds pétrolier et au virement de fonds vers d'autres comptes publics.³

³ Banque mondiale et Gouvernement du Timor-Leste (2015) : *Timor-Leste Public Expenditure Review: Infrastructure* (Examen des dépenses publiques du Timor-Leste : Infrastructure). <http://documents.worldbank.org/curated/en/2015/03/24527342/timor-leste-public-expenditure-review-infrastructure>

Questions à débattre :

En s'appuyant sur les informations données dans l'étude de cas ci-dessus, veuillez examiner les questions suivantes :

1. Quels sont, selon vous, les facteurs importants concernant le Timor-Leste qui ont assuré la réussite du Fonds pétrolier ?
 2. Quels sont les facteurs importants concernant le Timor-Leste qui ont aggravé la faiblesse des dépenses ?
 3. Aurait-il été possible d'améliorer cette situation si la capacité d'absorption de l'économie avait été une question plus centrale lors de la détermination des dotations applicables aux dépenses d'investissement – c.-à-d., est-ce que la réussite d'un fonds souverain est assimilable à la réussite d'une règle budgétaire ?
-