

Carburants: Le consommateur,

- 35 milliards de DH d'économies par an pour le Trésor
- Les taxes pèsent pour 34% dans le prix du gasoil
- Le litre du gasoil coûte 0,96 DH plus cher et 0,76 DH pour l'essence

Tous les regards sont braqués sur la réunion de la Commission parlementaire d'information sur les prix des carburants prévue demain, mardi 15 mai. D'abord parce que la programmation de la réunion pour la discussion du rapport intervient à un moment délicat marqué par le boycott de la marques d'eau minérale Sidi Ali, de lait de Centrale Danone et du réseau de stations Afriquia. Ensuite, le rapport fait l'objet de critiques puisque des données (sensibles?) auraient été supprimées du document final. Ce qui pourrait remettre en cause les conclusions et entacher le rendu de la Commission qui avait mis du retard à lancer ses travaux et à en annoncer les résultats.

L'écart moyen entre les tarifs basés sur la structure des prix appliquée avant la libéralisation et l'actuelle grille des pétroliers est de 0,96 DH le litre de gasoil et 0,76 DH pour l'essence. Rapporté aux volumes annuels écoulés sur le marché, cela équivaut à plus de 6 milliards de DH en 2016 et un peu plus en 2017. Des niveaux a priori «insolents» au regard du grand public, mais les distributeurs pétroliers mettent en avant l'effort d'investissement, en particulier dans les capacités de stockage pour com-

penser le vide créé par l'arrêt de Samir. Près de 700.000 mètres cubes sont en cours de construction pour 3 milliards de DH. Les pétroliers ont également l'obligation de détenir un stock de sécurité de 30 jours, mettre à niveau le réseau, investir dans les zones reculées et installer des capacités de stockage au niveau régional... Au total, ce sont près de 10 milliards de DH d'investissements qui devraient être effectués sur 5 ans.

L'explication de ces écarts viendrait aussi de l'ancienne structure des prix qui comptaient des marges restées fixes depuis 1997. C'est le cas par exemple de la rubrique «frais et marges des distributeurs». Celle-ci est passée à 1 DH le litre de gasoil au lendemain de la libéralisation avant d'amorcer une baisse pour atteindre 0,60 DH le litre actuellement.

Dans leur réponse aux membres de la Commission, les distributeurs pétroliers estiment ce «différentiel normal dans un marché dont la libéralisation est récente (2015). Il se réduit et ne dépasse pas 7% du prix de vente». Deux éléments dont l'impact n'est pas négligeable sont également cités: l'approvisionnement s'effectue en produits raffinés et l'effet dollar. De même, la baisse des cours internationaux ne se répercute pas automatiquement sur les prix au public et dans les

mêmes proportions. «Dans les pays où la compétition est rude, une baisse des

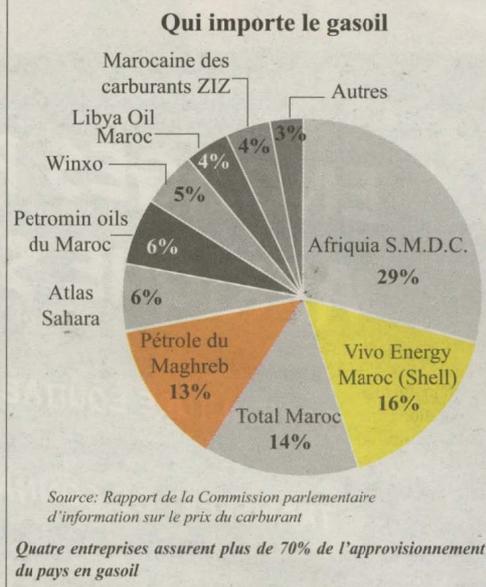
TVA de 10%. Toutes ces taxes repré- sentent 34% du prix moyen du litre du gasoil et 43% pour l'essence. L'argument ne semble guère convaincre les parlementaires. Ces derniers relèvent que la pression fiscale sur les produits pétroliers reste moins forte que dans plusieurs pays: 63% en France, 60,6% en Allemagne, 53,8% la moyenne de l'OCDE. «Le prix est composé de deux parties: une fixe, regroupant les taxes, et l'autre variable, englobant le prix du produit et les coûts de distribution. Cette structure est appliquée dans tous les pays non produc-

teurs de pétrole et qui ont libéralisé leur marché», soulignent les auteurs du rapport. «Sans tenir compte du niveau des impôts, le prix du carburant au Maroc figure parmi les plus bas comparativement à d'autres pays non producteurs. Le cours à l'international est répercuté mais de manière différenciée».

Sans fournir de chiffres ou de précisions, le rapport de la Commission présidée par Abdellah Bouanou (PJD) s'est limité à rappeler que des compagnies pétrolières arrivent à réduire les coûts et s'assurer des marges intéressantes



Au lendemain de la libéralisation, un écart entre la répercussion des variations des cours internationaux est constaté en particulier en cas de baisse. «Cet écart a fini par se réduire par la suite», note le rapport parlementaire



seul perdant de la décompensation

puisqu'elles investissent toute la chaîne: du pétrole brut au raffinage, sans oublier le stockage, la distribution et la vente au détail. D'autres auraient créé des fi-

Constats et recommandations

LES treize députés de la Commission parlementaire ont analysé le système de fixation du prix du carburant en s'appuyant sur un benchmark à l'international. Ils devraient s'assurer si la concurrence était bien effective dans le secteur. Le rapport final de 78 pages compte quelques constats et plusieurs recommandations.

La libéralisation a profité en particulier à l'Etat qui a réussi à économiser 35 milliards de DH par an au titre de la subvention des produits pétroliers. Elle s'est également accompagnée par l'augmentation du nombre de stations-service, soit 272 stations de plus entre 2016 et 2017, portant leur nombre à 2.477.

En revanche, les marges des gérants de stations-service n'auraient pas connu de changement, selon le rapport. Un clin d'œil aussi aux banques qui auraient «profité durant la période de la compensation des produits pétroliers puisqu'elles couvraient les créances de l'Etat vis-à-vis des compagnies pétrolières à des taux d'intérêts élevés».

Les recommandations vont de la mise en place d'un mécanisme gouvernemental de suivi des prix au Maroc et à l'international à la filialisation du stockage, en passant par la séparation entre les activités de stockage et la vente au détail ainsi que la révision de la distance minimale entre les stations au niveau du réseau autoroutier.

Afin d'améliorer l'efficacité du marché, les parlementaires émettent l'idée d'un observatoire de données relatives aux prix pratiqués dans les stations-service et d'inciter les petits distributeurs à mutualiser leurs moyens (achat, transport et stockage) afin de réduire les coûts.

Autre proposition, l'octroi de plus de liberté aux propriétaires de stations de distribution en fixant une durée moyenne aux contrats liant aux sociétés pétrolières, tout en leur offrant la possibilité de changer la marque commerciale et la société d'approvisionnement une fois le contrat expiré. Cette mesure introduirait plus de concurrence et impacterait positivement le prix de vente final. □

liales à l'international, en Espagne et aux Etats-Unis, leur permettant de s'approvisionner sur ces marchés et d'améliorer leurs marges.

Côté concurrence, le rapport cite la présence sur le marché de plusieurs compagnies qui s'approvisionnent auprès de différents fournisseurs et qui sont dotées de stratégies d'investisse-

ment... Mais un peu plus loin, il relève la passivité du Conseil de la concurrence qu'il invite à «assumer son rôle dans la lutte contre les pratiques anticoncurrentielles». La Commission lui suggère par ailleurs «d'imposer des pratiques uniformes en matière de prix et de conditions de vente». Les auteurs du rapport parlementaire insistent aussi sur la re-

fonte de la loi et la facilité d'entrée de nouveaux acteurs sur le marché. Cela devrait intensifier la concurrence qui bénéficierait au final au consommateur. Sur le papier, l'idée est séduisante, mais elle pourrait très vite se heurter à la dure réalité des barrières à l'entrée (capitaux, constitution d'un réseau, etc.). □

K. M.