

Flambée des cours de pétrole. Quelle intervention pour l'Etat marocain?

Soaring oil prices. What intervention for the Moroccan state?

ROUSSI Kaoutar

Enseignante chercheure

École Nationale de Commerce et de Gestion - Dakhla

Université Ibn Zohr- Maroc

Laboratoire de Recherche sur le Management et Aide à la décision

Équipe de Recherche sur l'innovation, management des organisations et performance

k.roussi@uiz.ac.ma

Date de soumission : 24/06/2022

Date d'acceptation : 04/08/2022

Pour citer cet article :

ROUSSI.K. (2022) «Flambée des cours de pétrole. Quelle intervention pour l'Etat marocain?», Revue Française d'Economie et de Gestion «Volume 3 : Numéro 8 » pp : 87 – 112.

Author(s) agree that this article remain permanently open access under the terms of the Creative Commons

Attribution License 4.0 International License



Résumé

Ayant été au cœur de tout développement socio-économique ; l'énergie fossile, plus particulièrement le pétrole devient de plus en plus cher et rare. Aujourd'hui, les cours de pétrole prennent une tendance haussière, atteignant des niveaux records. Face à cette évolution, les inquiétudes liées à une inflation autoentretenu et une détérioration de la compétitivité économique ne cessent de s'intensifier, avec la possibilité d'une aggravation des déséquilibres extérieurs du pays. Ce constat nous amène à s'interroger sur les différentes mesures et actions à entreprendre par l'Etat Marocain, afin de limiter ces effets néfastes.

Il s'agit principalement de la poursuite de l'Etat de ses indemnisations en faveur des secteurs les plus touchés. Cette flambée de cours de pétrole constituera également, la principale motivation au changement de comportement, et imposera la nécessité de trouver de nouvelles sources d'énergie alternatives, tout en consacrant un budget important pour la mise en place des méthodes efficaces pour la gestion de l'énergie.

En ce sens-là ; l'objectif de cet article, s'inscrit dans une perspective de montrer dans quelle mesure l'intervention de l'Etat était insuffisante et pourquoi elle doit être complétée par d'autres actions alternatives.

Mots-clés : Inflation ; cours ; pétrole ; transition ; énergie

Abstract

Having been at the heart of all socio-economic development, fossil fuels, especially oil, are becoming increasingly expensive and scarce. Today, oil prices are on an upward trend, reaching record levels. In front of this evolution, the risks related to self-sustaining inflation and deterioration in economic competitiveness are growing, with the possibility of a worsening of the country's external imbalances. This observation leads us to wonder about the various measures and actions to be taken by the Moroccan government to limit these harmful effects. It is mainly the continuation of the State of its compensation in favor of the most affected sectors. The soaring oil prices will also be the main motivation for changing behavior and imposing to find new alternative energy sources, while devoting a significant budget for the establishment of efficient methods for energy management.

In this sense, the objective of this article is to show in what degree the intervention of the State was insufficient, and why it should be completed by other alternatives actions.

Keywords : Inflation; price; oil; energy; transition.

Introduction

Depuis le deuxième semestre de l'année 2020, qui a coïncidé avec le début de l'allègement des restrictions sanitaires, les cours de la plupart des grandes familles des produits de base, sont entrés dans une tendance haussière qui s'est renforcée au courant de 2021, puis s'est accentuée davantage durant le premier semestre de 2022 où certains produits ont connu des niveaux de prix record.

Cette montée des cours des produits de base résulte d'un fort déséquilibre entre l'offre et la demande, particulièrement sous l'effet d'une reprise rapide et simultanée de la demande mondiale, après une période de crise, émanant des grands pays importateurs, tels que la Chine, les États-Unis et l'Europe. Parallèlement, l'offre en ces produits n'a pas pu suivre cette demande en raison de la pénurie des matières premières et des dysfonctionnements au sein des chaînes de valeur, accentuée par les perturbations du transport maritime survenues à la suite d'une reprise économique mondiale post-Covid.

A cela s'ajoute un facteur d'ordre financier lié à la spéculation puisque les fonds d'investissement se sont de plus en plus positionnés sur les marchés boursiers des matières premières. L'abondance des liquidités et des taux d'intérêts proches de 0% ont probablement accentué ce facteur.

L'autre facteur explicatif de la flambée des cours des matières premières, notamment le pétrole et le blé, est plutôt géopolitique en relation avec les conséquences du conflit Russie-Ukraine, depuis le début de 2022. A ce titre, il convient de rappeler que la Russie est le premier exportateur au monde de gaz naturel et le deuxième exportateur de pétrole brut.

Ces hausses résultent d'une extrême volatilité des prix liée aux incertitudes qui pèsent aussi bien au niveau des conditions relatives à la reprise économique mondiale post-Covid que des tensions géopolitiques.¹

Tenant compte ce contexte économique actuel, et vu l'importance de l'impact de cette évolution sur les prix de vente aux consommateurs finaux, touchant pratiquement tous les produits de base, principalement le carburant, notre problématique de recherche s'articule autour de la question suivante : **Quelles sont les mesures à adopter pour gérer la hausse des prix du pétrole ?**

¹ Note de référence pour la production d'un avis du Conseil de la Concurrence Avril 2022

Pour y répondre, on essayera à répondre à deux questions fondamentales :

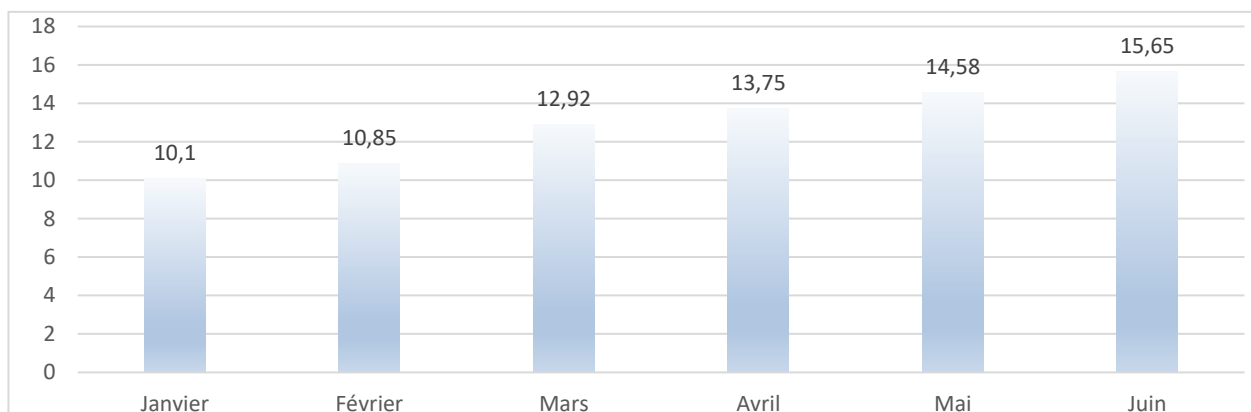
- Est-ce que ces hausses constatées sur le marché local sont tributaires uniquement à des facteurs exogènes relatifs à la flambée des cours à l'international ou liées à des facteurs internes ?
- Quelles mesures à adopter à court et à long terme ?

Cet article sera donc organisé autour de trois grands axes : le premier se penche sur l'analyse des causes de cette évolution soudaine des cours de pétrole à l'international, tout en examinant ses impacts sur les Marocains et sur l'économie du pays dans un 2^{ème} axe. Le 3^{ème} volet portera sur les différentes alternatives et solutions éventuelles, pouvant être adoptées par l'Etat afin d'atténuer les effets néfastes de cette récente évolution.

1. Evolution et raisons de la flambée des cours du pétrole

Les prix des carburants au Maroc ont marqué un record, atteignant en moyen près de 18 DH à la pompe pour le sans-plomb et près de 15.8 DH pour le diesel au 17/06/2022.

Figure 1 : Prix moyen du diesel, affiché à la pompe au Maroc durant les 6 derniers mois 2022 en DH



Source : Elaboré par nos soins

Cette augmentation est principalement une répercussion de la flambée du cours du baril de pétrole à l'international.

Une augmentation exceptionnelle sur une période aussi courte avec un fait inédit, qui nous amène à s'interroger sur ses vrais facteurs :

Figure 2 : Evolution du cours d'un baril de pétrole Brent en dollar (2021 et 2022)



Source : prixdubaril.com du 13/06/2022

1.1. Reprise de la demande mondiale face à une offre insuffisante

Dans un marché soumis à plein régime à la loi de l'offre et de la demande, la remontée des cours du baril de pétrole s'explique en grande partie par le rebond économique post-confinement ayant provoqué une forte hausse de la demande par rapport à l'offre qui s'avère incapable de satisfaire les besoins du marché mondial.

Situation trouvant son origine dans la perturbation des chaînes d'approvisionnement² et des années de sous-investissements dans les secteurs pétroliers.

L'anticipation d'une baisse de la demande de combustibles fossiles due, entre autres, à la transition énergétique, ayant réduit les investissements mondiaux dans le pétrole et le gaz d'environ 20% au cours des trois ou quatre derniers mois.

Les investissements mondiaux en amont dans le secteur pétrolier et gazier ont atteint un sommet de 0,9% du PIB mondial en 2014, tombant à moins de 0,5% du PIB mondial en 2019, puis chutant davantage pendant la pandémie.³

L'offre pourrait avoir donc du mal à satisfaire la demande ; en effet, plusieurs pays auraient d'ailleurs déjà du mal à pomper davantage. C'est le cas du Nigeria, de l'Azerbaïdjan, de

² Une perturbation expliquée par la reprise de la demande après une période d'inactivité relative liée à la crise sanitaire

³ Rapport du Fonds monétaire international du 19 avril 2022

l'Angola et du Congo, qui « ont probablement déjà atteint leur capacité maximale », soulignent les analystes d'UBS⁴.

Avec la chute des cours entamés en 2015, les grandes compagnies pétrolières ont réduit leurs investissements dans l'exploration-production, pourtant nécessaires pour maintenir le niveau d'extraction, et le mouvement s'est accéléré depuis la crise sanitaire. De 500 milliards de dollars en 2015, ils sont à 325 milliards de dollars en 2021, selon l'OPEP⁵.

Le retard est difficile à rattraper d'autant que les impératifs climatiques se sont invités dans le débat, poussant à l'anticipation d'une réduction de la demande d'or noir, même si les sources alternatives ne se développent pas aussi vite.

La pression des investisseurs et l'apparition de nouvelles contraintes environnementales poussent les majors pétroliers à se montrer plus sélectives dans leurs projets.

1.2. Hausse des coûts de production

Il faut peut-être s'attendre dans le futur à un renchérissement du coût de l'extraction, le pétrole étant de plus en plus difficile à exploiter. Et certains pétroliers anticipent déjà des baisses de production, Total vient de l'annoncer, tout comme Shell au début de l'année

La hausse du gasoil trouve également son explication dans le processus de raffinage, ce processus nécessite l'utilisation du gaz, dont les cours ont flambé, le coût de revient de ce carburant s'en est trouvé impacté.

Au Maroc, la mise en arrêt en 2015 de « La Samir », l'unique raffinerie du pays, a obligé le royaume d'importer la totalité de ses besoins en pétrole raffiné, et donc de subir les répercussions néfastes de tout accroissement du coût de raffinage à l'international sur les prix à la pompe. La Samir pour rappel, approvisionnait le marché national à hauteur de 64 % des besoins en produits raffinés. Le raffineur national jouait donc un rôle fondamental dans l'approvisionnement, mais aussi dans le stockage, puisqu'il détenait plus de 50 % de capacités de stockage du pays, ce qui assurait la sécurité de notre pays contre toute pénurie éventuelle.

D'un autre côté, après deux années difficiles, les producteurs pétroliers cherchent d'abord à reconstituer leur trésorerie et à verser des dividendes à leurs actionnaires, d'après les analystes d'UBS.

⁴ UBS : société de services financiers dont le siège social est à Zurich, en Suisse. C'est la plus grande banque de gestion de fortune dans le monde

⁵ <https://www.la-croix.com/Economie/demande-petroliere-risque-repartir-vite-loffre-2022-01-05-1201193318>
consulté le 12/06/2022

1.3. Des incertitudes liées au conflit Russo-Ukrainien

La Russie est le deuxième exportateur de pétrole au niveau mondial derrière l'Arabie saoudite, et de nombreux pays ont annoncé une interdiction des importations de pétrole russe dans le cadre de la guerre Russo-Ukrainien. Cela a entraîné des incertitudes en matière d'approvisionnement et, par conséquent, une hausse des prix.

Au début de la guerre, avec l'annonce, d'une part, de la généralisation de l'embargo de l'Union européenne aux produits énergétiques et, d'autre part, celle de la Russie qui a déclaré que la guerre durera plus longtemps encore, le marché prend une ampleur incroyable en termes de prix.

Ils ont aussi été insensibles à l'annonce faite par les États-Unis et l'Agence internationale de l'énergie, stipulant le recours des principaux consommateurs de brut à leurs réserves stratégiques, et ce, pour tenter d'inverser la tendance actuelle et baisser les prix du baril.

Pratiquement, du 24 février au 3 juin 2022, la Russie a exporté près de 93 milliards d'euros d'énergies fossiles sur une période qui correspond au 100 premiers jours du conflit en Ukraine⁶.

L'Union européenne reste le principal acheteur de ces exportations pétrolières, et ce malgré les sanctions prises contre d'autres secteurs de l'économie russe. A ce niveau, une question fondamentale s'impose : Comment ce conflit contribue-t-il à la surchauffe des cours pétroliers si la Russie a quasiment maintenu ses exportations pétrolières ?

Pour répondre, il faut souligner que cette tension géopolitique crée une incertitude liée à un risque de pénurie future si l'embargo se concrétise réellement.

Cette incertitude ne cesse de se renforcer à chaque fois que l'Ukraine presse les occidentaux de rompre tout commerce avec la Russie pour cesser d'alimenter le financement de la guerre du Kremlin. L'Union européenne a récemment décidé un embargo progressif - avec des exceptions - sur ses importations de pétrole. Les 27 se sont mis d'accord sur l'interdiction immédiate de plus des deux tiers des importations de pétrole russe et de mettre fin à celles-ci à 90% d'ici la fin de l'année tout en prévoyant des dérogations pour la Hongrie, fermement opposée à cet embargo en raison de son ultra-dépendance aux importations russes.

Il faut noter également que cette situation profite bien aux pays producteurs du pétrole, principalement la Russie dont les chiffres permettent de saisir l'importance stratégique du secteur énergétique russe dans les échanges mondiaux, et la manne financière qu'elle représente

⁶ latribune.fr du 13/06/2022

pour le Kremlin (50% du budget fédéral selon le Sénat)⁷ alors que de nombreux autres secteurs de l'économie russe s'effondrent sous l'effet des sanctions occidentales et que son PIB recule brutalement.

Ce constat justifie bien, le refus des 23 pays de l'OPEP+, mercredi 2 mars 2022, d'augmenter significativement leur production d'or noir, notamment en raison de l'opposition russe.

Théoriquement, la mise en place d'un réel embargo par les occidentaux contre la Russie, devrait se profiter aux autres pays du monde importateurs de pétrole tel que le Maroc ; cependant notre problématique, ce que nous importons du pétrole raffiné, alors que la majorité de nos sources d'approvisionnement proviennent de l'occident, impliquant ainsi une répercussion directe de l'accroissement des cours de leurs approvisionnements en pétrole sur nos importations.

2. Hausse des prix du pétrole : Quel impact sur l'économie Marocaine ?

Généralement les risques inflationnistes sont historiquement faibles au Maroc. Au cours des douze dernières années, elle a oscillé entre zéro et 1,9%. Elle s'est établie à 0,3% en 2019, à 0,6% en 2020 et 1,4% l'année dernière en 2021.

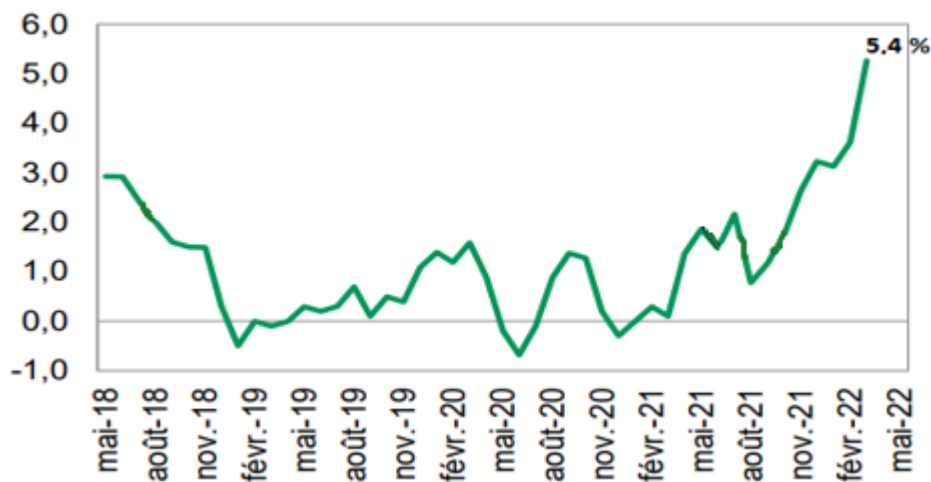
2.1.Détérioration du pouvoir d'achat des ménages

Pourtant une hausse assez significative de l'inflation va se matérialiser au cours des prochains trimestres en raison de la conjoncture mondiale post-Covid et les conséquences de la guerre en Ukraine sur le prix des matières premières importées. Au total, l'inflation s'est établie à 4% au premier trimestre 2022 et atteint 7,3% en avril. Cette forte hausse est surtout due à la hausse des produits alimentaires (6,3% au T1) et du prix des transports (6,5%), conséquence de la hausse des prix du pétrole, alors que ces deux indicateurs sont fortement pondérés à 33% et 13% dans l'indice des prix global. Au total, les prévisions d'inflation pour 2022 sont révisées à la hausse et il est probable qu'elles s'établissent au-delà de 5% (5,4%) pour l'ensemble de l'année 2022.⁸

Il faudra être donc attentif au risque de spirale inflation-salaire et aussi aux pertes de pouvoir d'achat des ménages et aux risques d'instabilité sociale qui pourraient en résulter.

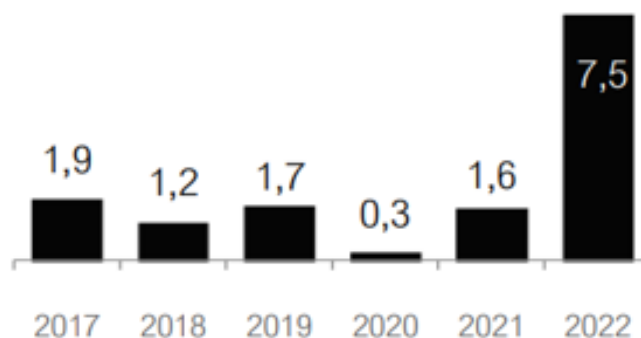
⁷ Selon le rapport d'un centre de recherche français indépendant publié le lundi 13 juin 2022,

⁸ L'analyse économique et sectorielle du groupe Crédit Agricole « Perspectives » Hebdomadaire –N° 22/173- 20 mai 2022

Figure 3 : Evolution du taux d'inflation au Maroc

Source : BCM. Crédit Agricole sa

Dans la zone Euro, principal fournisseur du Maroc, le taux d'inflation a poursuivi son accélération pour atteindre un niveau record en avril de +7,5%, en glissement annuel, contre +7,4% un mois auparavant. Cette progression a été portée en majeure partie par la flambée des prix de l'énergie (+38% en avril contre +44% en mars), risquant ainsi d'instaurer une inflation importée au Maroc⁹

Figure 4 : Taux d'inflation annuel Zone Euro : Avril – en %-

Source : Eurostat

2.2. Aggravation des déséquilibres extérieurs du Maroc

La facture énergétique a plus que doublé s'élevant à 43.789MDH¹⁰ à fin avril 2022 contre 20.259 à fin avril 2021. Cette évolution est tributaire, essentiellement, à la hausse des prix qui ont presque doublé.

⁹ Direction du Trésor et des Finances Extérieures NOTE DE CONJONCTURE. Avril 2022

¹⁰ Données chiffrées sont issues des indicateurs mensuels des échanges extérieurs du Maroc – office de change-Avril 2022

**Tableau 1 : Evolution des importations du Maroc en Energie et lubrifiants janvier –
Avril 2022/2021**

	Janvier-Avril 2022		Janvier-Avril 2021		Variation en % 2022/2021	
	<i>POIDS</i>	<i>VALEUR</i>	<i>POIDS</i>	<i>VALEUR</i>	<i>POIDS</i>	<i>VALEUR</i>
	<i>TONNE</i>	<i>1000DH</i>	<i>TONNE</i>	<i>1000DH</i>		
ENERGIE ET LUBRIFIANTS	8 278 972	43 789 213	8 035 289	20 259 442	3,03	116,14
Gas-oils et fuel-oils	2 448 972	21 631 948	2 114 116	9 491 994	15,84	127,90
Gaz de pétrole et autres hydrocarbures	1 080 674	9 135 978	1 242 533	5 330 661	-13,03	71,39
Houilles; cokes et combustibles solides	4 106 950	6 982 746	4 168 501	2 741 201	-1,48	154,73
Huiles de pétrole et lubrifiants	294 040	2 777 911	168 609	1 107 750	74,39	150,77
Essence de pétrole	227 065	2 178 216	203 846	1 066 256	11,39	104,29
Paraffines et autres produits dérivés du pétrole	121 270	678 892	137 683	505 277	-11,92	34,36
Autres produits énergétiques	1	403 522	1	16 303	0,00	2375,14

Source : office de change- Avril 2022

En parallèle, les quantités importées enregistrent un accroissement, essentiellement, les approvisionnements en gas-oils et fuel-oils (+15,84%) et celle des Huiles de pétrole et lubrifiants, et Essence de pétrole respectivement de 74,39% et 11,3, faisant ainsi preuve d'une faible sensibilité de la demande des produits pétroliers aux variation des prix.

Comme conséquence, au titre des quatre premiers mois de l'année 2022, le déficit commercial augmente de 43,6% ou de 27.641MDH. Le taux de couverture, quant à lui, perd 1,6 point (60,4% contre 62%).

Tableau2 : Balance commerciale du Maroc Janvier – Avril 2022/2021

	Janvier- Avril		Evolution	
	2022	2021	Valeur	%
Importations CAF	230 052	166 993	+63 059	+37.8
Exportations FAB	139 014	103 596	+35 418	+43.2
Solde	-91 038	-63 397	27 641	43.6
Taux de couverture (TC) en %	60.4	62.0		

Source : office de change- Avril 2022

Cependant, cette aggravation s'est atténuée par l'accroissement des exportations. Une évolution positive ayant concerné la majorité des secteurs, essentiellement, les phosphates et dérivés, dont les ventes ont presque doublé pour atteindre 36.141MDH à fin avril 2022 contre 18.195MDH à fin avril 2021. Cette évolution est due à l'effet prix qui a plus que doublé (7.541DH/T à fin

avril 2022 contre seulement 3.241 DH/T à fin avril 2021), malgré la baisse des quantités exportées de 5,1%.

Tableau 3 : Importations en Energie et lubrifiants VS Exportations de phosphates et dérivés

	Janvier-Avril 2021	Janvier-Avril 2022	Variation en valeurs
Importations en Energie et lubrifiants	20.259 MDH	43.789 MDH	+ 23.53 MDH
Exportations de phosphates et dérivés	18.195 MDH	36.141 MDH	+ 17.946 MDH

Source : élaboré par nos soins selon les données d'office de change

On peut déduire que pour la période de janvier – avril 2022, l'évolution positive des cours de phosphates et dérivés, a permis de compenser 76,26% des pertes subies par la hausse des cours de l'ensemble des produits énergétiques importés par le Maroc durant la même période.

Généralement, la plupart des économies importatrices nettes du pétrole connaissent un déficit de leur balance des paiements. Ainsi, la valeur des importations augmente (alourdissement de la facture énergétique à court terme, et accroissement des importations devenues moins chères à long terme), alors que celle des exportations diminue (du fait de l'augmentation du coût de la production locale), ce qui provoque une chute du revenu national et aggrave les termes de l'échange¹¹.

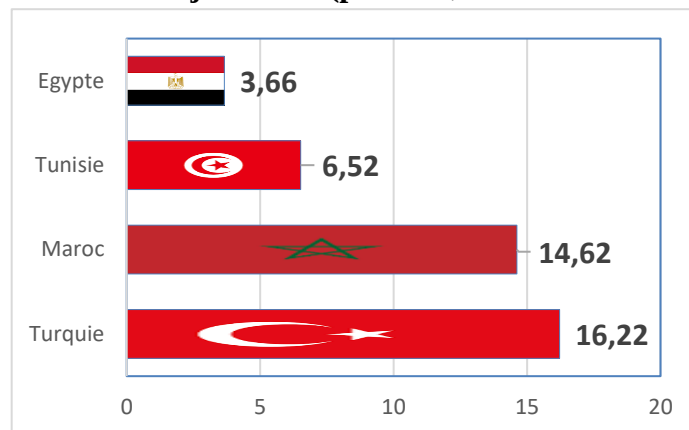
Ce constat est d'autant plus faible si la hausse des coûts de production liée à la flambée des cours pétroliers est généralisée sur les partenaires commerciaux et sur les concurrents à l'international.

2.3. Compétitivité de l'économie Marocaine et sa capacité d'attirer les IDE

En tant que pays importateur de pétrole, la hausse des prix du pétrole au Maroc aurait des répercussions économiques non négligeables, (Inflation, aggravation du déficit budgétaire et creusement du déficit de la balance des paiements), ces éléments agiront sur la croissance du PIB et sur la compétitivité de l'économie marocaine et sa capacité d'attirer des investissements directs étrangers.

Cet effet est d'autant plus fort si nous mettons en comparaison les prix du carburant au Maroc à ceux de ses principaux concurrents à l'international.

¹¹ Backus, D. K., & Crucini, M. J. (2000), "Oil prices and the terms of trade". Journal of international Economics, 50(1), 185-213

Figure 5 : Prix du diesel au 13-juin-2022 (par litre, en dirham Marocain équivalent)

Source : Elaboré par nos soins sur la base des données de [Globalpetrolprices.com](https://globalpetrolprices.com)

En ce sens-là, qu'il convient de rappeler que l'un des principaux éléments expliquant la capacité du Maroc d'attirer les IDE est ses coûts salariaux maîtrisables, hors cette flambée des cours pétroliers pourrait pousser éventuellement la rémunération du facteur travail, voire même d'autres facteurs, à la hausse et donc perte de sa compétitivité au profit des autres pays concurrents dont la hausse est moins sensible.

Théoriquement, la hausse du prix du pétrole affecte la croissance et la compétitivité économique à travers l'accélération de l'inflation et le transfert d'une partie des ressources financières des pays importateurs vers les pays exportateurs.

Ainsi, le choc pétrolier est interprété par l'accroissement des coûts de production, où le pétrole est considéré comme une consommation intermédiaire, générant ainsi une inflation qui se traduit par une diminution des salaires en termes réel des ménages, ce qui oblige les agents économiques à réduire leur demande finale. De plus, les investisseurs reportent leurs investissements pendant la période de l'inflation, du moment que l'environnement devient incertain¹², une tendance qui risque d'être accentuée par la hausse des taux d'intérêt, généralement constatée en période d'inflation.

A long terme, cette tendance à la hausse des prix pétroliers, pourrait avoir également un effet négatif pour les finances publiques. En effet, l'augmentation des coûts de production fragilise les entreprises et décourage leurs investissements, tout en défavorisant la consommation des ménages et donc moins de recettes fiscales.

Côté dépenses publiques, cette flambée aura sans doute un impact négatif sur les coûts des investissements publics, dont la grande partie porte essentiellement sur des infrastructures

¹² Bernanke, B. S. (1983), "Irreversibility, Uncertainty, and Cyclical Investment «. Quarterly Journal of Economics, 98(1) : 85-10

indispensables pour la stimulation de l'activité économique, d'autant que le modèle de croissance économique au Maroc est basé principalement sur la demande intérieure boostée par une politique budgétaire de relance.

3. Hausse des prix du pétrole : Quelles actions pour l'Etat Marocain ?

Depuis janvier 2022, les prix du diesel et de l'essence ont atteint de nouveaux records. Il s'agit là des niveaux de prix jamais atteints au Maroc, même après la levée de la compensation de l'État et la libéralisation du marché en 2015, les prix fluctuaient en gros entre 8 et 9,90 dirhams sans jamais atteindre ces niveaux.

Face à cette situation, et dans un marché libéralisé, l'interrogation qui s'impose est celle de savoir si l'État dispose d'une quelconque marge de manœuvre. Quelles doivent être donc les priorités du gouvernement d'Akhannouch pour sortir de cette mauvaise passe ?

Plusieurs potentielles solutions sont déjà évoquées afin de soutenir le pouvoir d'achat des ménages et la compétitivité économique du pays ; faisant un tour d'horizon de ces propositions

3.1. La mise en route de LA SAMIR

La SAMIR ou Société anonyme marocaine de l'industrie du raffinage est une entreprise marocaine spécialisée dans le raffinage des produits pétroliers, située dans la ville de Mohammedia. Elle est la seule raffinerie au royaume marocain.

Depuis sa privatisation controversée en 1997, elle est contrôlée par le groupe suédo-saoudien Corral Petroleum Holding appartenant au milliardaire saoudien Mohammed al-Amoudi. En août 2015, la raffinerie a dû mettre fin à ses activités à cause des difficultés financières. En juin 2016 le tribunal de commerce de Casablanca annonce la liquidation judiciaire de la SAMIR.

Depuis l'arrêt de son activité, les importations du Maroc portent exclusivement sur les produits raffinés cotés à Rotterdam.

La réactivation des capacités dormantes de la Samir pourra alléger considérablement le coût de la facture énergétique en devises pour le pays, et assurer une relance économique à coût énergétique bas, aussi bien pour le consommateur que pour les entreprises, de cette façon on n'importera pas le raffinage mais juste du pétrole brut.

A noter qu'en janvier dernier, le procédé de raffinage coûtait ainsi près de 30 euros pour une tonne de pétrole brut. Un niveau dans la norme des années passées (autre 2020). Mais depuis

l'invasion de la Russie en Ukraine, le coût de cette transformation a bondi. Il figure à 140 euros en moyenne¹³.

Et c'est à vous d'imaginer le coût d'opportunité subi par le Maroc, en prenant compte ses importations en produits raffinés (**voir tableau d'évolution des importations du Maroc en Energie et lubrifiants janvier – Avril 2022/2021**) : une perte d'argent colossale pour le pays. L'importance de LA SAMIR ne se limite pas à sa capacité de raffinage, mais également à sa capacité de stockage de plus de 2 millions de m³, ce qui représente l'équivalent de la moitié des réserves de stockage actuelles. L'utilisation de ce stock permettrait d'allonger les réserves stratégiques et de se prémunir contre les évolutions des cours internationaux¹⁴. En effet, l'approvisionnement du Maroc en produits pétroliers ne se fait plus en fonction des périodes de bas cours, en raison de la faiblesse de nos capacités de stockage détenues par les distributeurs, qui n'assurent même pas le minimum légal de 60j de consommation moyenne.

La réactivation de LA SAMIR peut faire augmenter le stock de sécurité du Maroc à plus de 80 jours de consommation, contre une trentaine de jours actuellement assurée exclusivement par les réserves des distributeurs. Ces réserves sont souvent mises en avant par les distributeurs pour justifier les prix élevés des hydrocarbures. Ils arguent du fait qu'ils doivent impacter le coût de ce carburant dormant sur les prix à la pompe.

Reste à savoir si techniquement, juridiquement, et économiquement, cette réactivation serait possible.

Techniquement oui, c'est faisable. Il faut faire un grand nettoyage aussi bien des réservoirs que de la tuyauterie. Le faisceau de connexion avec le port de Mohammedia est également intact. Ces travaux peuvent se faire rapidement si la décision est prise.

Juridiquement, cela peut se faire, sous forme d'un contrat de location que passerait le syndic gestionnaire de la Samir avec les distributeurs.¹⁵

Economiquement, Mohamed Ghayat, chef de l'équipe du Rassemblement national des indépendants à la Chambre des représentants, a confirmé que la réexploitation des réservoirs de l'inconnue Société marocaine de l'industrie et du raffinage, nécessite entre 700 millions de dirhams et un milliard de dirhams au moins.

Mohamed Ghayat, qui était directeur des ressources humaines chez Samir, a déclaré que le processus de maintenance des réservoirs de cette société nécessite une période allant de 6 mois

¹³ SYLVAIN. G. Auto Moto du 31 MAI 2022

¹⁴ D'après un Entretien de MAROC HEBDO avec Charif El Hamraoui, associé gérant de city energie.

¹⁵ D'après un expert interrogé par Media 24

à un an. En revanche, Ghyatt a refusé les appels à la nationalisation de la société « Samir », estimant que le dossier est désormais toujours devant l'arbitrage international.

L'affaire de La Samir n'est pas un débat d'aujourd'hui ; en fait, dans un rapport publié en 2019, l'agence internationale de l'énergie alertait ainsi les autorités marocaines sur le risque que représente la fermeture de la Samir. Cela montre bien l'intérêt stratégique pour le pays d'avoir sa propre raffinerie. Aussi bien pour assurer sa sécurité d'approvisionnement que pour contrecarrer d'éventuels chocs ou pour profiter de périodes de prix bas

3.2. Accélérer la transition énergétique

De nos jours, on entend partout parler de transition énergétique. Au Maroc, nous avons même depuis octobre 2021 un ministère de la transition énergétique et du développement durable : une preuve incontestable de l'importance que revêt cette thématique dans la politique et les stratégies du Maroc. Elle désigne l'ensemble des transformations du système de production et de consommation d'énergie effectuées sur un territoire donné pour rendre son développement plus durable et écologique.

L'idée serait donc d'abandonner progressivement l'usage des énergies fossiles (charbon, pétrole, gaz), qui s'appuie essentiellement sur l'utilisation de ressources non renouvelables pour s'orienter graduellement vers un mix énergétique ayant principalement recours à des ressources renouvelables¹⁶ tout en réduisant la consommation de l'énergie.

Au Maroc, et afin de concrétiser cette nouvelle orientation, l'Etat a lancé au début 2020 un processus d'élaboration de la « Stratégie de Développement Bas Carbone à l'horizon 2050 » permettant d'améliorer la compétitivité économique de notre pays, d'augmenter le pouvoir d'achat, en réduisant les dépenses d'importation des combustibles fossiles et par conséquent la facture énergétique. Elle contribuera également à renforcer la sécurité énergétique et à réduire la dépendance énergétique du pays. L'importance de ses mesures se manifeste également dans l'atteinte des objectifs du Développement Durable.

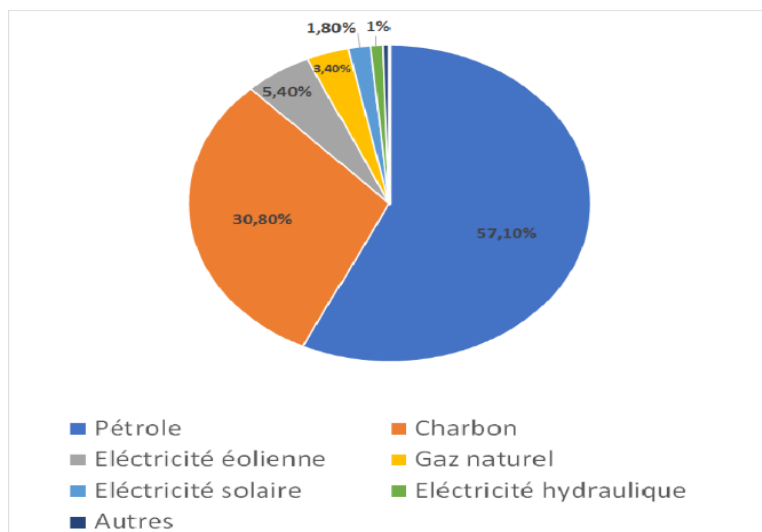
Dans cette perspective, l'ambition de cette stratégie s'articule autour de 7 axes stratégiques, dont les 3 principaux :¹⁷

¹⁶ D'après Lamrani FZ, chef de projet dans la composante écologique, (25 Mars 2022), « qu'est-ce que la transition énergétique » ;

¹⁷ Ministère de la Transition Energétique et du Développement Durable, département du Développement Durable, « Stratégie Bas Carbone à Long Terme, Maroc 2050 » Octobre 2021 ;

3.2.1. Accélérer le fort développement des énergies renouvelables :

Figure 6 : Mix énergétique au Maroc en 2020



L'examen du mix énergétique au Maroc, fait ressortir une faible part des énergies renouvelables, dépassant à peine les 6.2% du total de la consommation énergétique du pays.

Cela montre bien que le Maroc est appelé à déployer d'énormes efforts pour la réalisation de l'objectif ultime de sa stratégie de Développement Bas Carbone : électricité décarbonée à raison de 80% en 2050

Source : Elaboré par nos soins¹⁸

Jusqu'à aujourd'hui, près d'une cinquantaine de projets en énergies renouvelables ont été réalisés avec un investissement global d'environ 52,2 milliards de dirhams. Entre autres, le pays dispose d'une usine de pales éoliennes à Tanger, qui a nécessité un investissement de 100 millions d'euros, et trois sociétés d'assemblage de photovoltaïque à Tanger, Skhirate et Casablanca. Les projets existants, en cours d'exploitation, ont contribué à répondre de manière concrète à la demande en énergie électrique. La capacité totale des énergies renouvelables totalise actuellement 3700 mégawatts, soit une part de 35% dans le mix électrique national.

Pour ce qui est des nouveaux projets, ils comprennent la programmation d'une capacité supplémentaire de 3880 mégawatts issue de sources renouvelables pour la période de 2021 à 2024, ainsi qu'une autre capacité supplémentaire de 5400 mégawatts pour la période 2025-2030.

Ces nouveaux projets dans le domaine des énergies renouvelables vont aussi tenir compte de l'approvisionnement des zones industrielles nationales en énergie renouvelable. Il faut noter qu'en début de l'année, il a été également procédé au lancement d'un appel d'offres par le ministère et l'Agence marocaine de l'énergie durable qui cible les petites et moyennes

¹⁸ Sur la base des données du ministre d'énergie, HCP, les rapports de BAM et les estimations publiées par Eco actu du 29/03/2021

entreprises (PME) pour mettre en œuvre un programme d'énergie solaire photovoltaïque, d'une capacité totale d'environ 400 mégawatts.¹⁹

Ces investissements, nécessitent l'analyse en détail du potentiel du Maroc en énergies renouvelables et sa sensibilité aux aléas climatiques de manière à évaluer leur capacité à couvrir la demande intérieure en électricité, hydrogène ou autres (biogaz, biocarburants, etc.)

Les efforts fournis par le Royaume pour le développement d'énergies renouvelables sont à saluer. De même, les investissements industriels destinés à la production de véhicules électriques semblent plus que prometteurs. Mais, pour un pays qui compte encore grandement sur le charbon pour la production de son électricité, les véhicules électriques ne semblent pas forcément le meilleur choix possible. En effet, il existe encore une autre option inexplorée au Maroc : celle des carburants alternatifs.

Les carburants alternatifs constituent, comme leur nom l'indique, des alternatives aux carburants classiques (l'essence et le gasoil). La première alternative est celle des carburants en vogue qui sont le gaz de pétrole liquéfié (GPL) et le bioéthanol (un alcool). La seconde alternative s'appelle biodiesel et peut être obtenue à partir d'huiles végétales ou bien du recyclage d'huile de cuisine usagée.

En comptant avec le probable monté en flèche des carburants issus de pétrole, les carburants alternatifs semblent plus que bienvenus, d'autant plus qu'ils représentent un moyen permettant de réduire les émissions polluantes de manière immédiate, attendre le développement de stations solaires ou éoliennes.

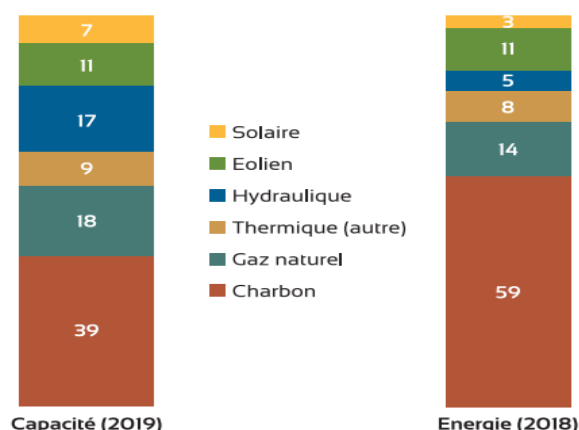
3.2.2. Hausser l'électrification des usages et évaluer le potentiel de développement de l'hydrogène vert pour décarboner l'industrie et le fret routier :

En visant le secteur de l'électricité, le Maroc a débuté un projet de transition énergétique ambitieux ; et la possibilité d'une décarbonation très avancée du mix électrique marocain est tout à fait envisageable et même déjà à l'étude. L'objectif actuel prévoit 52% d'énergie renouvelable dans la capacité installée totale à l'horizon 2030.

¹⁹ Posté Le : Mercredi 1 septembre 2021 par le centre marocain de la conjoncture.

<https://www.cmconjoncture.com/conjoncture/actualites/les-projets-d-energie-renouvelable-au-maroc>, consulté le 10/06/2022

Figure 7 : Mix électrique du Maroc



Source : ONEE. MEM

La production d'électricité représente actuellement l'essentiel du secteur de la transformation de l'énergie. Le secteur de l'électricité représente à lui seul 40% des émissions de CO2 « énergie » du Maroc, une part qui s'explique par le poids encore élevé des centrales thermiques conventionnelles (charbon, gaz naturel, fioul et diesel), de l'ordre de 80% en 2018. La dernière décennie a été marquée par la montée en puissance du gaz naturel et des renouvelables

La baisse rapide et continue du coût des énergies renouvelables et du stockage valide l'orientation prise par le Maroc et autorise l'adoption de stratégies de décarbonation très ambitieuses axées sur la production d'électricité et d'hydrogène verts. Une part d'énergies renouvelables de 70% à 2040 et 80% à 2050 dans le mix électrique tant en énergie qu'en capacité est envisageable.

L'énergie marocaine est aujourd'hui fortement dominée par les hydrocarbures qui représentent 70% de la consommation énergétique, dont près de la moitié provient du secteur du transport²⁰. Cette structuration révèle un potentiel de mutation d'une consommation énergétique carbonée et coûteuse, vers un transport propre, rendue possible aujourd'hui d'une part, grâce aux énergies renouvelables, mais également grâce à la baisse considérable du coût des batteries. Ainsi, le véhicule électrique, en plus de sa particularité écologique, est en passe de devenir le nouveau transport économique avec des coûts d'utilisation qui sont d'ores et déjà plus compétitifs que les véhicules thermiques, en tenant compte des coûts d'énergie moins élevés de 80% et des coûts d'entretien moins élevés de 20%.

Dans ce contexte, il convient de signaler quelques événements majeurs qu'a connu le Maroc, il s'agit principalement de :

- L'annonce de Dacia le vendredi 17 juin 2022 la démocratisation de la mobilité électrique avec le lancement du Spring. Il s'agit du véhicule électrique le moins cher du marché marocain et européen. Par ailleurs, les Marocains peuvent désormais préserver en ligne le véhicule, prévu à la commercialisation en novembre prochain. Les prix au Maroc démarrent à 223.500 DH,

²⁰ Avis du C.E.S.E, « Accélérer la transition énergétique pour installer le Maroc dans la croissance verte », Auto-saisine n°45/2020, 4 mars 2020

pour la version entrée de gamme de type particulier. Des prix relativement élevés en tenant compte le pouvoir d'achat de la population marocaine.

- Lancement du Citroën en mai 2020 sur le marché marocain sa nouvelle voiture 100% électrique, nommée Citroën AMI. Très pratique pour les trajets en ville, roulant en silence, accédant facilement et sans contraintes aux zones urbaines étroites. Elle fait 2,41 mètres de longueur et 1,36 mètre de largeur.
- Lancement de la SNTL en novembre 2016, le 1er Pick-up 100% électrique au monde²¹ en dévoilant son prototype, mais jamais commercialisé pour des raisons inconnues !!!
- SMEIA lance la gamme BMWi, 100% électrique sur le marché marocain. Dévoilé le mercredi 30 mars 2022.

Cependant, les voitures électriques demeurent moins commercialisées puisque seules 267 unités ont été vendues en 2021. Cela reste très timide par rapport à l'Europe. Plusieurs défis barrent le chemin vers la mobilité verte. L'un des principaux défis est d'ordre culturel, le consommateur marocain n'est pas encore prêt à rouler sur un véhicule électrique pour des raisons strictement écologiques. Puis s'impose la barrière du coût, les voitures électriques demeurent hors de portée du consommateur ordinaire, qui préfère rouler dans un véhicule diesel ou essence puisque ça lui coûte évidemment moins cher,²² notamment en ce qui concerne le prix d'achat initial. A cela s'ajoute le problème de l'offre qui reste peu développée pour la principale raison, à savoir l'insuffisance des bornes de recharges rapides sur le réseau routier national. Il en existe 80 au Maroc, dont le tiers n'est quasiment pas opérationnel. La majorité des bornes se trouvent dans l'axe Tanger-Marrakech.²³

Pour booster le marché des voitures alternatives aux motorisations thermiques, la solution appartient à l'Etat qui doit, intervenir par des incitations et des subventions pour pouvoir accélérer la transition vers la mobilité durable et faire en sorte que les prix soient plus abordables pour les consommateurs.

D'un autre côté, Le Maroc a ajouté un autre objectif ambitieux à sa feuille de route en matière de politique énergétique : il entend devenir un leader mondial dans la production d'hydrogène vert. En effet, la demande croissante pour ce nouveau carburant sans émission fait de la

²¹ Challenge.ma du 10 NOVEMBRE 2016

²² MACHLOUKH, A (10 Janvier 2022), « Marché automobile : Voitures électriques, un segment qui peine à démarrer », L'opinion ;

²³ Selon le président de l'AIVAM : Association des importations des voitures au Maroc. Performance du Marché Automobile Marocain.

production d'hydrogène une véritable industrie du futur. Le Maroc ne veut pas passer à côté de cette nouvelle opportunité économique.

Le potentiel de production de grandes quantités d'électricité solaire et éolienne, nécessaires à la production d'hydrogène vert constitue la principale raison pour laquelle l'Europe a tant d'espoir dans la transition énergétique du Maroc. Le pays bénéficie de conditions climatiques extrêmement favorables, a déjà investi massivement dans les énergies renouvelables et se trouve dans le voisinage direct de l'Europe.

Le Maroc entend tirer profit de cette situation et souhaite investir dans la production d'hydrogène vert destiné à l'exportation à partir de son énergie solaire locale. Jusqu'à présent, cette ambition semble fortement axée sur la forte demande extérieure, essentiellement de l'Allemagne et d'autres États de l'UE qui veulent assurer un accès au "pétrole du futur". Cela se reflète, par exemple, dans l'accord germano-marocain sur l'hydrogène, qui a été signé à Berlin en juin 2020 et qui prévoit que la République fédérale d'Allemagne soutienne le Maroc dans la construction d'une usine de production d'hydrogène vert. Des fonds à hauteur de 300 millions d'euros ont déjà été promis à cette fin et devraient permettre à l'Allemagne d'acheter de l'hydrogène vert au Maroc dans le futur.²⁴

Un autre projet lancé l'été dernier, il devrait permettre, dès sa finalisation avant fin 2022, de produire 600 tonnes d'hydrogène vert. Ce projet de près de 8 milliards de dirhams est mené par une entreprise portugaise « Fusion Fuel Green et Consolidated Contractors (CCC) », fournisseur mondial de solutions d'ingénierie.

Dénommé « HEVO Ammoniac Maroc », il ambitionne à terme de produire 31.850 tonnes par an d'hydrogène vert, 151.800 tonnes annuelles de nitrogène, et 183.650 tonnes d'ammoniac vert. Par ailleurs, à l'heure où le Royaume a fini de s'imposer comme un exportateur en puissance dans l'industrie automobile, un clin d'oeil à l'hydrogène serait plus que bienvenu. Et ce, pour une raison simple : à l'horizon 2030, on estime à environ 20% des véhicules du monde qui rouleront soit à l'hydrogène, soit à la batterie électrique.

En tout cas, ce ne sont pas les compétences qui manquent, sachant que le Marocain Faouzi Annajah vient tout juste de rendre public le premier prototype de voiture roulant entièrement à base d'hydrogène, produite par la société NamX.²⁵

²⁴ Lamrani FZ et Baumann B; (22/04/2021), « Nouvel essor des énergies renouvelables au Maroc, grâce à l'hydrogène vert? », « Heinrich-Böll-Stiftung » Rabat;

²⁵ MOUTAWAKIL. A, (19 Mai 2022), « Transition énergétique : Hydrogène vert, un nouveau souffle pour l'industrie marocaine », L'opinion ;

3.3.3. Viser l'efficacité énergétique :

Le Maroc a adopté une stratégie nationale d'efficacité énergétique qui vise à réaliser une économie d'énergie d'environ 20% à l'horizon 2030, à travers une meilleure utilisation de l'énergie dans tous les domaines d'activité économique et sociale.

Pour l'heure, on doit toujours constater la prédominance de l'usage des véhicules conventionnels à énergies fossiles, que ce soit pour le transport de personnes ou de marchandises. Dans cette perspective, la transformation digitale, permet de réduire les besoins de déplacement et d'optimiser les systèmes de transport.

Ce secteur, est responsable d'environ 50% de la facture énergétique nationale, et participe à hauteur de 20% au déficit de la balance commerciale, il convient de rappeler que Plusieurs projets de mobilité propre ont été concrétisés, à titre d'exemple les tramways de Rabat et de Casablanca, TGV, ainsi que le dédoublement de certaines voies ferroviaires. Cependant, la performance du secteur reste en deçà des objectifs d'une transition énergétique intégrée²⁶ :

- L'offre de transport en commun est de qualité médiocre, entraînant un usage massif du transport individuel
- Un parc de véhicules vieillissant, énergivore et polluant (55% des véhicules de transport pour le compte d'autrui ont un âge supérieur ou égal à 10 ans et 22% ont un âge supérieur à 20 ans¹¹).
- Une infrastructure et un aménagement des voiries qui ne prévoient pas d'espace pour la mobilité douce, d'où un accroissement inutile de la consommation de l'énergie.
- Un marché du transport de marchandises et de la logistique inefficace avec une fragmentation d'acteurs d'où l'absence des économies d'échelle.
- Un manque de fluidité du trafic routier dans les grandes villes, est à l'origine d'un accroissement excessif de la consommation du carburant. Plusieurs éléments explicatifs de ce problème (stationnement en 2^{ème} position, multiplicité des ralentisseurs de vitesses et des passages piétons, des ronds-points injustifiés et plein d'autres causes de blocage de la circulation)

²⁶ Avis du Conseil Economique, Social et Environnemental, « Accélérer la transition énergétique pour installer le Maroc dans la croissance verte », Auto-saisine n°45/2020.

3.3.4. Le Hedging

A titre d'illustration, dans le cas où les cours internationaux du gaz butane atteignent des niveaux vertigineux, le gouvernement peut éventuellement recourir aux mécanismes financiers de couverture des risques liés aux fluctuations des prix : C'est le hedging.

Ce mécanisme a été utilisé par le gouvernement Benkirane en 2013 pour protéger les finances de l'État et les citoyens d'une forte hausse des prix des hydrocarbures, au moment où l'État avait amorcé la libéralisation des prix des hydrocarbures en commençant par l'indexation des prix.

En 2013, le prix du baril monte à plus de 110 dollars. Le risque est grand. On instaure l'indexation en urgence et on l'accompagne par un contrat de hedging, couvrant les achats des trois mois suivants, pour un volume global de 1,6 million de tonnes destinées au gasoil et un prix garanti de 116 dollars au maximum.

Si le prix passe au-delà de ce seuil, la couverture est activée et le prix se fige alors à 116 dollars. Si au contraire, le prix n'atteint pas le seuil fixé, l'État s'acquitte des commissions d'usage. C'est le prix de la stabilité.

3.3.5. Mesures d'indemnisation des transporteurs

Le gouvernement a lancé officiellement, un processus de soutien exceptionnel au profit des professionnels du secteur du transport routier, il a été annoncé lors du Conseil de gouvernement du 10 mars 2022, et qui concernera environ 180.000 véhicules, accessible dès le 1^{er} avril 2022. Mais aujourd'hui, cette flambée des prix des carburants est vouée à durer et les mesures d'aide ne sont pas en mesure de limiter cette envolée des prix dans des proportions suffisantes, surtout si l'on sait que ces aides sont limitées dans le temps, comme l'avait précisé le porte-parole du gouvernement.

Même la plateforme mise en place par le gouvernement pour recevoir les demandes d'aide est à peine opérationnelle en raison du volume de trafic dont elle fait l'objet.

Avec ces niveaux atteints aujourd'hui par les prix du gasoil, ce soutien perd tout son sens. Celui-ci était calculé sur la base de 11 dirhams par litre, mais aujourd'hui, le prix dépasse les 15 dirhams. L'Etat est appelé à réviser le montant des indemnités et de les mettre à jour.

3.3.6. Baisse de la pression fiscale

Face à la flambée du prix des carburants à la pompe, l'idée du flottement de la TIC et de la TVA appliquée à ces produits revient au goût du jour.

Le principe du flottement de la taxe voudrait que si le prix du baril augmente, le niveau de ces taxes baisse et vice-versa. Ce mécanisme devrait être pris en compte chaque année, lors de l'élaboration de la loi de Finances.

Son caractère variable déplaît aux trésoriers du ministère de l'Économie et des finances qui préfèrent avoir une visibilité sur les recettes fiscales fixes, au lieu de jongler avec des anticipations qui pourraient s'avérer fausses.

Un autre argument du refus de l'Etat l'idée du flottement de la taxe est celui de l'augmentation de ses recettes une fois que les prix à la pompe accroîtront. En effet, il va de soi que l'État encaisse beaucoup plus pour un litre de carburant à 15 DH qu'à 10 DH. Cela revient principalement à la Taxe sur la Valeur Ajoutée (TVA), calculer proportionnellement sur les prix à la pompe au taux de 10%. L'Etat profite bien de cette hausse et n'a aucun intérêt de procéder à un flottement ; c'est ainsi que ses recettes ont enregistré une augmentation en valeur, passant de 3.37 Dh/litre au début de l'année à 3.78 Dh/litre actuellement (+12.2%) ; pour une base d'une consommation quotidienne moyenne de gasoil de l'ordre de 20 millions de litres²⁷.

3.3.7. L'exploration de nouvelles réserves

En Afrique de l'Ouest, l'exploration de nouvelles réserves est vécue comme un signe d'espoir pour des pays émergents. Au Maroc, tout comme au Sénégal et en Mauritanie, le pétrole porte de nouveaux espoirs. Dernier exemple en date, le volume important de ressources récupérables identifiées au large d'Agadir.

En août dernier, les travaux géologiques et d'interprétation des données disponibles, menés par la société d'exploration de pétrole et de gaz, Europa Oil&Gas, au sein de l'offshore d'Inezgane, ont permis d'identifier plusieurs prospects dont les ressources potentielles sont estimées par la compagnie à 2 milliards de barils.

Europa Oil&Gas note ainsi que le Maroc offre une opportunité d'investissement très attractive avec d'excellentes conditions fiscales. Partageant ce même avis, Fouad Douiri, ancien ministre de l'Énergie, a indiqué que « les découvertes annoncées ne veulent donc pas dire que nous avons trouvé du pétrole ». « Sur ce permis, il n'y a pas encore eu de forage, donc pour l'instant les évaluations sont basées sur des données géologiques ».

²⁷ Kriem. Y (19 Avril 2022), « Hausse des prix des carburants : qui en a réellement tiré profit et quelles pistes pour s'en sortir? », media.24 ;

Néanmoins, les pétroliers opérant dans le Royaume affichent un grand degré d'optimisme, puisque le Maroc est sur la même ligne géologique que les récentes découvertes en Afrique de l'Ouest ces dernières années.

3.3.8. Autres mesures

Le Maroc peut compter sur ses solides alliances avec les pays exportateurs de pétrole brut, comme l'Arabie saoudite, pour s'approvisionner en pétrole brut à des prix intéressants et le raffiner ensuite sur le sol marocain,

Une autre formule suggérée par certains experts consiste à encourager les stations-service à réduire leurs marges bénéficiaires ou encore le plafonnement des prix à la pompe, ce qui réduirait considérablement la facture des consommateurs. Mais en réalité, il est très peu probable que le gouvernement prenne des mesures dans ce sens, car le secteur des hydrocarbures est libéralisé au Maroc depuis 2015 et l'Etat continue de profiter de cette flambée.

Conclusion

Comme toute matière première, le pétrole a un prix très volatil. La hausse spectaculaire des prix de cette matière entre 2002 et 2007 a coûté entre 1 et 2,2 points de croissance dans la zone euro. Cet impact n'est pas négligeable et n'est pas loin de se reproduire au Maroc. La dépréciation du Dirham par rapport au dollar a fortement contribué à accentuer l'effet de la flambée des prix du pétrole. Les problèmes financiers ainsi induits se traduisent par des coupes claires dans les investissements et les projets d'infrastructure des pays, un creusement des déficits budgétaires ainsi qu'une aggravation générale des incertitudes.

De plus, eu égard à la reprise de la croissance économique mondiale post covid, certains ont fini par voir que cette hausse des prix est la conséquence logique d'un accroissement brutal de la demande mondiale, ayant surpris une offre faisant preuve d'un manque de flexibilité et de rapidité en réaction à l'évolution du marché ; un constat montrant bien qu'il s'agit d'une flambée conjoncturelle.

En outre, le caractère plus concurrentiel des marchés de travail et des produits, ainsi que la crédibilité de la banque centrale dans sa politique monétaire, devraient limiter le risque d'une spirale inflationniste.

Ainsi, et compte tenu de l'importance du potentiel en matière énergétique, ce choc constitue l'occasion pour le Maroc, de se mettre sûr de l'intérêt majeur que présente pour lui sa stratégie énergétique et de prendre conscience de l'importance d'accélérer sa transition énergétique.

Cela nous amène à poser plusieurs questions fondamentales :

Le Maroc, est-il capable d'opérer cette transition énergétique ? et à quel prix ?

La transition énergétique, contribuera-t-elle à la hausse ou à la baisse des cours de pétrole à long terme ?

BIBLIOGRAPHIE

Revues et Livres

- Backus, D. K., & Crucini, M. J. (2000), "Oil prices and the terms of trade". Journal of international Economics, 50(1), 185-213
- Bernanke, B. S. (1983), "Irreversibility, Uncertainty, and Cyclical Investment ".Quarterly Journal of Economics, 98(1): 85-10;
- Faris H; Roussi K; Al Kharim M; (July – September' 2016) "TRANSPORT SECTOR IN MOROCCO: HOW TO LIMIT ENERGY WASTE?" International Journal of Logistics & Supply Chain Management Perspectives ; PIZZOTTAITE Journal ; Volume 5, Number 3,
- Lamrani FZ, (25 Mars 2022) « qu'est-ce que la transition énergétique »;
- Lamrani FZ & Baumann B (22/04/21) « Nouvel essor des énergies renouvelables au Maroc, grâce à l'hydrogène vert? », « Heinrich-Böll-Stiftung »;
- MACHLOUKH, A, (10 Janvier 2022), « Marché automobile : Voitures électriques, un segment qui peine à démarrer »;
- MOUTAWAKIL, A, (19 Mai 2022) « Transition énergétique : Hydrogène vert, un nouveau souffle pour l'industrie marocaine », L'Opinion ;
- Kriem. Y (19 Avril 2022), « Hausse des prix des carburants : qui en a réellement tiré profit et quelles pistes pour s'en sortir?», media.24 ;

Rapports

- Analyse économique et sectorielle du groupe Crédit Agricole « Perspectives » Hebdomadaire –N° 22/173- 20 mai 2022 ;
- Challenge.ma du 10 NOVEMBRE 2016 ;
- Conseil Economique, Social et Environnemental, « Accélérer la transition énergétique pour installer le Maroc dans la croissance verte », Auto-saisine n°45/2020 ;
- Direction du Trésor et des Finances Extérieures NOTE DE CONJONCTURE. Avril 2022
- Haut-Commissariat au Plan, Prospective Maroc 2030, acte de séminaire, prospective énergétique : enjeux et défis ;

- latribune.fr du 13/06/2022
- Ministère de la Transition Energétique et du Développement Durable, département du Développement Durable, « Stratégie Bas Carbone à Long Terme, Maroc 2050 » Octobre 2021 ;
- Ministère de l'énergie et des mines de l'eau et de l'environnement, département de l'énergie et des mines, les énergies renouvelables et l'efficacité énergétique au Maroc ; partenariat énergétique Maroc-Allemand PAREMA ; octobre 2016 ;
- Ministère de l'énergie et des mines de l'eau et de l'environnement, Grandes lignes de la stratégie énergétique 2020 – 2030, juillet 2008 ;
- Note de conjoncture, Direction du Trésor et des Finances Extérieures. Avril 2022 ;
- Note de référence pour la production d'un avis du Conseil de la Concurrence Avril 2022 ;
- Rapport du Fonds monétaire international du 19 avril 2022 ;
- Rapport d'un centre de recherche français indépendant publié le lundi 13 juin 2022,
- Rapport élaboré par le réseau MEDENER ; Tendances d'efficacité énergétique dans les pays du bassin méditerranéen Projet MED-IEE : Indicateur d'efficacité énergétique pour la Méditerranée ; avril 2014.
- SYLVAIN. G. Auto Moto du 31 MAI 2022

Webographie

<https://www.maroc-hebdo.press.ma> consulté le 22 juin 2022

<https://afrique.medias24.com> consulté le 15/06/2022

<https://www.cmconjoncture.com> consulté le 10 juin 2022

<https://www.la-croix.com> consulté le 12 juin 2022