

ANALYSE

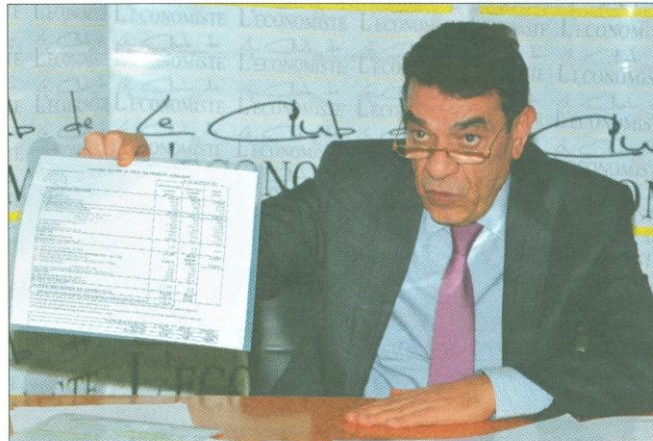


• Suppression du soutien au super et fuel spécial

• Une étude en cours avant une éventuelle décompensation du sucre

«L'IDÉE de supprimer la compensation et de la remplacer par les allocations directes au profit des ménages modestes aurait été une grave erreur», révèle Mohamed Louafa, ministre délégué chargé des Affaires générales et de la gouvernance. «Mais la réforme de la politique de soutien des prix est un processus irréversible», insiste le ministre, invité au Club de L'Economiste lundi 24 février.

Laisser les choses en l'état constitue un danger pour les finances publiques. Au plus fort de la hausse des cours internationaux des matières premières, les dépenses de compensation culminaient jusqu'à 1/3 des recettes fiscales. Seulement, la réforme sera dégressive. C'est dans ce cadre qu'il faut replacer l'indexation du carburant lancée l'année dernière et la décompensation au début de l'année du super sans plomb et du fuel oil n°2 (appelé mesure où c'est le chauffeur qui paie le



«Dans la compensation, on a tout mis en vrac: le super, le gasoil, le fuel n°2, le gaz butane, la pêche hauturière et côtière..., pour satisfaire tous les opérateurs. A tel point qu'en 2009, nous nous sommes retrouvés avec une structure des prix qui fait que l'Etat finance les investissements des sociétés pétrolières», dit Louafa (Ph. Khalifa)

En revanche, la question a été réglée

couramment fuel industriel). Dans le même sillage, le ministre rappelle l'annonce de la réduction progressive de la

subvention du gasoil 50 PPM. Celle-ci

de la charge de compensation destinée aux produits pétroliers qui seront économisés, soit l'équivalent de 16,2 milliards de DH, évalue le ministre. Le reste (4,8 milliards de DH) est constitué par le fuel spécial utilisé par l'Office national de l'eau et de l'électricité ainsi que par les briqueteries et usines de céramique. Quid alors des mesures d'accompagnement annoncées par le gouvernement au profit du transport et des industriels? Pour le ministre, tous les opérateurs concernés ont été approchés. Pour ce qui est du fuel oil n°2, aucune entreprise de production de briques et céramiques n'a pu produire de bilans financiers. «Le gouvernement veut soutenir ces activités, mais sur la base de données chiffrées vérifiables», prévient Louafa. Quant aux transporteurs, la difficulté à identifier les véritables interlocuteurs complique la situation. Le problème reste entier pour les grands et petits taxis. «Les bénéficiaires d'agrément, seuls opérateurs connus de l'administration, se re-

fusent à constituer leur dossier dans la

ANALYSE

Compensation, la réforme à petits pas

avec les transporteurs en commun des voyageurs, en particulier le transport urbain. La même démarche progressive sera appliquée pour une éventuelle décompensation partielle du sucre qui, pour l'instant, insiste le ministre, «n'est pas à l'ordre du jour». Il faudra attendre les conclusions de l'étude approfondie sur la cartographie de la consommation pour cibler les bénéficiaires. Sur les onze derniers mois de 2013, la charge de compensation du sucre a atteint 3,26 milliards de DH. L'essentiel de cette dépense a profité au sucre produit à partir des plantes sucrières (betterave et canne à sucre), soit 3,15 milliards de DH, alors que le soutien au sucre importé s'est situé aux alentours de 107 millions de DH. Mieux, l'Etat réalise des gains à l'import du sucre brut dès lors que

les cours à l'international se trouvent en dessous du prix de référence qui est de 4.700 DH la tonne. Et l'année passée, la moyenne des cours sur les

marchés mondiaux n'a point dépassé les 400 dollars la tonne. Mais la ligne rouge à ne pas franchir reste les subventions accordées à la farine natio-

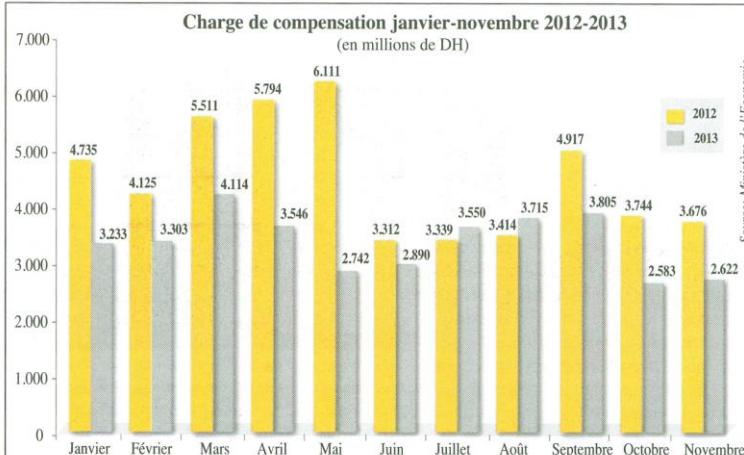
nale de blé tendre et la même céréale sous forme de restitution aux minotiers pour qu'ils livrent la farine libre aux boulangeries à 350 DH le quintal. Ces dernières étant tenues de vendre le pain à 1,20 DH/l'unité. Pour Louafa, il n'est pas question de remettre en cause le système. «Pour s'en convaincre, il suffit de se remémorer les événements douloureux du début des années 1980 lorsque le gouvernement avait décidé d'augmenter le prix du pain», prévient le ministre.

Aujourd'hui, la situation n'a pas beaucoup changé. La même sensibilité reste vivace. Pourtant, la subvention du blé et farines prélève quelque 3 milliards de DH chaque année. Ceci, sans compter le manque à gagner au titre du gel des droits de douane à l'importation du blé tendre. □

A. G.



Pour réagir à cet article:
courrier@economiste.com



Les dossiers traités en janvier 2014 concernent essentiellement la charge du mois de novembre de l'année dernière. A fin janvier, le règlement des produits pétroliers, du gaz, butane et du sucre a atteint 3,1 milliards de DH