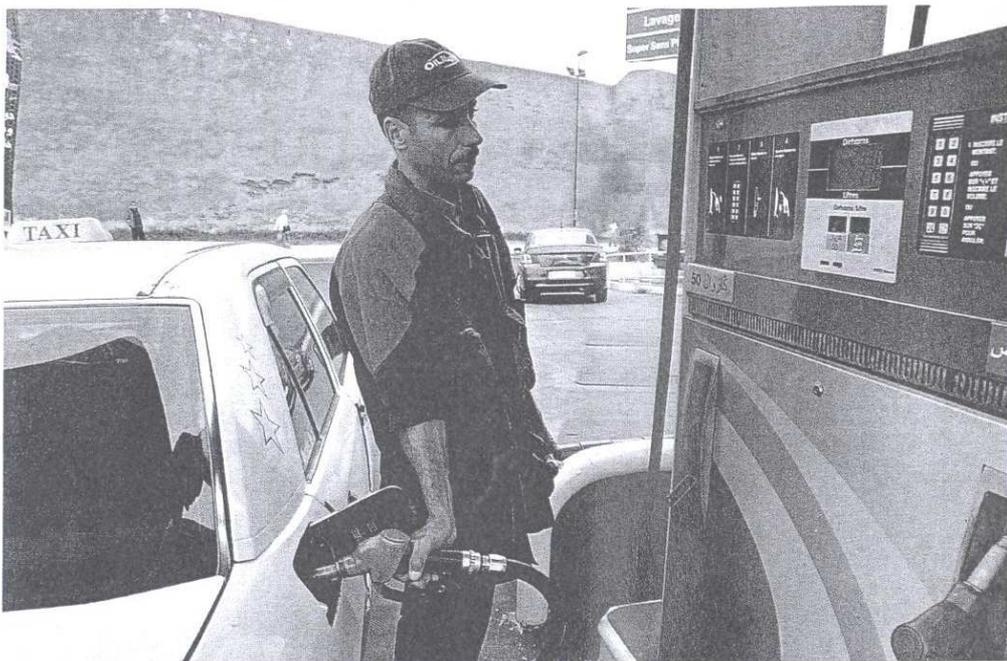


LA DÉCOMPENSATION, ET APRÈS ?

Réforme. Le gouvernement a finalement décidé de mettre fin à la compensation des produits pétroliers. Une mesure lourde de conséquences, que ce soit pour l'industrie ou le consommateur.



La fin des subventions de l'Etat aux produits pétroliers entrera en vigueur le 1^{er} janvier 2015.

Le gouvernement de Abdelilah Benkirane vient d'officialiser l'une des décisions les plus impopulaires et, en même temps, la plus audacieuse de son mandat : l'arrêt total des subventions accordées par l'Etat aux produits pétroliers, à travers la Caisse de compensation, à partir du 1^{er} janvier 2015. Désormais, toutes les personnes, physiques ou morales, devront payer leurs combustibles selon les prix du marché international du pétrole, sans un centime de l'Etat. Cette réforme a été entamée il y a un an avec la suspension de la compensation pour le fuel et l'essence, l'instauration du système d'indexation totale des prix et une indexation partielle et graduelle

pour le gasoil. Réformer la gestion des dépenses de la Caisse de compensation est l'un des chantiers primordiaux du gouvernement, qui a fini par céder aux pressions du Fonds monétaire international (FMI) et de la Banque Mondiale... Ces organismes avaient conseillé au Maroc, à plusieurs reprises, de revoir son modèle de compensation, qui grève les finances publiques. En effet, les chiffres sont inquiétants. A elle seule, la Caisse de compensation totalise en moyenne 12,6% de la part des dépenses publiques et représente l'équivalent de 5,1 % du PIB national en 2013. L'année dernière, elle a dévoré 44,4 milliards de dirhams, dont 38,8 milliards pour les produits pétroliers.

Un moment bien choisi

Selon les économistes et les professionnels du secteur pétrolier, le gouvernement aurait choisi le bon moment pour appliquer cette décision. « *Le cours du pétrole est au plus bas depuis l'avant-crise de 2008, il est même passé sous la barre des 70 dollars au cours de cette semaine* », nous explique Mohamed Chiguer, économiste et directeur du Centre d'études et de recherches Aziz Belal. Cependant, d'autres pensent que le gouvernement devrait profiter de cette conjoncture favorable pour réformer la Caisse et mieux maîtriser sa gestion. D'autant que, dans la Loi de Finances 2015, le gouvernement table sur un baril de pétrole à 103 dollars. « *L'actuelle tendance*

baissière du cours du pétrole devrait se poursuivre et elle accorde au gouvernement une marge de manœuvre supplémentaire pour réformer la Caisse », prévoit Mohamed Chiguer.

En 2013, les produits pétroliers absorbent 85% des dépenses de compensation

Du côté des pétroliers marocains, l'arrêt des subventions est une bonne nouvelle. « *Nous avons cumulé des arriérés de paiement qui ont parfois atteint les 20 milliards de dirhams par an à cause de la Caisse de compensation* », accuse Karim Ziadi, président du Groupement des pétroliers. Les professionnels du secteur devraient donc voir leurs finances s'alléger et pouvoir réaliser d'autres investissements. Néanmoins, l'Etat garde toujours la main sur le secteur, en fixant le prix de vente et les marges sur chiffre d'affaires qui ne doivent pas dépasser 3%. « *Il ne s'agit en aucun cas d'une libéralisation du secteur. On va continuer à vendre au prix décidé par le ministère de tutelle* », explique Karim Ziadi.

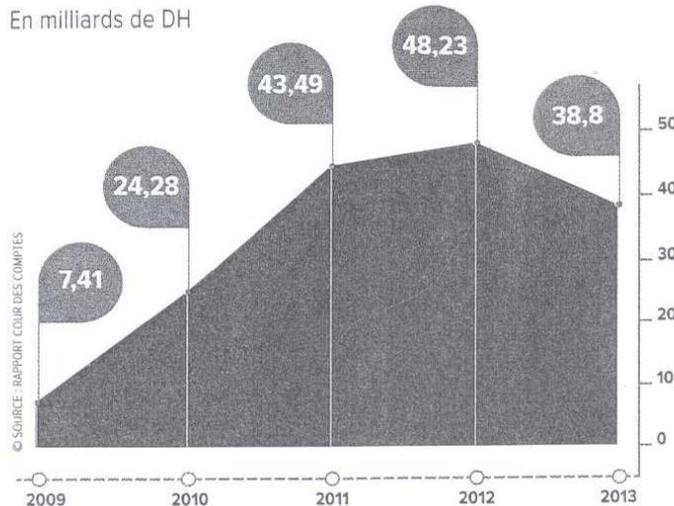
Industrie moins compétitive

Il n'empêche que la fin de la compensation pourrait avoir de lourdes conséquences sur l'économie du pays, si le prix du pétrole venait à dépasser la barre des 100 dollars. « *Dans ce cas, la compétitivité des industries serait gravement touchée* », estime Mohamed Chiguer. Le tissu industriel ma-

rocaïn consomme exclusivement du fuel sous trois formes, à savoir le fuel industriel, le fuel destiné spécialement à la production d'électricité et ce qu'on appelle le fuel spécial ONEE. Ces deux derniers représentent à eux seuls plus de 50% de la consommation nationale en fuel. Ils sont spécialement importés pour subvenir aux besoins de l'ONEE, qui l'utilise pour le fonctionnement de ses centrales, qui produisent une grande partie de l'énergie électrique qu'il vend. L'Office présidé par Ali Fassi Fihri devra donc trouver une alternative pour faire face à une probable augmentation des prix du fuel. « Une libéralisation du secteur de l'électricité serait l'une des solutions. Une autre consisterait à revoir le système de gestion de l'ONEE qui a atteint ses limites », avance Mohamed Chiguer. A noter que l'ONEE a déjà bénéficié cette année d'un plan de sauvetage qui s'est soldé par une augmentation des prix de l'électricité. Le fuel industriel, quant à lui, est exploité dans les mines, les cimenteries, le traitement des phosphates ainsi que dans la filière sucrière. D'ailleurs, la Cosumar, acteur majeur de la filière et l'un des fleurons de l'économie nationale, consomme exclusivement du fuel pour la transformation de la betterave en sucre. Lors de la publication de ses résultats semestriels, l'entreprise a souligné que le fuel représentait 20 à 25% du prix de revient du sucre à base de betterave. Sachant que le prix du sucre est lui aussi subventionné et régulé par l'Etat, une baisse des marges pourrait s'avérer fatale pour toute l'industrie. Afin de ne pas répercuter chaque hausse sur le consommateur final, la Cour des comptes a conseillé aux industriels, dans un rapport publié en janvier dernier, de se tourner vers de nouvelles sources d'énergie.

CHARGE DE COMPENSATION DES PRODUITS PÉTROLIERS

En milliards de DH



Les subventions de l'Etat aux produits pétroliers n'ont cessé d'augmenter avant l'instauration du système d'indexation en 2013. On remarque une forte corrélation entre le cours du pétrole à l'international et les dépenses de compensation de l'Etat.

Le consommateur lésé

Outre les augmentations que pourraient appliquer l'ONEE, la Cosumar ou d'autres industriels, l'arrêt des subventions pourrait avoir de lourdes conséquences sur le pouvoir d'achat

des citoyens. Et pour cause, plusieurs aspects de la vie quotidienne sont directement ou indirectement liés aux produits pétroliers. D'une part, les Marocains préfèrent les voitures roulant au gasoil, qui repré-

sentent 68% du parc automobile national et consomment 45% des stocks de carburants. Conséquence directe, le gasoil absorbe presque la moitié des dépenses accordées par la Caisse de compensation aux produits pétroliers. Les transports en commun et de marchandises, entre taxis, bus et camions, utilisent eux aussi le gasoil en grandes quantités. L'Etat a signé en 2013 une convention avec les exploitants de moyens de transport qui prévoit de leur accorder une aide financière en cas de hausse des prix du pétrole. Une initiative dont il est difficile aujourd'hui de mesurer l'opportunité puisque les prix du baril n'ont fait que baisser depuis. Le gasoil est aussi largement utilisé dans l'agriculture et la pêche, deux secteurs qui pourraient aussi être affectés par la décompensation des carburants. Finalement, que ce soit à la pompe, dans les transports publics, chez le marchand de légumes, le poissonnier ou l'épicier du coin, la hausse du prix du pétrole se fera ressentir à tous les niveaux. Qu'en est-il en cas de baisse ? ■

EL MEHDI BERRADA @berradaelmehdi

Financement

EMPÊCHER LA HAUSSE DES PRIX, C'EST POSSIBLE

Le Maroc, qui importe le pétrole au coup par coup, aurait tout intérêt à profiter de l'actuelle baisse du prix du baril pour acquérir dès maintenant un stock qui couvrirait la totalité de ses besoins annuels. « Ce n'est malheureusement pas possible : on consomme 8 millions de tonnes de carburant par an pour une capacité de stockage qui ne dépasse pas 1 million », déplore Karim Ziadi, président du Groupement des pétroliers. Cependant, des banques d'affaires et des assureurs internationaux proposent des montages financiers afin de se ravitailler aux prix les plus bas. « Plusieurs choix s'offrent à l'Etat marocain pour se couvrir contre le risque de fluctuation du cours du pétrole sur les marchés internationaux », nous explique Karim Ziadi. À

l'instar des contrats à terme, plus connus sous le nom de « Futures », qui permettent à l'acheteur, en l'occurrence l'Etat marocain, de s'engager sur un prix pour une quantité déterminée à une date future. Ce type de contrat se caractérise par son coût relativement bas, vu qu'on s'engage fermement à acheter au prix stipulé sur le contrat même si le cours baisse. Autre produit financier qui pourrait servir comme couverture, les « Options ». Ces dernières donnent le droit et non l'obligation d'acheter le baril de pétrole à un prix fixé à l'avance pendant une période donnée. L'avantage dans ce cas, c'est la flexibilité accordée à l'acheteur, mais le contrat coûte plus cher que pour les « Futures ». Il ne reste plus qu'à agir. ■