

Fuel industriel

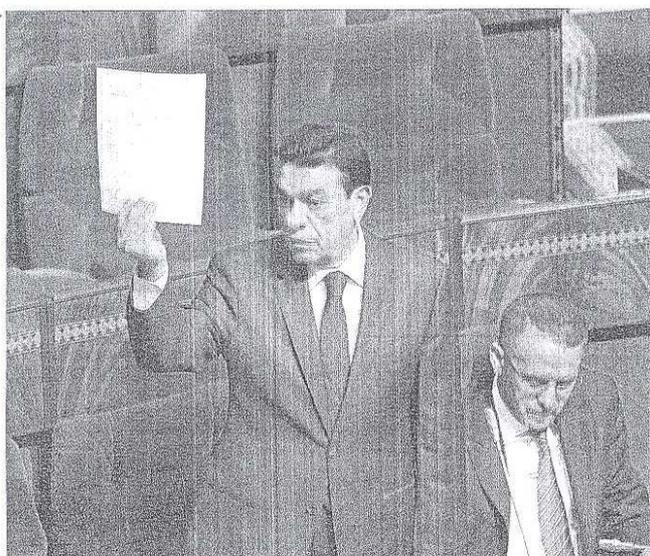
un marché d'environ 6 MMDH

● L'OCP et Cosumar consomment quelque 820.000 tonnes de fuel industriel, s'accaparant 82% de la consommation annuelle. Les autres secteurs se partagent le reste. En supprimant la subvention, l'État économiserait au minimum 914 MDH que les industriels devront assumer à partir de cette année.

Depuis la libéralisation totale des prix du fuel n°2 à usage industriel, la compétitivité de l'industrie marocaine a été mise au devant de la scène. Pour plusieurs, cette décision détruira le tissu industriel marocain qui est déjà mal en point. Pour le gouvernement, c'est un postulat qui n'est pas complètement vrai. Cependant, les industriels tout autant que le gouvernement sont restés avertis sur les chiffres qui pourraient étayer leurs argumentaires. Combien consomme le tissu industriel marocain en fuel ? Qu'est-ce que celui-ci leur coûte et combien devront-ils payer en plus ? Des questions que nous avons posées au ministère des Affaires générales, piloté par Mohamed El Ouafa, mais qui sont restées sans réponses. Toutefois, nous avons réussi à rassembler une partie des chiffres pour connaître la réalité de l'impact de cette indexation totale des prix du fuel sur l'économie du Maroc et son industrie.

Un marché dépassant les 2 millions de tonnes

Selon les derniers chiffres, la consommation du fuel industriel au titre de l'année 2013 est de l'ordre d'1 million de tonnes. Il est à préciser à ce niveau que le fuel destiné à l'ONEE n'est pas comptabilisé dans ces chiffres, comme il n'est pas concerné par la décision d'indexation totale. En intégrant la consommation de l'Office qui tourne autour d'1,3 million de tonnes, le marché global atteindrait en 2013 près de 2,3 millions de tonnes. Une analyse faite par le ministère des Affaires générales et de la gouvernance relève clairement que c'est un marché en croissance continue. «La consommation du fuel est passée de 1,35 million de tonnes en 2002 à 2,6 millions de tonnes en 2012». Le recul enregistré en 2013 s'explique par la baisse de la consom-



● Selon Mohamed El Ouafa, ministre des Affaires générales et de la gouvernance, «deux réunions ont été tenues avec le département de l'industrie pour déterminer les mesures susceptibles de soutenir le secteur».

mation du fuel de la part de l'ONEE. L'office n'a consommé que 1,3 million de tonnes parce qu'il a eu recours à l'énergie hydraulique grâce à la bonne pluviométrie enregistrée l'année dernière. S'agissant des prix, ils ont connu une évolution fulgurante sur les dix dernières années. «Au titre de la période 2004-2012, le prix du fuel utilisé par certaines industries a pratiquement doublé, passant de 2.081,00 DH/T à 4666,06 DH/T», peut-on lire sur le rapport du dossier argumentaire préparé par le ministère des Affaires générales et de la gouvernance, à l'occasion de l'application de l'indexation partielle en septembre 2013. Les prix ont continué à augmenter en 2013. Le prix du fuel est resté à 4.666,04 DH/T de janvier à septembre, date de l'entrée en vigueur de l'indexation partielle avant de commencer à fluctuer selon les cours internationaux. Sur les quatre mois restants de l'année, le prix du fuel n'est pas descendu sous la

barre des 5.000 DH. En nous basant sur la structure des prix annoncés par la Caisse de compensation tout au long de 2013, le prix moyen de la tonne de fuel se situait aux alentours de 4827,84 DH. Ainsi, les industriels ont dû déboursier en moyenne environ 4,82 MMDH. En supprimant la subvention, l'État économiserait au moins 914 MDH (ndlr : différence entre le prix appliqué en février et la moyenne de 2013) que les industriels devront assumer à partir de cette année.

Quid de l'efficacité énergétique

«Toutes les entreprises sont en quête de productivité. Si un facteur les impacte, il faut que le management soit réactif et revoit le schéma de fonctionnement de l'entreprise», avance Moulay Abdallah Alaoui, président de la Fédération nationale de l'énergie, qui précise que la décompensation est aujourd'hui un mal nécessaire. «En plus, ce ne sont que 17 entre-

prises qui sont concernées par la consommation du fuel industriel», avance-t-il. Une information corroborée par Mohamed El Ouafa lui-même. Plus que cela, deux entreprises seulement s'accapareraient 82% de ce fuel, soit 820.000 tonnes. Il s'agirait de l'OCP et de Cosumar. Selon ces données, 3,96 MMDH sont assumés par ces dernières, qui sont loin d'être des petites entreprises en difficulté. L'office est un géant international et Cosumar est le troisième sucrier africain réalisant un chiffre d'affaires de 5,98 MMDH. Les 180.000 tonnes restantes sont partagées par quelques secteurs comme les industries céramique, métallurgique et minière. Les opérateurs de l'amont textile et les briquetiers sont également concernés. «Les briquetiers et les céramistes représentent à peine 8% du volume total du fuel consommé. Chez les céramistes, le fuel représente 9% du coût de revient contre 27% pour les briquetiers», a déclaré Mohamed El Ouafa, ministre des Affaires générales et de la gouvernance lors d'une récente sortie médiatique. En somme, la subvention de ce fuel était un luxe que le gouvernement ne pouvait plus se permettre, ce qui n'empêche pas que l'augmentation de la facture énergétique pour ces entreprises est un fait réel. «L'administration peut les accompagner pour cette période transitoire», avance Alaoui. «D'un autre côté, les entreprises doivent également prendre des mesures volontaires en diagnostiquant l'outil de production et en auditant la consommation de l'énergie pour appliquer les principes de l'efficacité énergétique», ajoute-t-il. Investir pour migrer vers une énergie moins coûteuse semble être la solution la plus intéressante à long terme. Aussi l'efficacité énergétique pourrait être aujourd'hui un véritable atout pour ces entreprises. Pour rappel, une stratégie nationale d'efficacité énergétique à l'horizon 2030 est en gestation. Elle pourrait donner une réponse concrète au mal qui ronge l'industrie marocaine globalement car au final la problématique des coûts énergétiques ne concernent pas que les consommateurs de fuel.

PAR HAYAT GHARBAOUI
h.gharbaoui@leseco.ma