

Décompensation

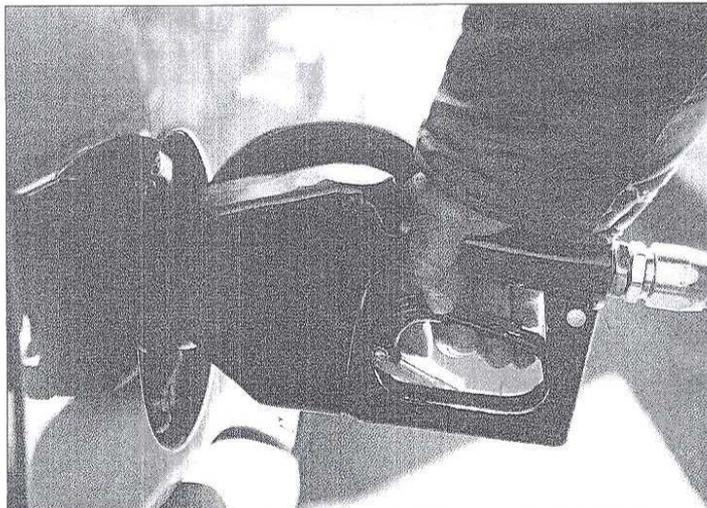
Le marché auto obligé de changer de cap

• Le prix de la pollution totalement écarté

• L'industrie pénalisée par la libéralisation du fuel oil 2

VOICI une mesure qui ne sera pas indolore. La décompensation totale de l'essence accentuera la prédominance du diesel. Le phénomène ne date pas d'aujourd'hui. «Cela fait déjà un an que nous avons commencé à constater un ralentissement des ventes de voitures essence. Les clients y réfléchissent à deux fois avant d'acheter. Quand la version diesel n'est pas disponible, ils s'adressent à un autre concessionnaire», explique Mehdi Tak Tak, directeur général d'Univers Motors. Des concessionnaires seront pénalisés car certains modèles n'existent pas en diesel, qui cristallise déjà l'essentiel de la demande. Le parc automobile est actuellement composé de 90% de diesel.

La tendance s'est accélérée depuis 2008, année où les voitures diesel repré-



Le parc automobile de l'Etat est celui qui profite le plus de la compensation du carburant puisqu'il représente à lui seul plus de 60% de consommation d'essence. Par conséquent, avec la réorientation du marché vers le diesel, les concessionnaires devront revoir leur politique produit (Ph. Jarfi)

sentaient 60% du parc. Les 10% restants sont essentiellement des micro-citadines qui n'existent pas dans des versions diesel, telles que Honda Jazz, Kia Picanto ou encore Hyundai i10 ou des véhicules de l'Etat. Depuis que le prix du super a

commencé à augmenter, la demande s'est focalisée encore plus sur les véhicules

diesel. Les modèles 4x4 sont à plus de 95 diesel.

La nouvelle donne ne manquera donc pas d'impacter le business modèle de certains concessionnaires contraints de revoir leur politique produit en augmentant la part du diesel. L'effort d'adaptation concerne surtout ceux dont le catalogue reste dominé par les modèles essence. Ces derniers n'auront pas beaucoup de choix pour compenser la faiblesse de l'offre en voitures gasoil.

Quant aux importateurs de voitures européennes ou américaines, le portefeuille offre une plus grande marge de manœuvre en termes de diversité. Contrairement à une tendance internationale, qui consiste à surtaxer les véhicules diesel, le gouvernement offre plutôt une prime à la pollution. □

Hassan EL ARIF

Les céramistes au pied du mur

L'AUTRE décompensation invisible du consommateur concerne le fuel oil 2, utilisé dans l'industrie. Toutefois, toutes les branches ne sont pas logées à la même enseigne. «Le fuel étant utilisé uniquement comme combustible dans les cimenteries, l'impact de la future décompensation sera relativement faible», affirme un cimentier. Mais ce dernier redoute «l'effet sur l'exploitation des carrières et la logistique pour le transport des intrants et du ciment». Selon un expert, «la concurrence est rude dans l'industrie des carrières, qui est généralement externalisée par les cimenteries. Par conséquent, les exploitants de carrières seront obligés de raboter leurs marges pour ne pas répercuter la hausse sur leurs clients».

En fait, les cimentiers ne seront pas pénalisés par le changement de prix des produits pétroliers, puisqu'ils utilisent plutôt le coke de pétrole. Ce qui n'est pas le cas de l'industrie des céramiques et de la briqueterie qui fonctionne au fuel oil 2. «L'industrie est déjà en difficulté à cause des coûts de l'énergie qui représentent 7 à 8% de nos coûts de production et des importations massives de céramique», affirme Fouad Benzakour, président de l'Association professionnelle des industries de céramique (APIC). Louafa affirme qu'environ 17 entreprises consomment du fuel oil 2, dont 65% sont consommés par trois entités. Pour le gouvernement, le choix de la décompensation est irréversible. «Les entreprises qui seront en difficulté, et qui présentent un bilan transparent seront soutenues pour investir dans le gasoil ou l'électricité», affirme le ministre. Sauf que pour l'industrie de la céramique, le gasoil ne constitue pas une alternative. «Ce carburant est vendu à environ 8 dirhams HT le litre contre 5 dirhams HT environ pour le fuel. Nous ne pouvons donc pas investir dans une solution qui coûte plus cher», affirme Benzakour. Pour le président, l'électricité ne représente pas non plus une alternative, car le fuel est indispensable à la cuisson de la faïence et du carrelage. Les industriels sont maintenant suspendus à une rencontre avec le ministre de l'Industrie et du Commerce. La sidérurgie non plus n'est pas épargnée. «L'impact total depuis la première augmentation est de 110 dirhams la tonne de produit fini du rond à béton, dont 50 dirhams dus à la dernière augmentation. Ce qui risque d'affecter sérieusement la production locale et les produits dédiés à l'export», explique Mohamed Filali Chahad, président de Moroccan Iron Steel. La reconversion de l'industrie ne sera donc pas de tout repos. □