

مجلس المنافسة

ⵎⴰⵔⴻⵎ ⵏ ⵙⵉⵎⵓⵏⵉⵏⵉ

CONSEIL DE LA CONCURRENCE

المملكة المغربية

ROYAUME DU MAROC



Avis du Conseil de la concurrence

sur la flambée des prix des intrants
et matières premières au niveau
mondial et ses conséquences sur le
fonctionnement concurrentiel des
marchés nationaux

Cas des carburants (Gasoil et Essence)

A/3/22

www.conseil-concurrence.ma

AVIS

du Conseil de la concurrence

sur la flambée des prix des intrants et
matières premières au niveau mondial et
ses conséquences sur le fonctionnement
concurrentiel des marchés nationaux

Cas des carburants (Gasoil et Essence)



Sa Majesté le Roi Mohammed VI que Dieu L'assiste

“ La même exigence s'impose en ce qui concerne le nouveau pacte économique qui implique le devoir d'être attentif à l'appareil de production, et de stimuler l'esprit d'initiative et la libre entreprise, en s'attachant notamment à encourager les PME. Cette démarche est en accord avec l'esprit de la nouvelle Constitution qui consacre l'Etat de droit dans le domaine des affaires, prévoit une série de droits et institue un certain nombre d'instances économiques.

Celles-ci sont chargées de garantir la liberté d'entreprendre et les conditions d'une concurrence loyale, ainsi que la mobilisation des dispositifs de moralisation de la vie publique et des moyens de lutte contre le monopole, les privilèges indus, l'économie de rente, la gabegie et la corruption. ”

**Extrait du Discours Royal à l'occasion du douzième anniversaire
de la fête du Trône, du 20 chaabane 1432 (30 juillet 2011)**

Conformément aux dispositions de la loi n° 20.13 relative au Conseil de la concurrence, le Conseil a pris l'initiative de donner son avis sur la flambée des prix des intrants et matières premières au niveau mondial et ses conséquences sur le fonctionnement concurrentiel des marchés nationaux, pour le cas des carburants (Gasoil et Essence).

A cet égard, et conformément aux dispositions de la loi n° 20.13 relative au Conseil de la concurrence et la loi n° 104.12 relative à la liberté des prix et de la concurrence, et après que le Rapporteur Général et les Rapporteurs chargés du dossier de la saisine d'office pour avis ont été entendus, lors de la 28^{ème} session de la formation plénière du Conseil, tenue en date du 3 Safar 1444 (31 Août 2022), le Conseil de la concurrence a émis le présent Avis.

Avis du Conseil de la concurrence n° A/3/22

du 3 Safar 1444 (31 août 2022)

relatif à la flambée des prix des intrants et matières premières au niveau mondial et ses conséquences sur le fonctionnement concurrentiel des marchés nationaux - cas des carburants (Gasoil et Essence).

Le Conseil de la concurrence,

- Vu la loi n° 104.12 relative à la liberté des prix et de la concurrence promulguée par le Dahir n° 1.14.116 du 2 Ramadan 1435 (30 juin 2014) ;
- Vu la loi n° 20.13 relative au Conseil de la concurrence promulguée par le Dahir n° 1.14.117 du 2 Ramadan 1435 (30 juin 2014) ;
- Vu le décret n° 2.14.652 du 8 Safar 1436 pris pour l'application de la loi n° 104.12 sur la liberté des prix et de la concurrence ;
- Vu le décret n° 2.15.109 du 16 Chaabane 1436 (4 juin 2015) pris pour l'application de la loi n° 20.13 relative au Conseil de la concurrence ;
- En application de l'article 21 du Règlement Intérieur du Conseil de la concurrence ;
- Vu la décision du Conseil de la concurrence n° 2022/ق/40 du 23 ramadan 1443 (25 avril 2022) par laquelle il s'est saisi d'office pour avis afin d'examiner l'impact de la flambée des prix des intrants et matières premières au niveau mondial et ses conséquences sur le fonctionnement concurrentiel des marchés nationaux ;
- Vu la décision du Rapporteur Général du Conseil, Monsieur Khalid El Bouayachi n° 056/2022, en date du 24 Ramadan 1443 (26 avril 2022), portant désignation de Monsieur Abdelhadi El Fellah et de Monsieur Yassine Alouaoui, Rapporteurs en charge du dossier, conformément aux dispositions de l'article 27 de la loi n° 104.12 relative à la liberté des prix et de la concurrence ;
- Après constatation du quorum par le Président du Conseil de la concurrence, conformément aux dispositions de l'article 31 du Règlement Intérieur du Conseil ;
- Après présentation du projet d'Avis par le Rapporteur Général et les Rapporteurs chargés du dossier de la saisine d'office pour avis, lors de la 28^{ème} session de la formation plénière du Conseil, tenue en date du 3 Safar 1444 (31 Août 2022) ;
- Après délibération lors de la 28^{ème} session de la formation plénière du Conseil, tenue le 3 Safar 1444 (31 Août 2022), conformément aux dispositions de l'article 14 de la loi n° 20.13 relative au Conseil de la concurrence,

a adopté l'avis suivant :

Table des matières

Liste des tableaux.....	12
Liste des graphiques.....	13
Liste des abréviations.....	15
I. Introduction générale de l'objet de l'avis.....	17
1. Présentation du contexte et de l'objet de l'avis.....	17
2. Cadre juridique de l'avis.....	18
3. Actes d'instruction.....	19
II. Rappel du cadre légal et réglementaire actuel régissant les marchés du gasoil et de l'essence.....	19
1. Cadre légal et réglementaire en vigueur.....	19
a - Les textes régissant le segment amont du marché concernant les activités d'importation, de réception et de stockage.....	21
b - Les textes régissant le segment aval du marché de la distribution du gasoil et de l'essence.....	22
2. Analyse du cadre légal et réglementaire du point de vue concurrentiel.....	23
a - Sur les conditions d'obtention de l'agrément d'importation.....	23
b - Sur le nombre de stations-service nécessaire pour démarrer l'activité de distribution.....	23
c - Sur les montants des amendes appliqués en cas de vente du gasoil et de l'essence en dehors du circuit des stations-service	24
III. Structures des marchés du gasoil et de l'essence et appréciation de leur fonctionnement concurrentiel	25
1. Au niveau du segment de l'approvisionnement et du stockage.....	25
2. Au niveau du segment de la distribution.....	31
IV. Appréciation de l'impact de la hausse des prix à l'international sur les prix de vente du gasoil et de l'essence au niveau national.....	40
1. Analyse de la corrélation entre la variation des cours du baril de pétrole brut et les cotations des produits raffinés.....	40
2. Analyse de la corrélation entre la variation des cours du baril de pétrole brut, des cotations des produits raffinés et des prix de vente au niveau national.....	43
V. Structure des prix de vente au niveau des stations-service.....	47
1. Analyse de l'évolution de la structure des prix de vente à la pompe.....	47
2. Analyse de l'évolution des résultats nets des opérateurs.....	73

VI. Conclusions et recommandations	81
1. Conclusions.....	81
a. Un marché très encadré par une réglementation devenue obsolète en dépit de la libéralisation des prix de vente du gasoil et de l'essence sur le marché national.....	81
b. Un marché totalement dépendant des importations de l'étranger et dont les volumes sont en constante augmentation.....	82
c. Une forte concentration au niveau des marchés de l'importation et du stockage dont le niveau se situe généralement au-dessous du seuil prévu par la réglementation.....	83
d. Un réseau de distribution du gasoil et de l'essence en forte croissance et un niveau de concentration élevé sur le marché de la distribution de ces produits.....	84
e. Des cotations mondiales du pétrole brut et des produits raffinés (gasoil et essence) en forte hausse depuis le début du 2 ^{ème} semestre de 2021.....	84
f. Une forte corrélation entre les cours du baril de pétrole brut, les cotations des produits raffinés et les prix de vente sur le marché national durant les années 2018 et 2019.....	85
g. Un affaiblissement de la corrélation entre les cours du baril de pétrole brut, les cotations des produits raffinés et les prix de vente sur le marché national durant les années 2020 et 2021 ainsi que les quatre premiers mois de l'année 2022.....	85
h. Une répercussion immédiate des hausses des cotations à l'international et décalée dans le temps en cas de baisses.....	86
i. Une structure de prix de vente composée principalement des prix d'achat du gasoil et de l'essence à l'international et des taxes prélevées par l'Etat.....	86
j. Une composante fiscale du prix du gasoil et de l'essence qui diminue proportionnellement à la hausse de leurs prix à l'international.....	87
k. Une marge brute de distribution très fluctuante avec un poids relativement faible dans la composition du prix de vente à la pompe.....	88
l. Des niveaux de marge brute de distribution élevés en 2020 et 2021, période qui a enregistré la chute des cours du pétrole brut et des cotations des produits raffinés à l'international.....	89
m. Un niveau de marge nette (gasoil et essence) oscillant entre un minimum de 0,07 DH/l et un maximum de 0,68 DH/l durant la période (2018-2021).....	89
n. Une activité de distribution des carburants attractive au vu des taux de rentabilité financière très élevés qu'elle permet de dégager.....	90
2. Recommandations.....	91
a. Revoir d'urgence, en priorité et en profondeur le cadre et le mode de régulation de ces marchés....	91
b. Assouplir davantage les conditions d'accès aux marchés du gasoil et de l'essence en amont et en aval en accélérant la mise en œuvre des recommandations émises par le Conseil en 2019.....	92
c. Revoir le cadre légal et réglementaire régissant les relations contractuelles entre les sociétés de distribution et les stations-service.....	92
d. Encourager les opérateurs des marchés du gasoil et de l'essence à utiliser les instruments de couverture des risques.....	94
e. Etudier l'opportunité de maintenir et de développer une activité de raffinage au Maroc.....	95

f. Etendre le régime fiscal appliqué actuellement aux secteurs protégés, au marché de la distribution des produits pétroliers tout en instaurant une taxe exceptionnelle sur les surprofits des sociétés d'importation, de stockage et de distribution du gasoil et de l'essence.....	96
g. Ecarter tout retour éventuel à la subvention directe de ces produits et instaurer en lieu et place des aides directes aux populations les plus vulnérables et des allègements fiscaux adéquats au profit des classes moyennes.....	96
h. Accélérer la mise en œuvre de la stratégie de la transition énergétique.....	98
Annexes	101

Liste des tableaux

Tableau 1 : Evolution des niveaux de stock réel annuel disponible en termes de nombre de jours moyens.....	30
Tableau 2 : Répartition du nombre de stations-service par opérateur.....	33
Tableau 3 : Evolution des parts de marché en volume par opérateur (2018-2021).....	34
Tableau 4 : Evolution des parts de marché en valeur par opérateur (2018-2021).....	35
Tableau 5 : Répartition des ventes du marché en volume (en %) par segment de clientèle (moyenne 2018-2021).....	38
Tableau 6 : Répartition des ventes en volume par opérateur et par segment de clientèle (moyenne 2018-2021).....	38
Tableau 7 : Variations des cours moyens annuels du pétrole brut, des cotations FOB des produits raffinés et des prix de vente du gasoil et de l'essence sur le marché national (2018-2021).....	45
Tableau 8 : Variation des cours moyens mensuels du baril de pétrole brut, des cotations FOB des produits raffinés et des prix de vente du gasoil et de l'essence sur le marché national (janvier-avril 2022).....	46
Tableau 9 : Coefficients de corrélation des prix de vente par rapport aux cotations FOB des produits raffinés.....	47
Tableau 10 : Evolution de la structure du prix de vente TTC en DH d'1l de gasoil par opérateur (2018-2021).....	50
Tableau 11 : Evolution de la structure du prix de vente TTC en DH d'1l de gasoil par opérateur pondérée (2018-2021).....	53
Tableau 12 : Evolution de la structure du prix de vente TTC en DH d'1l de gasoil par opérateur (janvier-avril 2022).....	54
Tableau 13 : Evolution de la structure du prix de vente TTC en DH d'1l de gasoil par opérateur en moyenne pondérée (janvier-avril 2022).....	55
Tableau 14 : Evolution de la structure du prix de vente TTC en DH d'1l d'essence par opérateur (2018-2021).....	58
Tableau 15 : Evolution de la structure du prix de vente TTC en DH d'1l d'essence par opérateur en moyenne pondérée (2018-2021).....	61
Tableau 16 : Evolution de la structure du prix de vente TTC en DH d'1l d'essence par opérateur (janvier-avril 2022).....	62
Tableau 17 : Evolution de la structure du prix de vente TTC en DH d'1l d'essence par opérateur en moyenne pondérée (janvier-avril 2022).....	65
Tableau 18 : Evolution des importations (en kt) et des recettes de l'Etat en TVA et TIC sur le gasoil et l'essence (en MDH).....	68
Tableau 19 : Marges moyennes des sociétés de distribution (en DH/l) (2018-2021).....	69
Tableau 20 : Marges mensuelles moyennes des sociétés de distribution (en DH/l) (janvier-avril 2022)....	71
Tableau 21 : Evolution des indicateurs financiers des 7 premiers opérateurs du marché en MDH (taux de marge globale toutes activités confondues, chiffre d'affaires et résultat net).....	75
Tableau 22 : Evolution des résultats et des marges nettes pour les 7 premiers opérateurs du marché (chiffre d'affaires, résultat net en MDH, volume vendu en millions de litres).....	76
Tableau 23 : Evolution du taux de rentabilité financière en MDH (2018-2021).....	79

Liste des graphiques

Graphique 1	: Evolution des importations globales (gasoil et essence) en valeur et en volume (2018 - 2021)...	26
Graphique 2	: Evolution des importations (en t) du gasoil 10 et de l'essence (2018-2021).....	26
Graphique 3	: Evolution des importations (en MDH) du gasoil 10 PPM et de l'essence (2018-2021)....	27
Graphique 4	: Répartition des importations du gasoil par continent d'origine (moyenne de 2018-2021)...	28
Graphique 5	: Répartition des importations par opérateur en volume (moyenne de 2018-2022).....	28
Graphique 6	: Evolution des capacités de stockage (gasoil et essence) entre 2018 et 2021.....	29
Graphique 7	: Répartition des capacités de stockage du gasoil et du essence par opérateur (exercice 2022)	30
Graphique 8	: Evolution des ventes du gasoil et de l'essence des huit premiers opérateurs du marché (2018-2022).....	31
Graphique 9	: Répartition du réseau en nombre de stations-service par mode de gestion.....	33
Graphique 10	: Parts de marché de chaque opérateur en nombre de stations-service.....	34
Graphique 11	: Répartition des parts de marché en volume par opérateur pour le marché global (gasoil et essence) (moyenne de 2018-2021).....	35
Graphique 12	: Répartition des parts de marché en valeur par opérateur pour le marché global (gasoil et essence) (moyenne de 2018-2021).....	36
Graphique 13	: Evolution des parts de marché par opérateur (2018-2021).....	37
Graphique 14	: Répartition des parts de marché par opérateur pour le canal des stations-service (moyenne de 2018-2021).....	39
Graphique 15	: Répartition des parts de marché par opérateur pour le canal B to B (moyenne de 2018-2021).....	39
Graphique 16	: Répartition des parts de marché par opérateur (gasoil et essence) pour le canal B to B (moyenne de 2018-2021).....	40
Graphique 17	: Evolution des cotations moyennes annuelles FOB (gasoil et essence) et du baril de pétrole brut (2018-2022).....	41
Graphique 18	: Evolution des cotations moyennes bimensuelles FOB (gasoil et essence) et du baril de pétrole brut (premiers mois de 2022).....	42
Graphique 19	: Evolution des cotations moyennes mensuelles FOB du gasoil importé et de ses prix de vente sur le marché national (2018-2022).....	44
Graphique 20	: Evolution des cotations moyennes mensuelles FOB de l'essence importé et de ses prix de vente sur le marché national (2018-2022).....	44
Graphique 21	: Structure du prix de vente TTC des principaux opérateurs d'1l de gasoil (2018-2021)...	51
Graphique 22	: Moyenne pondérée de la structure du prix de vente du gasoil par opérateur (2018-2021)...	53
Graphique 23	: Structure du prix de vente TTC en DH d'1l de gasoil des principaux opérateurs (janvier-avril 2022).....	55
Graphique 24	: Moyenne pondérée de la structure du prix de vente, par opérateur, d'un litre de gasoil (janvier - avril 2022).....	57
Graphique 25	: Evolution de la structure du prix de vente TTC en DH d'1l d'essence par année et par opérateur (2018-2021).....	59
Graphique 26	: Moyenne pondérée de la structure du prix de vente, par opérateur, d'1l d'essence (2018-2021).....	61
Graphique 27	: Structure du prix de vente TTC en DH d'1l d'essence des principaux opérateurs (janvier-avril 2022).....	63

Graphique 28 : Moyenne pondérée de la structure du prix de vente de l'essence par opérateur (janvier-avril 2022).....	65
Graphique 29 : Evolution des marges annuelles moyennes des sociétés de distribution pour le gasoil (en DH/l) (2018-2021).....	70
Graphique 30 : Evolution des marges annuelles moyennes des sociétés de distribution pour l'essence (en DH/l) (2018-2021).....	70
Graphique 31 : Evolution des marges mensuelles moyennes des sociétés de distribution pour le gasoil (en DH/l) (janvier-avril 2022).....	72
Graphique 32 : Evolution des marges mensuelles moyennes des sociétés de distribution pour l'essence (en DH/l) (janvier-avril 2022).....	73
Graphique 33 : Evolution des taux de marges nettes pour les 7 premiers opérateurs du marché (gasoil et essence).....	77
Graphique 34 : Evolution du taux de rentabilité financière (2018 - 2021).....	80

Liste des abréviations

DH	Dirham
FOB	Free On Board
hab	Habitant
hl	Hectolitre
HT	Hors taxes
kg	Kilogramme
kt	Millier de tonnes
l	Litre
MDH	Million de dirhams
MMDH	Milliard de dirhams
Mt	Million de tonnes
ONEE	Office National de l'Électricité et de l'Eau potable
t	Tonne
TCAM	Taux de Croissance Annuel Moyen
TIC	Taxe Intérieure de Consommation
TVA	Taxe sur la Valeur Ajoutée
TTC	Toutes Taxes Comprises
USD	Dollar américain

I. Introduction générale de l'objet de l'avis

1. Présentation du contexte et de l'objet de l'avis

Par décision n° 2022/ق/40 du 25 avril 2022, le Conseil de la concurrence s'est saisi d'office pour avis afin d'examiner l'impact de la flambée des prix des intrants et des matières premières enregistrée au niveau mondial sur le fonctionnement concurrentiel des marchés nationaux.

Cette décision intervient dans un contexte économique marqué par une hausse des prix de vente aux consommateurs quasi-généralisée, touchant presque tous les produits de base. Cette hausse est susceptible de perturber le fonctionnement concurrentiel des marchés nationaux concernés.

Dans ce contexte, le Conseil considère qu'il est approprié de s'interroger si les hausses enregistrées sur le marché national pour répondre à la question de savoir si ces hausses, dépendraient seulement des facteurs exogènes relatifs à la flambée des prix des matières premières importées, ou seraient-elles liées à des éléments ou à des pratiques prohibées par la loi n° 104.12, notamment des ententes ou des abus de position dominante.

Pour ce faire, le Conseil s'est donné pour objectif d'apporter des éléments de réponse et de compréhension quant aux raisons profondes des récentes fluctuations des prix de vente de certains produits et matières, d'évaluer leurs impacts sur les marchés nationaux et de recommander des mesures à même d'améliorer le fonctionnement concurrentiel de ces marchés.

Aussi et en application de la décision précitée, treize produits appartenant à trois grandes familles de produits de base (produits alimentaires, produits énergétiques et matériaux de construction¹) ont été retenus dans le cadre de cet avis.

Toutefois, et en vue d'assurer une meilleure compréhension des problématiques qui sous-tendent ces familles de produits, le présent avis est subdivisé en plusieurs parties, où chaque famille de produits fera l'objet d'un avis distinct : un avis sur les produits énergétiques, un avis sur les matériaux de construction et un dernier sur les produits agroalimentaires.

Dans la première partie, la priorité a été donnée aux produits énergétiques, plus particulièrement, le gasoil et l'essence pour deux raisons essentielles, à savoir :

- ces deux produits représentent pour le Maroc environ 50% de la valeur des importations des produits énergétiques, tous produits confondus,
- la hausse des prix du gasoil et de l'essence impacte les coûts du transport et de production de quasiment toutes les activités économiques.

Dans le présent avis, il sera procédé dans un premier temps, à l'examen du cadre légal et réglementaire régissant les marchés du gasoil et de l'essence, notamment les modalités d'y accéder. Dans un deuxième temps, il sera procédé à l'analyse de la structure et des particularités de ces marchés, en l'occurrence leurs modes de fonctionnement en amont (l'approvisionnement et le stockage) et en aval (les réseaux de distribution).

¹ Au moment de la préparation cet avis, une demande d'avis a été adressée par le parlement concernant la question de la hausse des prix touchant le secteur des matériaux de construction.

Dans un troisième temps, l'analyse portera sur l'appréciation de l'impact de la hausse des prix de ces produits à l'international sur leurs prix de vente au niveau national, tout en examinant la corrélation, d'une part, entre les cotations des produits raffinés au niveau international et les cours du baril de pétrole brut et, d'autre part, les cotations des prix raffinés au niveau international et les prix de vente sur le marché national.

En outre, le présent avis a analysé, d'un côté, l'évolution de la structure du prix de vente du gasoil et de l'essence en procédant à sa décomposition selon les différents postes de charge le constituant et, d'un autre, l'évolution des niveaux de marges par opérateur durant la période 2018-2021 et les premiers mois de l'année 2022.

A cet égard, il convient de souligner que le Conseil a déjà étudié le marché des carburants liquides dans son avis n° A/1/19, rendu le 14 février 2019, relatif au projet de décision du Gouvernement concernant le plafonnement des marges bénéficiaires des carburants liquides et par conséquent, le présent avis permettra de revenir sur les recommandations déjà émises par le Conseil en vérifiant leurs mises en œuvre, afin de reprendre celles qui sont toujours pertinentes compte tenu des évolutions qu'ont connues les marchés concernés.

Enfin, il y a lieu de signaler que lesdits marchés font également l'objet d'une saisine contentieuse en cours portant sur des pratiques anticoncurrentielles sur lesquelles le Conseil de la concurrence n'a pas encore pris de décision finale.

2. Cadre juridique de l'avis

Cet avis s'inscrit dans le cadre des dispositions de l'article 4 de la loi n° 20.13 relative au Conseil de la concurrence qui dispose dans son 3^{ème} alinéa que : « *Le Conseil peut prendre l'initiative de donner un avis sur toute question concernant la concurrence. Cet avis est publié au « Bulletin officiel » pour être accessible au public...* ».

A titre liminaire et afin de circonscrire son champ d'intervention, le Conseil rappelle que le présent avis s'inscrit dans le cadre de ses compétences consultatives et non contentieuses. Ainsi, il ne se prononcera que sur des questions de concurrence d'ordre général et ne procédera aucunement à la qualification juridique des pratiques commerciales des opérateurs relevées sur les marchés concernés.

En effet, seule une saisine contentieuse, initiée par l'administration, les entreprises, les organismes mentionnés au dernier alinéa de l'article 5 de la loi n° 20.13 précitée, les juridictions sur des pratiques relevées dans les affaires dont elles sont saisies², ou le Conseil lui-même³, conditionnée par l'application de la procédure contradictoire prévue par les dispositions de la loi n° 104.12, serait de nature à conduire à une appréciation de la légalité d'une pratique au regard du droit de la concurrence, en l'occurrence les dispositions relatives aux pratiques anticoncurrentielles.

2 1^{er} alinéa de l'article 6 de la loi n° 20.13.

3 1^{er} alinéa de l'article 4 de la loi n° 20.13.

Il en découle que le présent avis s'est fixé comme objectif principal de répondre à la question de savoir si les hausses constatées sur le marché national seraient liées aux éléments exogènes relatifs à la flambée des prix du gasoil et essence importés ou à des éléments en rapport avec des pratiques interdites par la loi n° 104.12, notamment des ententes ou des abus de position dominante.

3. Actes d'instruction

Dans le cadre de l'instruction de cet avis, dix auditions ont été organisées avec les parties prenantes suivantes :

- le ministère de la Transition Energétique et du Développement Durable ;
- la société Afriquia SMDC (Société Marocaine de Distribution de Carburants) ;
- la société Vivo Energy Maroc ;
- la société TotalEnergies Marketing Maroc ;
- la société Green Oil ;
- la société OLA Energy ;
- la société SOMAP (Société Marocaine des pétroles) ;
- la société Winxo ;
- le Groupement des Pétroliers du Maroc ;
- la Fédération nationale des propriétaires, commerçants et gérants des stations de service.

L'instruction a également été enrichie par les données figurant dans de nombreux rapports publics, en particulier l'avis du Conseil de la concurrence du 14 février 2019 relatif au projet de décision du Gouvernement concernant le plafonnement des marges bénéficiaires des carburants liquides et le rapport de la Cour des Comptes de décembre 2016 sur les stocks de sécurité au Maroc.

Enfin, des demandes d'information et des questionnaires ont été utilisés pour le recueil des données auprès des différents opérateurs du marché, du ministère de l'Economie et des Finances et du ministère de la Transition Energétique et du Développement Durable. A signaler que ces questionnaires ont concerné l'ensemble des opérateurs du marché, aussi bien ceux auditionnés que ceux qui ne l'ont pas été.

II. Rappel du cadre légal et réglementaire actuel régissant les marchés du gasoil et de l'essence

1. Cadre légal et réglementaire en vigueur

Ce paragraphe présente l'évolution du cadre légal et réglementaire du marché du gasoil et de l'essence et examine les principales préoccupations concurrentielles qui en découlent.

Rappelons de prime abord que, malgré la libéralisation des prix du gasoil et de l'essence depuis la fin de 2015, le marché de ces produits reste très encadré par une réglementation

détaillée, qui a instauré un système d'agrément pour l'accès à ce marché et a soumis tous les maillons de l'activité liés à ces produits à un contrôle administratif rigoureux.

Il s'agit d'un secteur qui est régi par plusieurs textes législatifs et réglementaires encadrant les différents aspects relatifs à ces produits et ce, à tous les niveaux de leurs chaînes de valeur : importation, réception, stockage et distribution.

Ainsi, les principaux textes se présentent comme suit :

Les lois

- Dahir portant loi n° 1-72-255 du 22 février 1973 sur l'importation, l'exportation, le raffinage, la reprise en raffinerie et en centre emplisseur, le stockage et la distribution des hydrocarbures ;
- Loi n° 4.95 modifiant et complétant le dahir portant loi n° 1-72-255 du 22 février 1973 sur l'importation, l'exportation, le raffinage, la reprise en raffinerie et en centre emplisseur, le stockage et la distribution des hydrocarbures.

Les décrets

- Décret n° 2-72-513 du 7 avril 1973 pris pour l'application du dahir portant loi n° 1-72-255 du 22 février 1973 sur l'importation, l'exportation, le raffinage, la reprise en raffinerie et en centre emplisseur, le stockage et la distribution des hydrocarbures ;
- Décret n° 2-95-699 du 22 mai 1996 modifiant et complétant le décret n° 2-72-513 du 7 avril 1973 pris pour l'application du dahir portant loi n° 1-72-255 du 18 moharrem 1393 (22 février 1973) sur l'importation, l'exportation, le raffinage, la reprise en raffinerie et en centre emplisseur, le stockage et la distribution des hydrocarbures.

Les arrêtés ministériels

- Arrêté du ministre de l'énergie, des mines, de l'eau et de l'environnement n° 1474-08 du 8 août 2008 modifiant l'arrêté n° 393-76 relatif aux stocks de sécurité des produits pétroliers ;
- Arrêté du Ministre de l'Energie et des Mines n° 1282-06 du 30 juin 2006 relatif au réseau de distribution au détail des repreneurs en raffinerie d'hydrocarbures raffinés autres que les gaz de pétrole liquéfiés.

En plus de ces textes, d'autres arrêtés ministériels ont été adoptés, dont le dernier en date est celui du 16 juillet 2021. Ces arrêtés portent sur le volet de la qualité de ces produits, notamment les caractéristiques auxquelles doivent répondre ces produits afin qu'ils soient conformes aux standards de qualité définis.

Ainsi, force est de constater que cette activité fait l'objet d'un cadre légal et réglementaire remontant à 1973⁴, qui est toujours en application malgré la promulgation d'une nouvelle

4 Dahir portant loi n° 1-72-255 (18 moharrem 1393) sur l'importation, l'exportation, le raffinage, la reprise en raffinerie et en centre emplisseur le stockage et la distribution des hydrocarbures (Bulletin Officiel du 21 mars 1973).

loi en 2015 sous le numéro 67.15⁵, qui n'est pas encore entrée en vigueur en raison de la non-publication de ses textes d'application.

a. Les textes régissant le segment amont du marché concernant les activités d'importation, de réception et de stockage

Pour l'exercice de l'activité d'importateur d'hydrocarbures raffinés, la réglementation en vigueur⁶ exige l'obtention d'un agrément délivré par le ministère en charge de l'énergie. Pour qu'un demandeur puisse se procurer cet agrément, il faut qu'il remplisse deux conditions cumulatives : d'abord, posséder des capacités techniques et financières suffisantes et ensuite, disposer de la capacité suffisante pour satisfaire aux obligations de stockage de sécurité, sans que cette capacité soit inférieure à 2000 m³. Cette capacité peut être soit détenue en propre ou bien louée par contrat de location⁷.

Le délai de traitement des demandes d'agréments est de 6 mois, à partir de la date de réception du dossier complet. L'absence d'une réponse à l'expiration de ce délai s'assimile à une autorisation par défaut.

Aussi, la réglementation ouvre la possibilité de cession ou de fusion de l'agrément de reprise en raffinerie accordé moyennant l'obtention de l'autorisation préalable du ministre en charge de l'énergie.

Concernant le stockage, il y a lieu de noter que la création ou le transfert de dépôts de stockage des repreneurs en raffinerie sont soumis à une autorisation préalable du ministre en charge de l'énergie. En effet, l'article 16 de la loi n° 1-72-255 du 22 février 1973 fixe la liste des documents devant accompagner la demande d'autorisation, entre autres, l'autorisation de construire délivrée par l'autorité communale.

Les opérateurs sont astreints à un ensemble de règles concernant le niveau des stocks. A ce sujet, ils sont tenus de disposer d'un stock de sécurité représentant l'équivalent de 60 jours de leurs ventes sur le marché intérieur sans que ce stock puisse être inférieur à 2000 m³.

En supplément, et du côté des distributeurs, ces derniers doivent disposer de capacités de stockage suffisantes pour pouvoir constituer et conserver, dans chaque région, un stock de sécurité équivalent à 30 jours de leurs ventes en produits pétroliers dans cette région⁸. En principe, les distributeurs ne peuvent entamer leurs stocks de sécurité

5 Loi n° 67.15 modifiant et complétant le dahir portant loi n° 1-72-255 du 18 moharrem 1393 (22 Février 1973) sur l'importation, l'exportation, le raffinage, la reprise en raffinerie et en centre emplisseur, le stockage et la distribution des hydrocarbures.

6 Décret n° 2-95-699 du 4 moharrem 1417 (22 mai 1996) modifiant et complétant le décret n° 2-72-513 du 3 rabii I 1393 (7 avril 1973) pris pour l'application du dahir portant loi n° 1-72-255 du 18 moharrem 1393 (22 février 1973) sur l'importation, l'exportation, le raffinage, la reprise en raffinerie et en centre emplisseur, le stockage et la distribution des hydrocarbures.

7 D'après les déclarations du représentant du ministère chargé de l'énergie, sur les cinq dernières années, plus de 80% des agréments ont été délivrés à des opérateurs avec des contrats de locations situés au niveau du port de Tanger-Med.

8 Cour des comptes, rapport de décembre 2016 sur les stocks de sécurité.

qu'après autorisation du ministère chargé de l'énergie⁹.

En cas du non-respect de ces dispositions, le dahir portant loi n° 1-72-255 du 22 février 1973 prévoit l'application d'une amende de l'ordre de 5 DH/m³ de produit raffiné pour le défaut de stockage constaté. Cette amende est multipliée par le nombre de jours durant la période où l'infraction persiste.

b. Les textes régissant le segment aval du marché de la distribution du gasoil et de l'essence

S'agissant de l'activité aval portant sur le volet distribution des hydrocarbures raffinés, la réglementation en vigueur a prévu diverses obligations envers les nouveaux entrants. L'article premier de l'arrêté n° 1282-06 susmentionné précise que, pour accéder à ce marché, il faut que le demandeur dispose, dès le début, d'un réseau de distribution constitué d'au moins 30 stations-service.

Outre cette exigence, l'implantation des stations-service est soumise à une deuxième condition relative à la règle de chaînage :

- A l'intérieur des périmètres urbains, les stations-service doivent se placer à plus de 500 mètres en ligne droite d'une installation déjà existante .
- Hors des périmètres urbains, elles doivent se trouver à plus de 30 kilomètres d'une installation déjà existante de la même marque ou à plus de 2 kilomètres de la station la plus proche d'un îlot de stations.

A signaler que pour toute demande de création de stations-service, de changement de marque ou de déplacement d'une station existante, la réglementation en vigueur prévoit un délai de 4 mois à compter de la date de réception du dossier complet, pour que le ministère chargé de l'énergie puisse statuer sur la demande d'autorisation. Le défaut de décision à l'expiration de ce délai équivaut à une autorisation.

De surcroît, il importe de préciser que conformément à la réglementation actuelle, il n'est pas possible de créer des stations-service indépendantes et non affiliées à une marque. Il s'agit d'une activité qui est réservée uniquement aux opérateurs disposant d'agrément de reprise en raffineries¹⁰.

Sur ce volet de la distribution, la loi interdit la vente de ces produits par l'importateur ou le raffineur à des personnes autres que les repreneurs en raffinerie qui sont agréés.

Le non-respect de ces dispositions implique l'application d'amendes pécuniaires allant de 5 000 à 50 000 DH qui peuvent concerner également l'acheteur concerné.

Par ailleurs, il importe de signaler que le terme « distribution » désigne, selon la loi n° 1-72-255 précitée, l'ensemble des opérations techniques et administratives liées à la vente sur le marché intérieur des produits pétroliers liquides en gros ou en détail.

⁹ L'article 4 de l'arrêté du ministre de l'énergie, des mines, de l'eau et de l'environnement n° 1474-08 du 8 août 2008 modifiant l'arrêté n° 393-76 du 17 février 1977 relatif aux stocks de sécurité des produits pétroliers.

¹⁰ Dans la nouvelle loi n° 67.15 précitée, le terme distributeur désigne tout opérateur autorisé à s'approvisionner directement auprès d'une raffinerie ou d'un importateur en vue d'exercer l'activité de distribution.

Ce qui veut dire que la vente peut concerner aussi bien le canal B to B (vente en gros) des professionnels, tels que les industriels, les sociétés de transport, l'Office National de l'Électricité et de l'Eau potable (ONEE) et le Groupe OCP, que le réseau des stations-service desservant le consommateur final.

2. Analyse du cadre légal et réglementaire du point de vue concurrentiel

L'examen du cadre réglementaire encadrant ce marché a permis de relever un certain nombre de points liés à des préoccupations d'ordre concurrentiel. Ces questions concernent, en particulier, les conditions d'accès susceptibles d'attirer plus d'investisseurs et, par voie de conséquence, d'améliorer le fonctionnement concurrentiel de ce marché.

a. Sur les conditions d'obtention de l'agrément d'importation

L'une des conditions prévues par la réglementation pour obtenir l'agrément d'importation est celle des capacités techniques et financières suffisantes.

Les modalités d'application de ce critère sont indéfinies et imprécises et restent du ressort du pouvoir d'appréciation discrétionnaire du Ministère permettant de statuer sur les demandes.

En effet, la réglementation ne fixe pas avec précision les exigences techniques et financières que doivent remplir les nouveaux investisseurs pour obtenir l'agrément, ce qui laisse un large pouvoir d'appréciation au Ministère pour définir l'étendue et la portée de ces conditions.

Ainsi, ces imprécisions peuvent conduire à des traitements personnalisés discriminatoires et peuvent aboutir à des situations de non-transparence où les règles ne seraient pas appliquées de la même façon aux demandeurs et fausser ainsi, le jeu de la libre concurrence sur ce marché.

b. Sur le nombre de stations-service nécessaire pour démarrer l'activité de distribution

Sur ce point, la condition de disposer d'un minimum de 30 stations-service, en une seule fois et dès le début de l'activité, semble être contraignante à remplir pour pouvoir pénétrer ce segment. Cela nécessite la mobilisation de moyens financiers importants de la part des nouveaux investisseurs, ce qui n'est pas toujours à la portée des petits et moyens investisseurs¹¹.

Ce poids financier s'amplifie davantage lorsqu'il est combiné à l'investissement qu'il faut débloquer pour la construction de la capacité de stockage minimale de 2000 m³ requise par la réglementation.

11 Avis n° A/1/19 du Conseil de la concurrence : 240 MDH dans le cas d'un réseau de 30 stations-service en propre et 900 000 DH dans le cas d'un réseau de 30 stations-service en mode de gestion libre.

A titre d'illustration, les estimations fournies par un des opérateurs du marché indiquent que le coût moyen de création d'un bac de stockage est d'environ 4000 DH/m³, ce qui signifie que la réalisation d'une infrastructure de stockage minimale de 2000 m³ requiert la mobilisation, dès le départ, d'un investissement de 8 MDH. Sans compter le prix du foncier qui devient de plus en plus rare et par conséquent, très cher.

A cela il faut ajouter tous les moyens financiers nécessaires pour remplir les cuves de stockage et gérer le stock. Avec la forte volatilité actuelle des cours à l'international, disposer d'un stock important constitue un avantage en cas de hausses des cours et représente une sérieuse préoccupation en cas de leur baisse, se traduisant par des pertes d'argent conséquentes.

Dans ce cadre, il convient d'indiquer que le Ministère de tutelle a ouvert, depuis 2010, une petite brèche consistant à accorder des autorisations provisoires pour les demandeurs qui présentent 10 contrats de distribution, à condition de fournir les 20 contrats de stations-service restants durant la période allant de 2 à 4 ans, à compter de la date de la signature de l'agrément provisoire de reprise en raffinerie, pour pouvoir décrocher l'autorisation définitive.

Sur le principe, le Conseil prend note de la volonté du Ministère d'encourager l'investissement dans ce segment, mais s'interroge sur l'utilité de continuer d'adopter une mesure ne reposant sur aucun fondement réglementaire précisant clairement les conditions nécessaires à remplir, alors qu'un simple arrêté ministériel, clarifiant ces conditions pouvait amender l'ancien arrêté n° 1282-06.

Sur le plan procédural, les opérateurs, qu'ils soient importateurs ou distributeurs, sont autorisés en deux temps. Premièrement, ils doivent disposer d'une autorisation de construire délivrée par la commune et, deuxièmement, ils doivent être autorisés par le ministère en charge de l'énergie.

A ce sujet, le Conseil constate que ce mode opératoire n'est pas approprié pour au moins deux raisons :

D'abord, l'investisseur se voit confronté à deux processus indépendants faisant perdre à ce dernier beaucoup de temps et, par voie de conséquence, retarder la décision de réalisation de l'investissement.

Ensuite, ce même investisseur pourrait dépenser du temps pour obtenir l'autorisation de construire auprès de la commune et une fois sa demande de création de la station-service est déposée auprès du Ministère on lui refuse l'octroi de l'autorisation.

c. Sur les montants des amendes appliqués en cas de vente du gasoil et de l'essence en dehors du circuit des stations-service

Comme exposé antérieurement, la livraison des carburants par l'importateur ou le distributeur à des personnes autres que les distributeurs agréés est passible d'une amende pécuniaire.

A ce sujet, le Conseil constate que ce dispositif est critiquable à double titre :

- Primo, parce qu'une amende forfaitaire maximale de 50 000 DH n'est pas suffisamment dissuasive compte tenu des niveaux de chiffres d'affaires réalisés par les opérateurs du marché.
- Secundo, parce qu'une amende fixée en valeur absolue et non en pourcentage est incompatible avec le principe de proportionnalité, voire discriminatoire et revient à traiter de la même manière et indistinctement des infractions différentes.

Ainsi, la même amende s'applique indifféremment à toutes les infractions pour des volumes largement différents. Une entreprise qui a écoulé un volume de 1000 tonnes, par exemple, est logée à la même enseigne et traitée de la même manière qu'une deuxième qui a vendu un volume de 100 tonnes, alors que les gains pouvant être dégagés sont complètement différents.

D'un point de vue concurrentiel, une telle approche donne un avantage concurrentiel injustifié pour la première entreprise et représente un inconvénient pour la deuxième.

III. Structures des marchés du gasoil et de l'essence et appréciation de leur fonctionnement concurrentiel

Seront tout d'abord présentés les principaux opérateurs du marché, la structure du marché au niveau du segment de l'approvisionnement, du stockage et de la distribution, puis l'appréciation du niveau de sa concentration.

1. Au niveau du segment de l'approvisionnement et du stockage

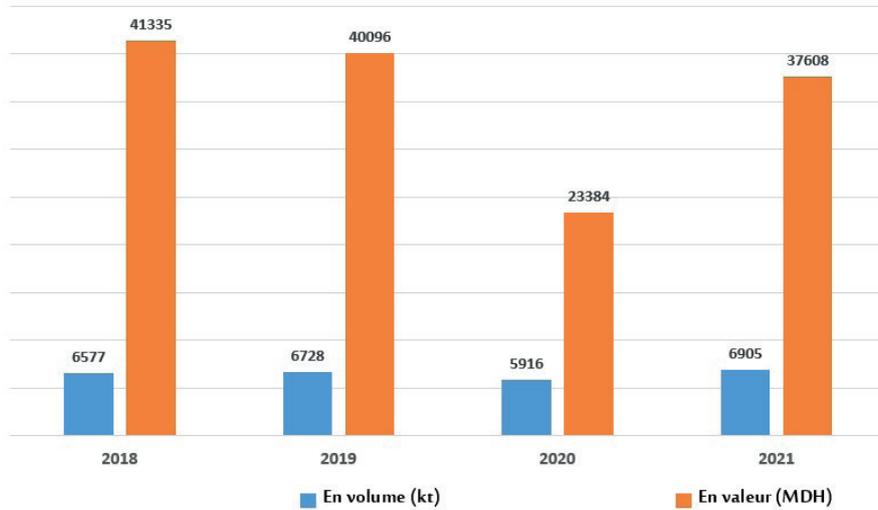
Rappelons d'abord que le Maroc n'est pas un pays producteur de pétrole et que ses besoins en hydrocarbures ont été satisfaits par des importations essentiellement de pétrole brut, destinés au seul raffineur du pays (la société Samir) avant l'arrêt de ses activités en 2015, et depuis cette date, par des importations de produits raffinés (gasoil et essence).

Le Maroc est passé ainsi, d'une dépendance totale au pétrole brut importé à une dépendance totale aux produits raffinés importés (gasoil, essence, fuel, etc.).

Cette dépendance totale aux importations pèse sur la balance commerciale du pays avec une facture moyenne (2018-2021) de près de 35 MMDH/an rien que pour les importations du gasoil et de l'essence. Cette facture s'élève à environ 76 MMDH en intégrant tous les autres produits énergiques, en l'occurrence le gaz et le fuel.

L'évolution des importations en valeur (en MDH et en volume en milliers de tonnes (kt)) sur la période 2018-2021 est représentée dans les graphiques ci-après :

Graphique 1 : Evolution des importations (gasoil et essence) en valeur et en volume (2018–2021)



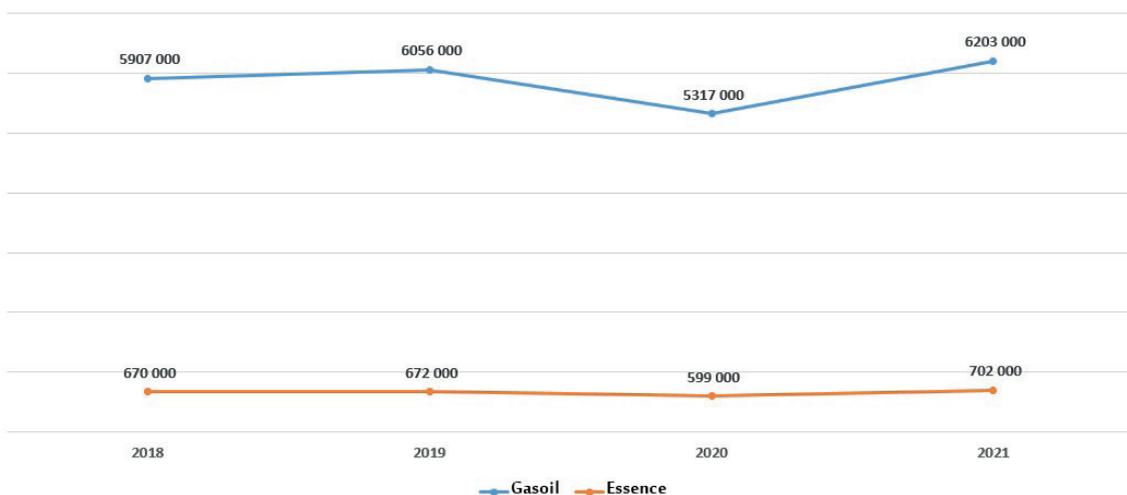
Source : Office des changes

Les importations du gasoil et de l'essence ont connu en volume, une augmentation de 2,5% et 17% en 2019 et 2021 respectivement. En valeur, une diminution de 3% est observée en 2019 et une nette progression de 61% en 2021.

Les importations de ces deux produits en 2020 ont connu, en raison des mesures sanitaires de la Covid-19 instaurées au Maroc ainsi que dans le monde, un repli de 12,5% en volume et près de 42% en valeur.

Quant aux augmentations enregistrées en 2021 en valeur et en volume, elles s'expliquent par la reprise de la demande au niveau mondial, qui a causé l'augmentation des cotations du pétrole brut au niveau international qui sont passées de 42 USD/t en 2020 à 71 USD/t en 2021, soit une hausse de près de 70%.

Graphique 2 : Evolution des importations (en t) du gasoil 10 et de l'essence (2018-2021)

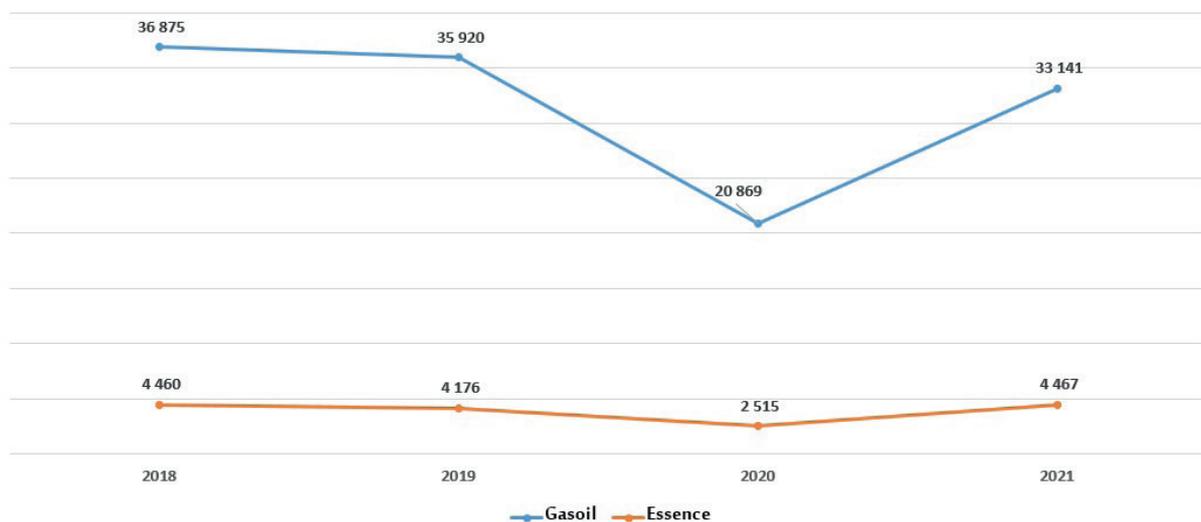


Source : fait à partir des données communiquées par l'Office des changes

Dans le détail, et comme le montre le graphique ci-dessus, l'évolution des importations du gasoil (en volume) a connu, entre 2018 et 2021, une légère hausse de près de 5%, soit un taux de croissance annuel moyen (TCAM) de 1,25%.

L'année 2020 s'est caractérisée par une baisse des importations du gasoil de l'ordre de 12,2% en raison des restrictions de déplacement imposées par le contexte de la crise sanitaire de la covid-19. Concernant l'essence, les importations ont enregistré pratiquement les mêmes tendances, avec un TCAM de 1,2% entre 2018 et 2021 et une diminution des importations de 10,9%, soit 73 000 t de moins en 2020 par rapport à 2021.

Graphique 3 : Evolution des importations (en MDH) du gasoil 10 PPM et de l'essence (2018-2021)



Source : fait à partir des données communiquées par l'Office des changes

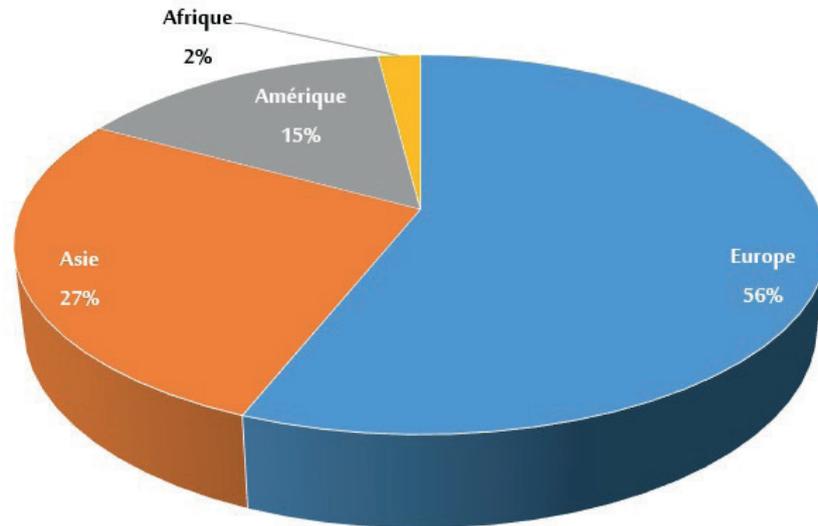
Il ressort du graphique ci-dessus que l'évolution des importations en valeur a poursuivi, dans l'ensemble, la même tendance enregistrée en termes de volume, avec toutefois des proportions différentes.

L'analyse par produit fait apparaître que le gasoil a connu deux baisses consécutives en 2019 et 2020, respectivement de 2,6% et de 41,9%, suivies d'une hausse des valeurs des importations de l'ordre de 58,8% en 2021 (ou 16,6% en volume). Les mêmes tendances ont été enregistrées pour l'essence avec deux baisses de l'ordre de 6,4% et de 39,8% en 2019 et 2020, suivies d'une hausse de 77,6%.

Ces augmentations des importations en valeur s'expliquent essentiellement par l'évolution des cours du pétrole brut au niveau mondial, qui ont connu d'une part, une baisse en 2020 en raison d'un repli de la demande lié aux restrictions sanitaires qui étaient en place (cours du pétrole brut 42 USD/t) et, d'autre part, une augmentation en 2021 du fait de l'allègement des restrictions en matière de déplacement dans la plupart des pays du monde (cours du pétrole brut 71 USD/t).

i. Répartition des importations par pays d'origine

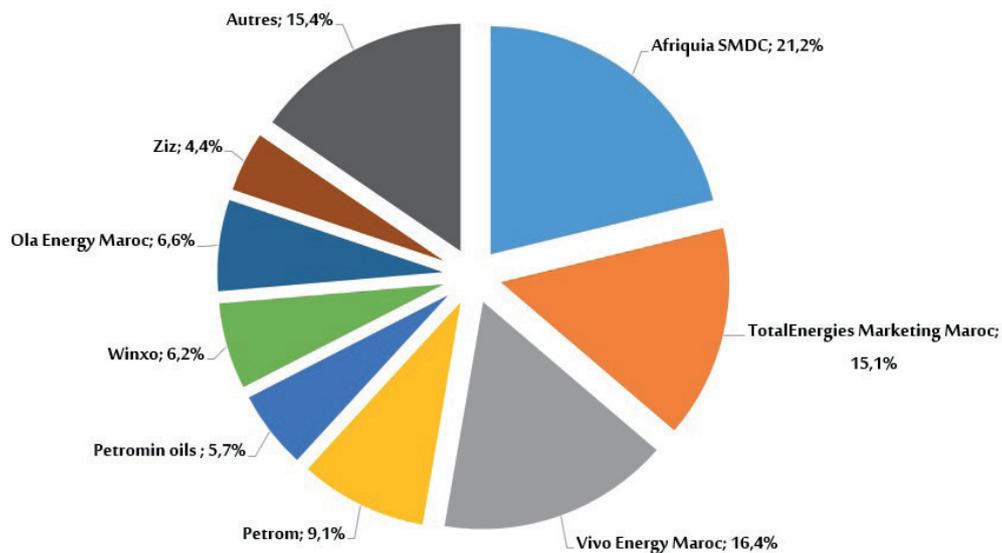
Graphique 4 : Répartition des importations du gasoil par continent d'origine (moyenne de 2018-2021)



Source : fait à partir des données communiquées par l'Office des changes

En termes de répartition géographique des importations du gasoil, le Maroc importe en moyenne annuelle (2018-2021), pour plus de 56% de ses besoins de l'Europe, essentiellement de l'Espagne, de l'Italie et du Portugal ; près de 28% de l'Asie, en particulier de l'Arabie Saoudite, de l'Inde et de la Malaisie et environ 15% de l'Amérique. S'agissant de l'essence, il est totalement importé de l'Europe.

Graphique 5 : Répartition des importations par opérateur en volume (moyenne de 2018-2021)



Source : fait à partir des données communiquées par les opérateurs du marché

Comme le montre le graphique ci-dessus, et pour la période 2018-2021, trois opérateurs représentent 52,7% des importations (en volume), à savoir Afriquia SMDC, Vivo Energy Maroc et TotalEnergies Marketing Maroc.

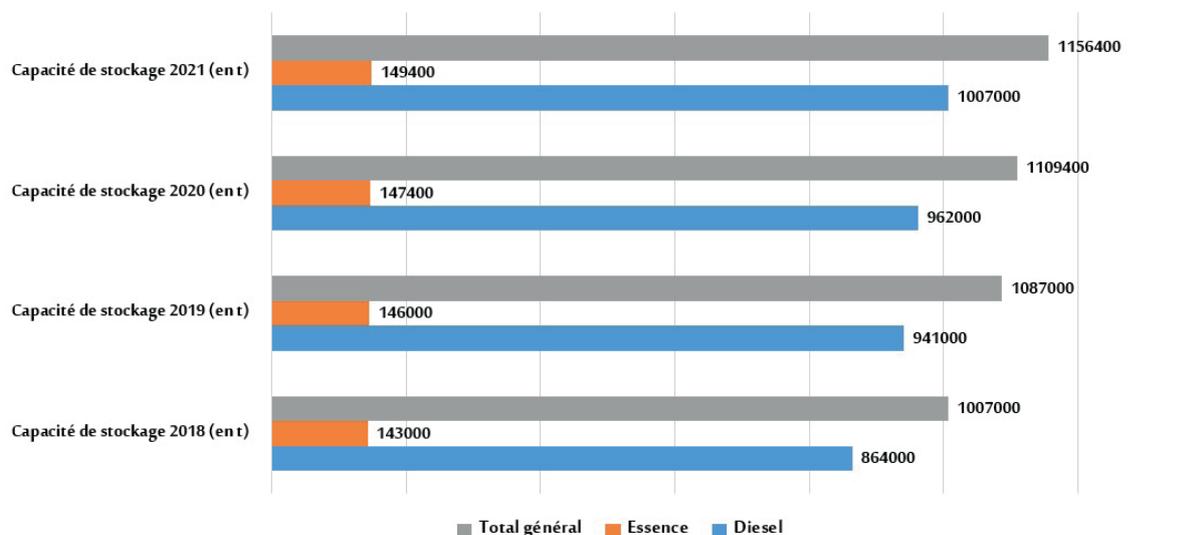
Toujours par rapport à la période allant de 2018 à 2021, les importations des 8 premiers importateurs du marché représentent 84,6% du total des importations. Quant aux 17 opérateurs importateurs restants, ils ne représentent que 15,4% du volume importé en 2021.

Ces parts de marché, en volume, sont liées aux capacités de stockage des opérateurs importateurs. En effet, les trois gros opérateurs accaparent 52% des volumes d'importations en 2021 et disposent de 51,6% des capacités de stockage du gasoil et de l'essence au niveau national. Cette corrélation entre la capacité de stockage et les volumes d'importations est restée stable depuis 2018, malgré l'entrée de nouveaux opérateurs importateurs sur le marché (deux (2) importateurs en 2019, cinq (5) en 2020 et sept (7) en 2021). Ces nouveaux opérateurs importateurs sont de petite taille et réalisent de petits volumes de ventes (leurs parts de marché ne dépassent pas les 1%).

Par ailleurs, il importe de signaler que sur les 29 sociétés de distribution des produits pétroliers liquides, 25 disposent de l'agrément d'importation.

ii. Capacité de stockage

Graphique 6 : Evolution des capacités de stockage (gasoil et essence) entre 2018 et 2021



Source : Ministère de la Transition Énergétique et du Développement Durable

En ce qui concerne le gasoil et l'essence, les capacités de stockage des distributeurs en gros sont passées de 1 007 000 t en 2018 à 1 156 400 t en 2021, soit une augmentation de 15%.

Il est à noter que le gasoil a constitué en 2021, 55% de la consommation nationale des produits pétroliers (soit 6,18 millions de tonnes) et l'essence 6% seulement (soit 705 000 tonnes)¹².

12 Présentation de la Ministre de la Transition Énergétique et du Développement Durable devant la commission des infrastructures, de l'énergie, des mines et de l'environnement, en date du 13 avril 2022.

Tableau 1 : Evolution des niveaux de stock réel annuel disponible en termes de nombre de jours moyens

	2018	2019	2020	2021	Moyenne (2018-2021)	Moyenne (Janv-Avril 2022)
Gasoil	19,3	23,6	26,8	28,8	24,6	20,2
Essence	21,2	24,0	36,1	31,5	28,2	28,2
Total	20,3	23,8	31,4	30,1	26,4	24,2

Source : Ministère de la Transition Énergétique et du Développement Durable

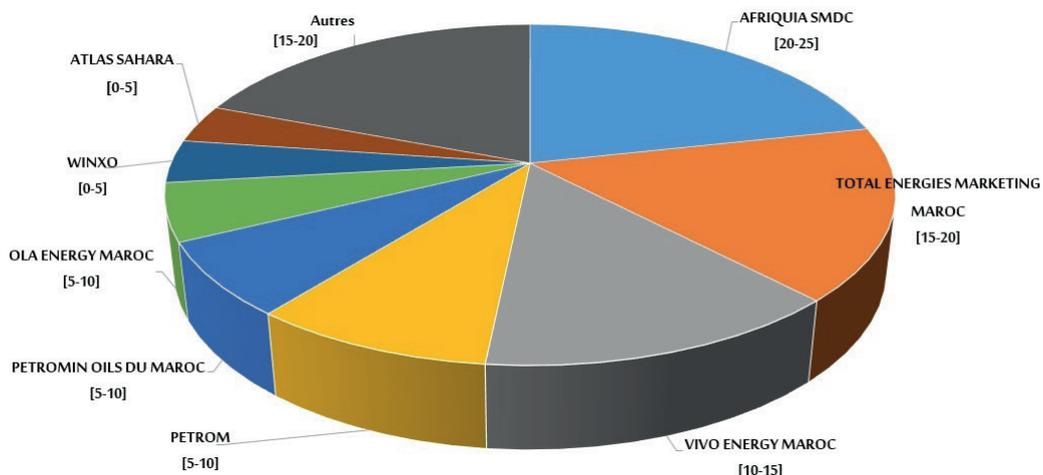
Les stocks de sécurité des produits pétroliers enregistrent une insuffisance chronique par rapport au niveau prévu par la réglementation qui est de 60 jours de consommation pour les produits raffinés chez les distributeurs.

Pour le gasoil, les stocks disponibles à fin 2021 ne permettaient pas de couvrir en moyenne que 28,8 jours de consommation. Pour l'essence, et pour la même année, ces stocks ne couvraient que 31,5 jours de consommation.

En ce qui concerne les 4 premiers mois de 2022, le stock disponible moyen du gasoil a encore diminué pour n'atteindre que 20,2 jours au lieu de 24,6 jours pour la période 2018-2021.

L'analyse par opérateur, illustrée par le graphique ci-dessous, indique que sur les 1,2 millions de tonnes de capacité de stockage disponible, les quatre premiers opérateurs du marché disposent de plus de la moitié des capacités (61%), à savoir : Afriquia SMDC, TotalEnergie Marketing Maroc, Vivo Energy Maroc et Petrom.

Graphique 7 : Répartition des capacités de stockage du gasoil et de l'essence par opérateur (exercice 2022)



Source : Ministère de la Transition Énergétique et du Développement Durable

Par ailleurs, il est à noter que certains opérateurs importateurs, qui sont des concurrents sur le segment de la distribution, participent, en commun, dans le capital social des sociétés de stockage.

Ainsi, à titre d'illustration, Vivo Energy Maroc, TotalEnergie Marketing Maroc, Ola Energy Maroc, Petrom et Winxo participent dans le capital social de la Compagnie d'Entreposage

Communautaire (C.E.C). Un autre exemple de société de stockage commune est celui de la Société d'Entreposage de Jorf (SEJ) dans laquelle Afriquia SMDC et TotalEnergies Marketing Maroc sont conjointement actionnaire de la société.

2. Au niveau du segment de la distribution

Le segment de la distribution des produits pétroliers est assuré par 29 sociétés appartenant majoritairement à des groupes nationaux.

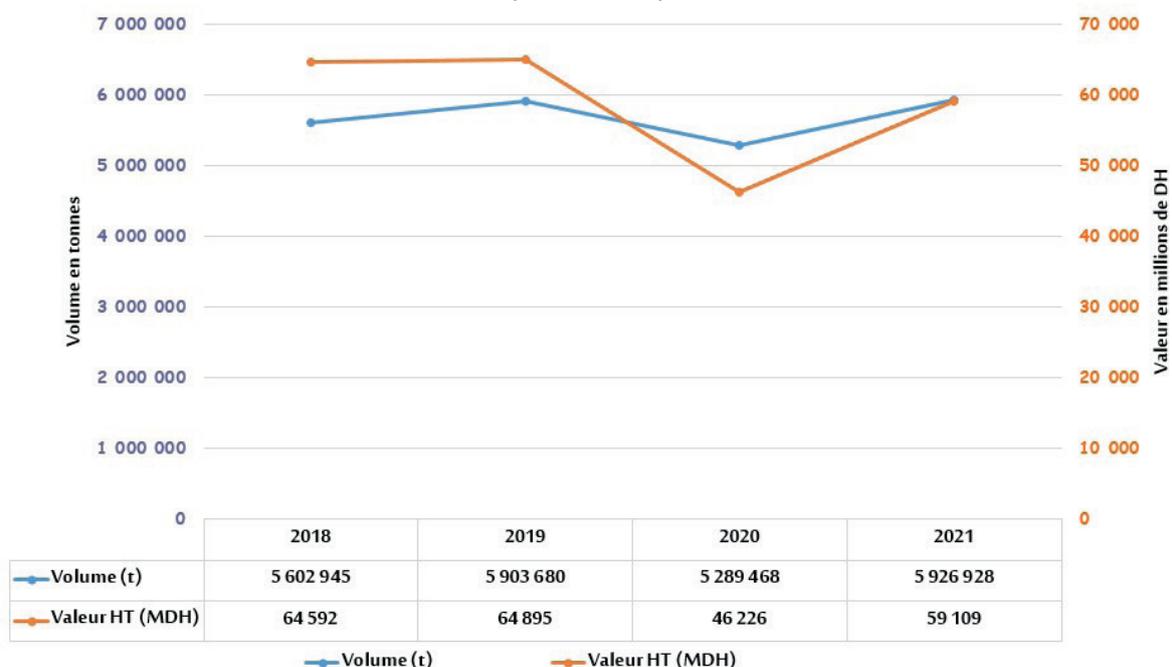
Sur les 12 dernières années, le marché de la distribution a connu l'entrée de 11 nouveaux opérateurs, soit près d'une entrée par an sans que le marché n'enregistre la sortie d'aucun opérateur.

Selon les données communiquées par le ministère en charge de l'Énergie, les ventes annuelles moyennes (consommation) en carburants des quatre dernières années (2018-2021) ont atteint près de 6,6 Mt (environ 8,3 milliards de litres), ce qui représente une consommation moyenne de 228 l/hab/an. Le gasoil représente 90% de la consommation globale du carburant.

Quant au chiffre d'affaires réalisé par ce segment de marché, il convient de signaler qu'à défaut de disponibilité des données sur le marché global, tous opérateurs confondus, seule la valeur moyenne annuelle (2018-2021) des ventes des huit premières sociétés, représentant près de 90% des importations globales et 86% des volumes vendus, a été calculée et qui s'élève à environ 58,7 MMDH.

Le graphique qui suit présente l'évolution des ventes en gasoil et essence en volume et en valeur pour la période 2018-2021 des huit premiers opérateurs du marché :

Graphique 8 : Evolution des ventes en gasoil et essence des huit premiers opérateurs du marché (2018-2022)



Source : établi sur la base des données fournies par les opérateurs du marché

En termes de volume, les ventes ont enregistré une légère baisse entre 2018 et 2021 avec une chute plus accentuée en 2020 qui s'explique essentiellement par le contexte de la crise sanitaire de la covid-19 qui a fortement impacté la mobilité des gens.

En effet, les volumes écoulés, qui avaient augmenté en 2019 de près de 5% par rapport à 2018, ont chuté de 10,5% en 2020, puis se sont inscrits dans une tendance haussière en 2021 pour dépasser les niveaux de ventes d'avant 2018 (+6%).

Sur les quatre premiers mois de 2022, les ventes ont atteint environ 1,8 Mt, ce qui représente une baisse de près de 6,7% par rapport à la moyenne des quatre premiers mois de 2021 et une légère diminution de 1,3% en comparaison à la même période de 2018, l'année de référence d'avant la crise sanitaire.

En termes de valeur, les ventes sont restées pratiquement stables en 2018 et 2019 au niveau de 64,5 MMDH, avant de chuter à 46 MMDH en 2020, soit 29% de moins. Ensuite, la valeur a commencé à augmenter en 2021, avec une forte accélération en 2022.

D'après le graphique n° 8, l'évolution des volumes et du chiffre d'affaires des opérateurs a suivi la même tendance avec néanmoins deux exceptions : entre 2019 et 2020, la baisse du chiffre d'affaires était de 28% alors que celle du volume n'a été que de 10%. Entre 2020 et 2021, c'est l'inverse qui s'est produit puisque les volumes ont augmenté de 12%, tandis que le chiffre d'affaires s'est accru de plus de 28%.

Les différences observées entre les évolutions des ventes en valeur et en volume s'expliquent, surtout, par les fluctuations des prix de vente du gasoil et de l'essence sur le marché national, qui ont connu une baisse entre 2019 et 2020, avant d'augmenter en 2021 suite à l'allègement des mesures de restrictions sanitaires.

i. Structure du segment de la distribution par type de station-service

Le réseau de distribution marocain compte 2 993 stations-service. Durant la période examinée, le rythme de création de stations-service a enregistré une dynamique haussière très marquée, passant de 2 491 en 2018 à 2 993 à fin avril 2022, soit un accroissement d'environ 18% et une moyenne de création de 125 stations par an.

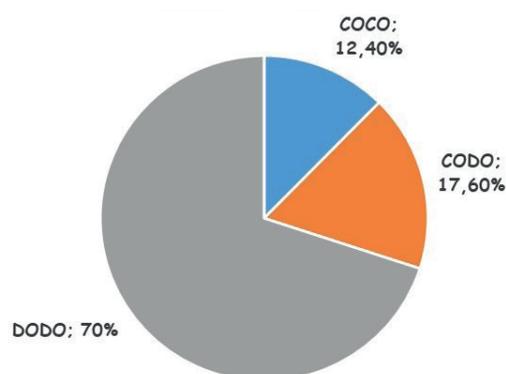
Le réseau des stations-service existant est segmenté en trois grandes catégories selon la propriété du fonds de commerce et le type d'exploitation. Ainsi, on distingue trois principaux modes d'exploitation des stations-service :

- **COCO** : Company Owned Company Operated, où la société pétrolière est propriétaire de la station et assure également sa gestion (Gestion directe) ;
- **DODO** : Dealer Owned Dealer Operated, où les fonds de commerce appartiennent à des tiers et pour lesquels la société pétrolière dispose d'une relation contractuelle directe avec ces partenaires, comprenant l'exclusivité d'approvisionnement en carburants ;
- **CODO** : Company Owned Dealer Operated, où la société pétrolière est propriétaire ou locataire des fonds de commerce et les stations sont exploitées par des locataires gérants mandataires de la compagnie, moyennant un contrat généralement conclu entre les deux parties.

Il convient de signaler qu'il existe un 4^{ème} mode d'exploitation des stations-service, très peu utilisé, dit DOCO (Dealer Owned Company Operated), où les stations appartiennent à des tiers mais qui sont exploitées et gérées par la société pétrolière.

Graphique 9 : Répartition du réseau en nombre de stations-service par mode de gestion

Type de station-service	Nombre de stations à fin avril 2022	Poids par rapport au nombre total
COCO	369	12,4%
CODO	527	17,6%
DODO	2 097	70%
	2 993	100%



Source : calculé à partir des données communiquées par les opérateurs et le ministère chargé de l'énergie

A fin avril 2022 et comme ce fut toujours le cas, les stations exploitées en mode DODO sont les plus dominantes et représentent 67% du nombre total des stations, suivies par les CODO avec 18%, puis les COCO appartenant et gérées par les sociétés pétrolières avec seulement 12%.

Aussi, entre 2018 et 2021, le plus grand nombre de création a concerné le premier type d'exploitation (DODO) avec le développement de 338 nouvelles stations, soit plus de 76% du nombre total de stations créées durant cette période.

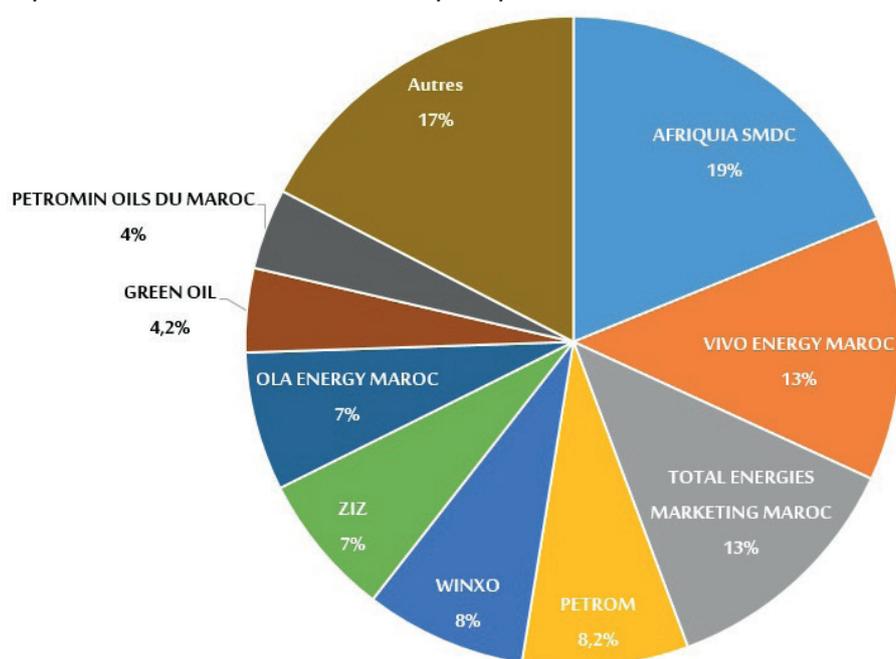
L'analyse par opérateur, comme le montrent le tableau n°2 et le graphique n°10, fait apparaître la dominance de la société Afriquia SMDC, détenant 563 stations et une part de marché de 19%, talonnée par la société Vivo Energy Maroc avec 392 stations, soit 13% du marché, et par la société TotalEnergies Marketing Maroc qui détient 372 stations et 13% du marché, puis arrive après Petrom avec 242 stations, ce qui représente 8% du réseau des stations-service existantes.

Ces quatre opérateurs accaparent plus de 52% du nombre total des stations existantes. Ce ratio augmente à environ 83% si on ajoute Winxo, ZIZ, Green Oil, Ola Energy et Petromin Oils.

Tableau 2 : Répartition du nombre de stations-service par opérateur

	AFRIQUIA SMDC	VIVO ENERGY MAROC	TOTALENERGIES MARKETING MAROC	PETROM	WINXO	ZIZ	OLA ENERGY MAROC	GREEN OIL	PETROMIN OILS DU MAROC	Autres	Total
Nombre de stations-service (Avril 2022)	563	392	372	245	238	213	206	125	120	519	2993

Graphique 10 : Parts de marché de chaque opérateur en nombre de stations-service



Source : données communiquées par les opérateurs et le ministère en charge de l'énergie

ii. Répartition des parts de marché par opérateur

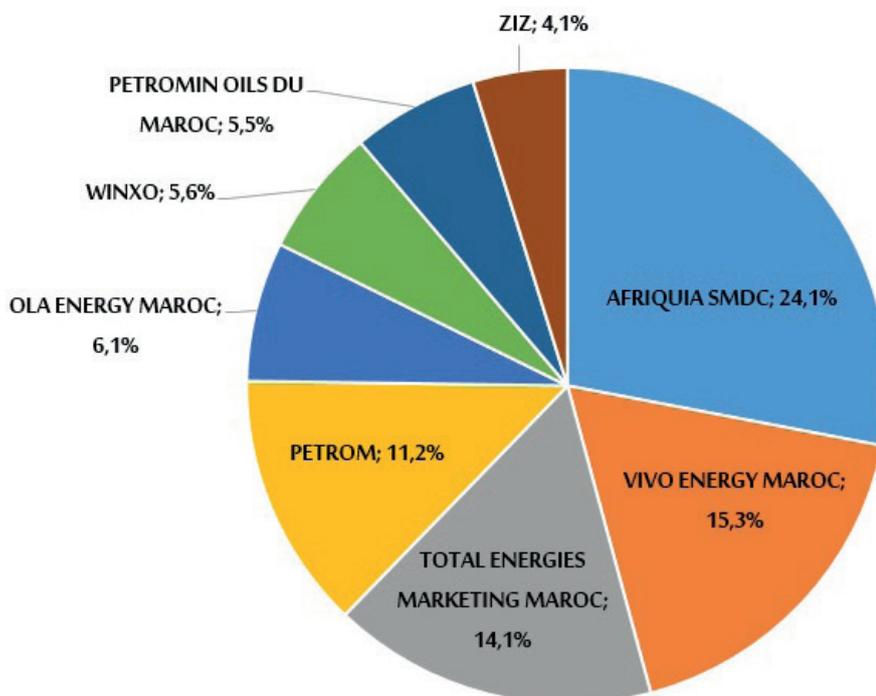
En ce qui concerne la répartition du poids de chacune des sociétés sur le marché, les tableaux et les graphiques, ci-après, récapitulent l'évolution pour la période allant de 2018 à 2021 des parts de marché pondérées des huit premiers opérateurs (86% du volume du marché) :

Tableau 3 : Evolution des parts de marché en volume par opérateur (2018-2021)

	2018	2019	2020	2021	Moyenne 2018-2021 -Marché global-	Moyenne 2018-2021 -Gasoil-	Moyenne 2018-2021 -Essence-
Afriquia SMDC	24,8%	25,4%	23,4%	22,8%	24,1%	23,4%	29,7%
Vivo Energy Maroc	15,9%	15,2%	14,9%	15,3%	15,3%	15,3%	15,4%
TotalEnergies Marketing Maroc	13,5%	13,4%	14,3%	15,1%	14,1%	14,2%	12,8%
Petrom	11,1%	11,4%	11,2%	11,3%	11,2%	11,6%	8,3%
Ola Energy Maroc	4,9%	5,2%	7,3%	6,9%	6,1%	6,2%	4,8%
WINXO	4,9%	6,0%	5,6%	5,8%	5,6%	5,8%	4,1%
Petromin Oils du Maroc	5,7%	5,4%	5,9%	5,2%	5,5%	5,4%	6,6%
Ziz	5,1%	4,0%	3,5%	3,6%	4,1%	4,0%	4,3%

Source : calculé à partir des données communiquées par les opérateurs

Graphique 11 : Répartition des parts de marché en volume par opérateur pour le marché global (gasoil et essence) (moyenne de 2018-2021)



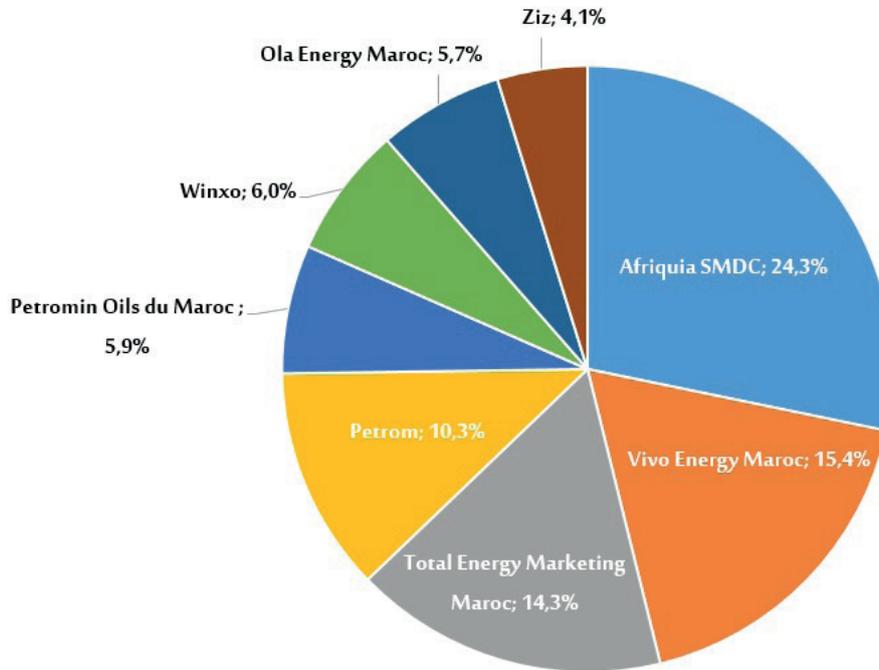
Source : calculé à partir des données communiquées par les opérateurs

Tableau 4 : Evolution des parts de marché en valeur par opérateur (2018-2021)

	2018	2019	2020	2021	Moyenne 2018-2021 -Marché global-	Moyenne 2018-2021 -Gasoil-	Moyenne 2018-2021 -Essence-
Afriquia SMDC	24,7%	25,4%	23,9%	23,2%	24,3%	23,6%	28,6%
Vivo Energy Maroc	16,0%	15,2%	15,0%	15,4%	15,4%	15,4%	15,2%
TotalEnergies Marketing Maroc	13,8%	13,6%	14,7%	15,2%	14,3%	14,5%	13,1%
Petrom	10,3%	10,7%	9,8%	10,5%	10,3%	10,8%	7,7%
Petromin Oils du Maroc	4,7%	5,5%	6,7%	6,6%	5,9%	6,1%	4,9%
Winxo	5,7%	6,1%	6,0%	6,0%	6,0%	6,0%	5,7%
Ola Energy Maroc	5,7%	5,4%	6,2%	5,3%	5,7%	5,5%	6,6%
Ziz	5,0%	4,0%	3,7%	3,7%	4,1%	4,1%	4,3%

Source : calculé à partir des données communiquées par les opérateurs

Graphique 12 : Répartition des parts de marché en valeur par opérateur pour le marché global (gasoil et essence) (moyenne de 2018-2021)



Source : calculé à partir des données communiquées par les opérateurs

En ce qui concerne le marché global, comprenant les deux carburants, en l'occurrence le gasoil et l'essence, l'analyse des parts du marché de la période allant de 2018 à 2021 fait apparaître un niveau de concentration élevé sur un marché qui connaît l'existence d'un nombre important de sociétés de distribution, à savoir 29 sociétés. En effet, trois sociétés (Afrikaia SMDC, Vivo Energy Maroc et TotalEnergies Marketing Maroc) détiennent à elles seules environ 54% des parts du marché et les six premières sociétés du marché réalisent près de 70% des ventes.

Par opérateur, il ressort du graphique n°12 que la société Afrikaia SMDC dispose de la plus grande part de marché de près de 24%, soit un écart de 9 à 10 points par rapport à ses concurrents, à savoir la société Vivo Energy Maroc qui possède une part de marché de 15% et TotalEnergies Marketing Maroc (14% de parts de marché), et un écart qui dépasse le double par rapport au 4^{ème} opérateur du marché, Petrom (10,3%). Ola Energy Maroc pèse approximativement 7% du marché, soit une part inférieure de plus de 3,2 fois que celle du leader Afrikaia SMDC.

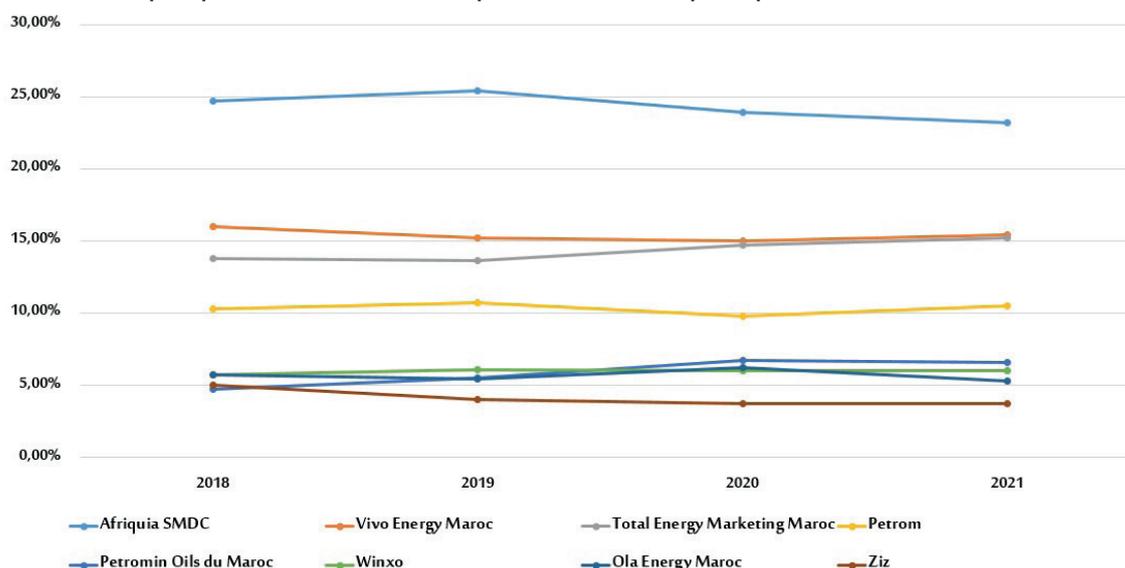
Les ratios des parts de marché en valeur par opérateur restent presque les mêmes que ceux du volume avec cependant, un léger écart constaté chez la société Petrom, qui peut s'expliquer par le poids du gros (canal B to B) dans ses ventes (60%) où les prix sont généralement inférieurs à ceux pratiqués au niveau du canal des stations-service.

Par ailleurs, il est important de relever que les quatre premiers opérateurs du marché disposent de parts de marché en volume et en valeur qui sont supérieures à leurs parts en nombre de stations-service.

A titre d'exemple, la société Petrom qui ne dispose que de 8% du réseau de station-service, enregistre une part de marché supérieure de près de 5 points que celle de Winxo qui a pratiquement le même nombre de stations-service ou encore ZIZ qui possède 7% des stations-service mais réalise seulement 4% des volumes vendus.

En ce qui concerne l'évolution des parts de marché dans le temps, il est constaté d'après le graphique ci-dessous une quasi stabilité dans l'évolution des parts de marché avec, néanmoins, une baisse de 1,5 points des parts de marché du leader Afrikaia SMDC et de 1,3 points des parts de marché de ZIZ, lesquelles parts ont été récupérés essentiellement par les sociétés TotalEnergies Marketing Maroc et Petromin Oils qui sont, par la même occasion, les seuls opérateurs du marché ayant enregistré une croissance continue de leurs parts (à l'exception de l'année de 2019).

Graphique 13 : Evolution des parts de marché par opérateur (2018-2021)



Source : reconstitué à partir des données communiquées par les opérateurs du marché

S'agissant des parts de marché par type de produit (gasoil ou essence), il a été constaté que pour le segment du gasoil, les chiffres sont pratiquement stables, tandis que pour le segment de l'essence, le classement des parts reste inchangé. Toutefois, quelques variations sont à relever, notamment pour Afrikaia SMDC qui gagne 4 points pour frôler les 29% de parts de marché et ce, au détriment de la société Petrom qui voit sa part de marché baisser de 3,5 points, passant de 10,3% à 7,7%, et également de Petromin Oils qui dispose d'une part de marché de 4,9% sur le segment de l'essence, contre 5,9% sur le marché global.

iii. Répartition de la distribution par segment de clientèle

Comme le montre le tableau 5 ci-après, l'analyse de la répartition des ventes en volume¹³ selon le canal de distribution (moyenne calculée sur la période 2018-2021) permet de relever que le canal comprenant les stations-service absorbe plus de 68% de la consommation globale tandis que le canal B to B s'adressant à des clients professionnels représente environ 32% de cette consommation.

13 Données consolidées des huit premiers opérateurs du marché, soit 86% des volumes vendus.

Tableau 5 : Répartition des ventes du marché en volume (en %) par segment de clientèle (moyenne de 2018-2021)

	Gasoil	Essence	Moyenne des deux carburants
Stations-service	86,7%	13,3%	68%
B to B s'adressant à des clients professionnels	91%	9%	32%

Source : reconstitué à partir des données communiquées par les opérateurs du marché

A constater aussi que le gasoil trouve plus d'acheteurs dans le circuit du B to B (91% vs 87% en moyenne) vu qu'il s'agit du carburant le plus fréquemment utilisé par les professionnels, notamment dans le fonctionnement des machines et des engins industriels.

L'analyse par opérateur, comme le détaille le tableau ci-dessous, fait ressortir qu'on peut distinguer trois groupes de sociétés :

- un premier (couleur bleu) constitué d'Afriquia et de ZIZ qui réalisent environ 60% de leurs ventes au niveau du canal des stations-service et 40% au niveau du canal du B to B ;
- un deuxième (couleur verte) composé de Vivo Energy, TotalEnergies Marketing Maroc, Ola Energy et Winxo qui font la grande partie de leurs ventes à travers le réseau des stations (plus de 80%) avec une faible activité au niveau de canal du B to B ;
- un troisième groupe regroupant Petrom et Petromin Oils qui sont beaucoup plus présentes sur le canal des professionnels (près de 60%), soit 28 points de plus que la moyenne globale de ce segment (32%).

Tableau 6 : Répartition des ventes en volume par opérateur et par segment de clientèle (moyenne de 2018-2021)

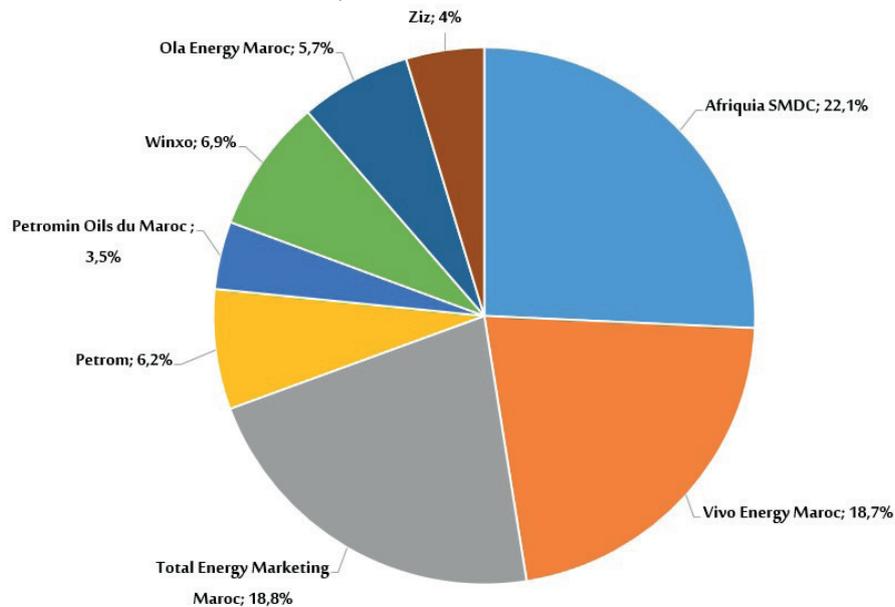
	Stations-service	B to B
Afriquia SMDC	61%	39%
Vivo Energy	88%	12%
TotalEnergies Marketing Maroc	82%	18%
Petrom	41%	59%
Ola Energy	81%	19%
Winxo	80%	20%
Petromin Oils	46%	54%
Ziz	66%	34%

Source : reconstitué à partir des données communiquées par les opérateurs du marché

S'agissant des parts de marché pour le réseau des stations-service, qui est le segment touchant directement le consommateur final, les graphiques ci-après montrent qu'il y a un mouvement significatif au niveau des parts de marché et même au niveau du classement. En effet, Afriquia occupe toujours la position de leader mais sa part de marché n'est que de l'ordre de 22%, inférieure de 2 points par rapport à sa part de marché sur le marché local global, tous segments confondus.

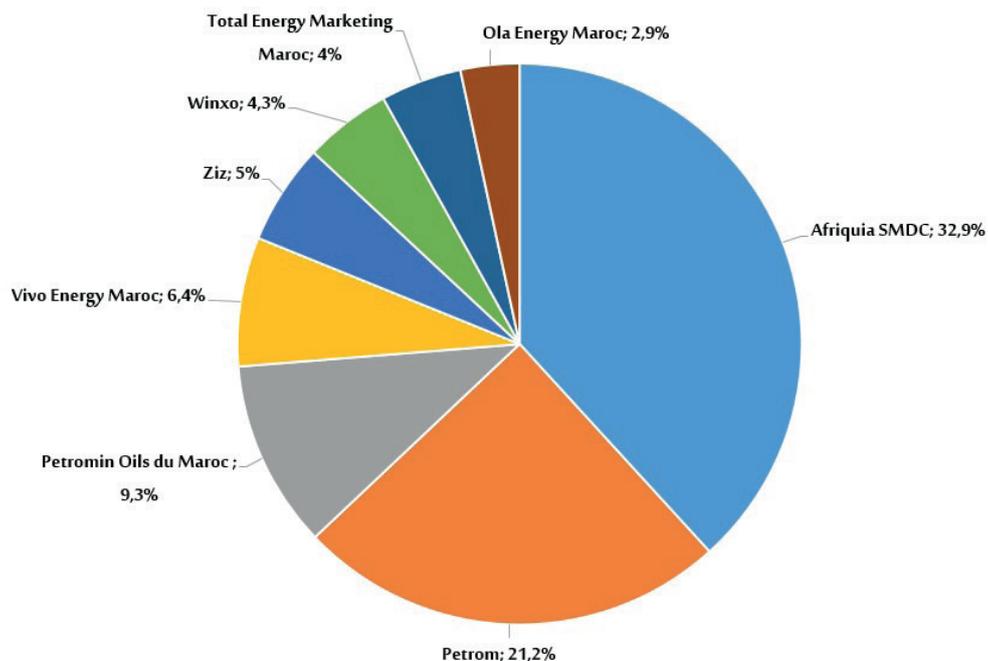
Les sociétés Petrom et Petromin Oils perdent respectivement 4 et 2,5 points. Ces parts ont été reprises essentiellement par TotalEnergies Marketing Maroc, Vivo Energy Maroc et Winxo qui prend la place de Petrom dans le classement et devient le 4^{ème} opérateur du marché sur ce segment des stations-service.

Graphique 14 : Répartition des parts de marché par opérateur pour le canal des stations-service (moyenne de 2018-2021)



Source : fait à partir des données communiquées par les opérateurs du marché

Graphique 15 : Répartition des parts de marché par opérateur pour le canal B to B (moyenne de 2018-2021)

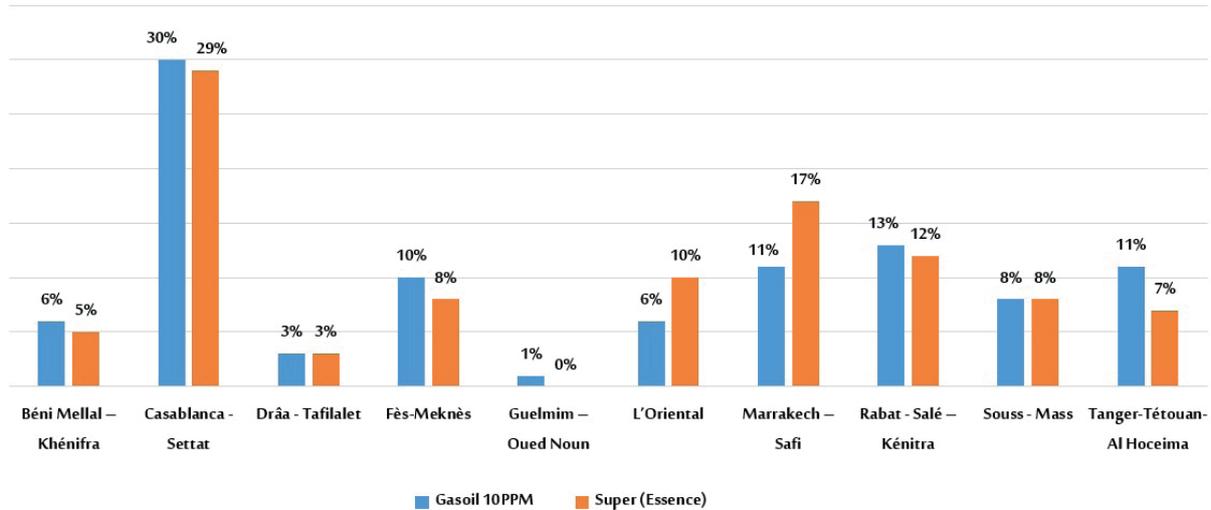


Source : fait à partir des données communiquées par les opérateurs du marché

iv. Répartition géographique de la distribution

Les chiffres analysés dans cette partie représentent la moyenne de la période 2018-2021 calculée à partir de la ventilation, par région, des ventes en volume de l'ensemble des opérateurs du canal des stations-service.

Graphique 16 : Répartition des parts de marché par opérateur (gasoil et essence) pour le canal B to B (moyenne de 2018-2021)



Source : fait à partir des données communiquées par les opérateurs du marché

En termes de répartition géographique des ventes, 65% des carburants vendus sont concentrés dans quatre régions constituant les grands bassins de consommation au Maroc. En effet, la région Casablanca-Settat concentre plus de 30%, suivie de la région Rabat-Salé-Kénitra qui représente environ 13%, puis des régions Tanger-Tétouan-Al Hoceïma et Marrakech-Safi avec des proportions similaires, soit 11% des ventes.

L'autre élément qui ressort du graphique ci-dessus est que le poids de l'essence dépasse celui du gasoil au niveau des régions de Marrakech-Safi (respectivement 17% et 11%) et de l'oriental (respectivement 10% et 6%).

IV. Appréciation de l'impact de la hausse des prix à l'international sur les prix de vente du gasoil et de l'essence au niveau national

Dans ce paragraphe, dans un premier temps, l'évolution des cotations des prix moyens du gasoil et de l'essence au niveau international a été analysée, ainsi que l'évolution des coûts d'achat afin d'évaluer, dans un second temps, le niveau de répercussion des fluctuations des cotations mondiales sur les prix de vente appliqués sur le marché national.

1. Analyse de la corrélation entre la variation des cours du baril de pétrole brut et les cotations des produits raffinés

A titre liminaire, il importe de signaler que les prix de vente du gasoil et de l'essence ne sont pas indexés directement sur ceux des cours du baril brut mais sur les cotations de référence des produits raffinés dits «Platts»¹⁴. En effet, ces prix de référence sont calculés

¹⁴ Platts est l'indice de référence des produits raffinés fourni par la société du même nom créée en 1909 aux Etats-Unis.

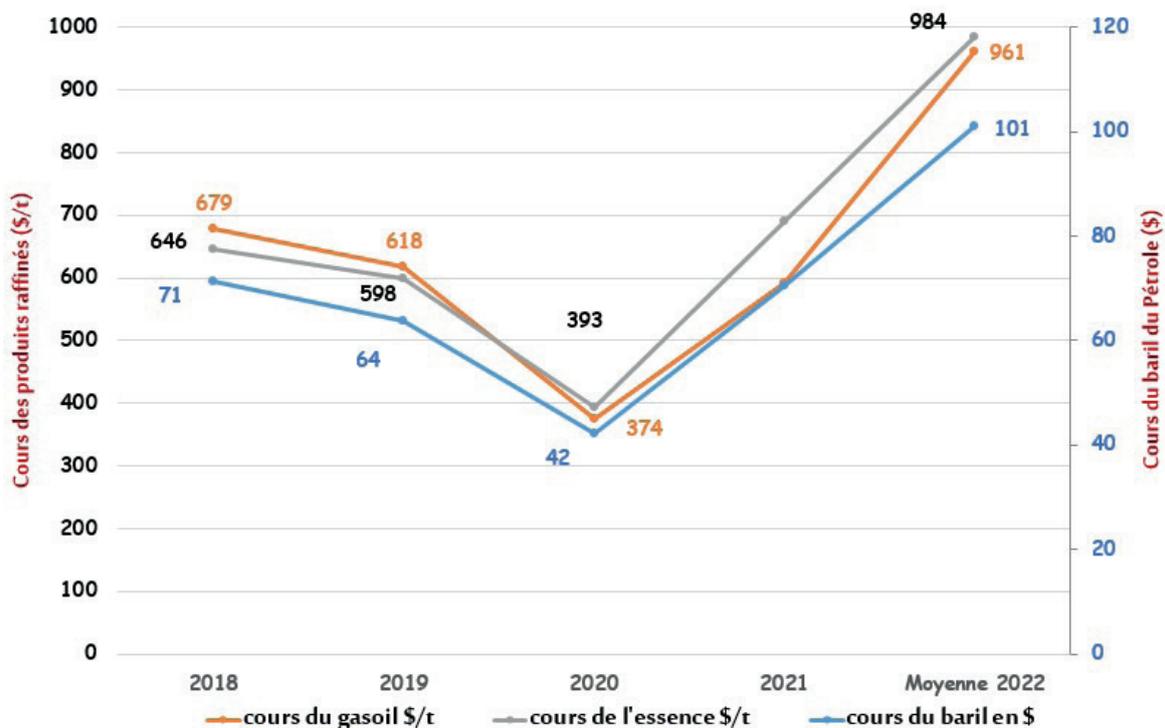
sur la base des cours du pétrole Brent¹⁵ (Pétrole de la mer du Nord) après avoir été raffiné sans les frais du fret « Free on board ou FOB » ni ceux de l'assurance ou de droits et taxes portuaires.

Cette cotation est déterminée à partir du marché international de Rotterdam qui est l'un des marchés de référence en matière de produits pétroliers raffinés.

Dans ce cadre, il s'avère important d'analyser, dans un premier temps, comment évoluent les cours des deux produits, le pétrole brut et les produits raffinés, afin de vérifier, dans un second temps, si les variations du prix du baril de pétrole brut se répercutent automatiquement sur les cotations des produits raffinés ; autrement dit de savoir si les cotations des produits raffinés réagissent de la même manière à la hausse ou à la baisse aux variations du cours de pétrole brut.

Ainsi, les graphiques qui suivent retracent l'évolution des cours du baril de pétrole brut en comparaison avec les cotations FOB du gasoil et de l'essence et ce, pour la période allant de 2018 à 2022 (moyennes annuelles), et la période allant de janvier à avril 2022 (moyennes bimensuelles) qui coïncide avec la forte augmentation des cotations mondiales des produits pétroliers raffinés mais aussi des prix de vente appliqués au niveau national.

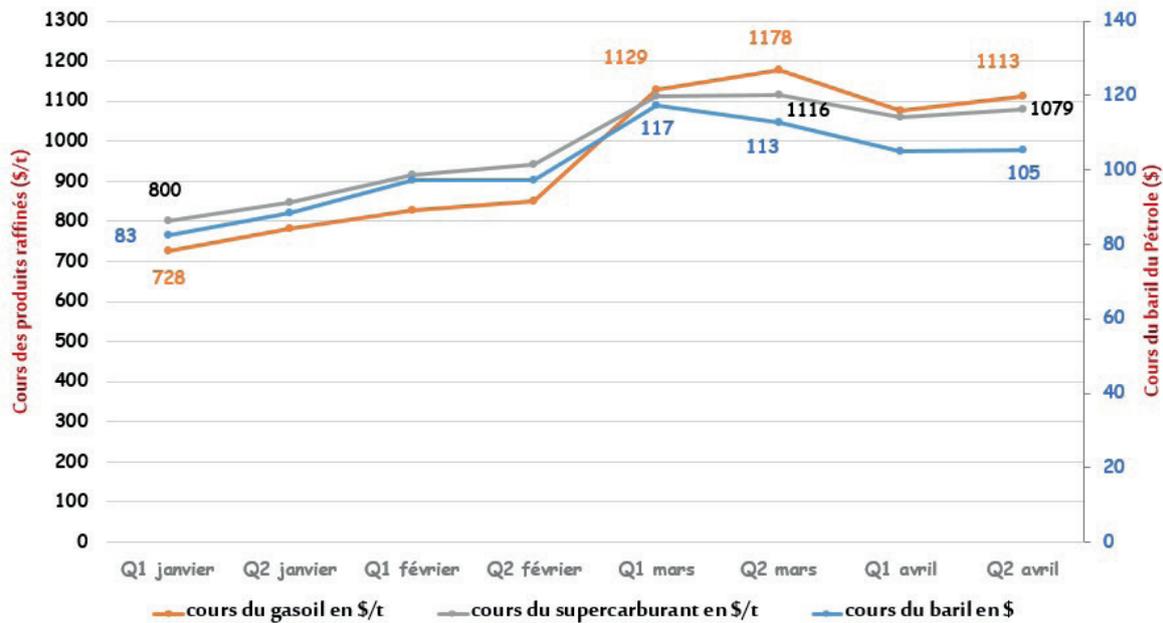
Graphique 17 : Evolution des cotations moyennes annuelles FOB (gasoil et essence) et du baril de pétrole brut (2018-2022)



Source : fait à partir des données communiquées par le ministère de l'Economie et des Finances

15 Le prix du Brent détermine près de 65% de la production de pétrole mondiale et les deux autres références majeures sont : la West Texas Intermediate (WTI) pour le pétrole produit aux Etats-Unis et le Dubai/Oman.

Graphique 18 : Evolution des cotations moyennes bimensuelles FOB (gasoil et essence) et du baril de pétrole brut (janvier-avril 2022)



Source : fait à partir des données communiquées par le ministère de l'Economie et des Finances

L'analyse des données des deux graphiques ci-dessus, permet de relever trois grandes périodes distinctes :

- une première période allant de 2018 à 2019, caractérisée dans l'ensemble par une stabilité dans l'évolution des prix avec toutefois quelques fluctuations. En effet, la moyenne enregistrée sur cette période est de près de 649 USD/t pour le gasoil, avec un minimum de 618 USD/t et un maximum de 679 USD/t, et une moyenne de 622 USD/t pour l'essence (minimum de 598 USD/t et maximum de 646 USD/t) ;
- une deuxième période couvrant l'année de 2020, marquée par une baisse considérable des prix faisant suite à une forte chute des cours du pétrole brut au niveau mondial avec un cours moyen de 42 USD/t, soit une baisse de 34% par rapport à 2019.

Sur cette période de 2020, les cotations moyennes des produits raffinés ont été d'environ 374 USD/t pour le gasoil et de 393 SUD/t pour l'essence, ce qui représente une régression de plus de 40% par rapport à la moyenne de la première période [2018-2019] pour le gasoil, et de 35% pour l'essence. Quant aux cours du pétrole brut, ils ont enregistré presque la même tendance avec une baisse de 38%.

Ce changement brutal à la baisse de la situation du marché résulte de la forte diminution de la demande à la suite de la récession inédite de l'économie mondiale causée par les restrictions de déplacements et la paralysie des activités de production et des échanges à l'échelle mondiale.

- Une troisième période portant sur 2021 jusqu'à aujourd'hui se distingue par un trend haussier qui s'est accentué durant les quatre premiers mois de l'année 2022 où les cotations ont connu des niveaux records. En effet, la cotation moyenne du gasoil, pendant la deuxième quinzaine du mois d'avril 2022 a atteint 1 113 USD/t, soit une augmentation de plus de 64% par rapport à la moyenne de 2018, qui est considérée comme une année normale d'avant la crise sanitaire. Le même constat a été observé pour l'essence où la cotation moyenne a frôlé 1079 USD/t, ce qui représente un rebondissement de 66% en comparaison avec la moyenne de 2018. Parallèlement, les cours du baril de pétrole brut ont progressé de 47%.

La tendance haussière enregistrée durant cette troisième période s'explique par l'effet conjugué d'au moins deux facteurs essentiels. D'une part, l'effet de la reprise rapide et concomitante de la demande mondiale depuis le deuxième semestre de 2021 et ce, à la suite de l'allègement des mesures de confinement et la levée des restrictions de déplacements. D'autre part, l'impact du facteur géopolitique en relation avec les conséquences du conflit Russie-Ukraine, depuis février 2022. Il y a lieu de signaler que la Russie est le deuxième exportateur de pétrole brut au monde.

Par ailleurs, il convient de relever que contrairement aux idées répandues selon lesquelles les prix à l'international de l'essence sont supérieurs à ceux du gasoil, l'analyse des données précitées montre que les cotations du gasoil à l'international étaient supérieures à celles de l'essence en 2018, 2019 et durant les mois de mars-avril 2022.

Si on considère la moyenne de la période 2018-2021, les cotations des deux produits sont pratiquement similaires, soit 566 USD/t pour le gasoil et 582 USD/t pour l'essence.

Le niveau supérieur des cotations du gasoil par rapport à celles de l'essence trouve ses justifications dans deux éléments majeurs. D'un côté, une forte demande en gasoil durant les périodes constatées et, de l'autre, des coûts de production plus importants pour le gasoil. En effet, un baril de pétrole brut (près de 159 litres) permet en général d'obtenir environ 74 litres d'essence et près de 35 litres de gasoil, ce qui veut dire que l'impact de la hausse du cours de la matière première (le pétrole brut) est plus important sur le gasoil que sur l'essence.

Au niveau de la distribution, ces coûts sont augmentés des frais induits par les différences de densités volumétriques entre les deux produits. En effet, à volume équivalent, le gasoil est plus dense (0,84 kg/l) et pèse plus lourd que l'essence (0,74 kg/l), soit près de 13% de plus, ce qui implique des coûts de transport et de distribution supérieurs pour le gasoil.

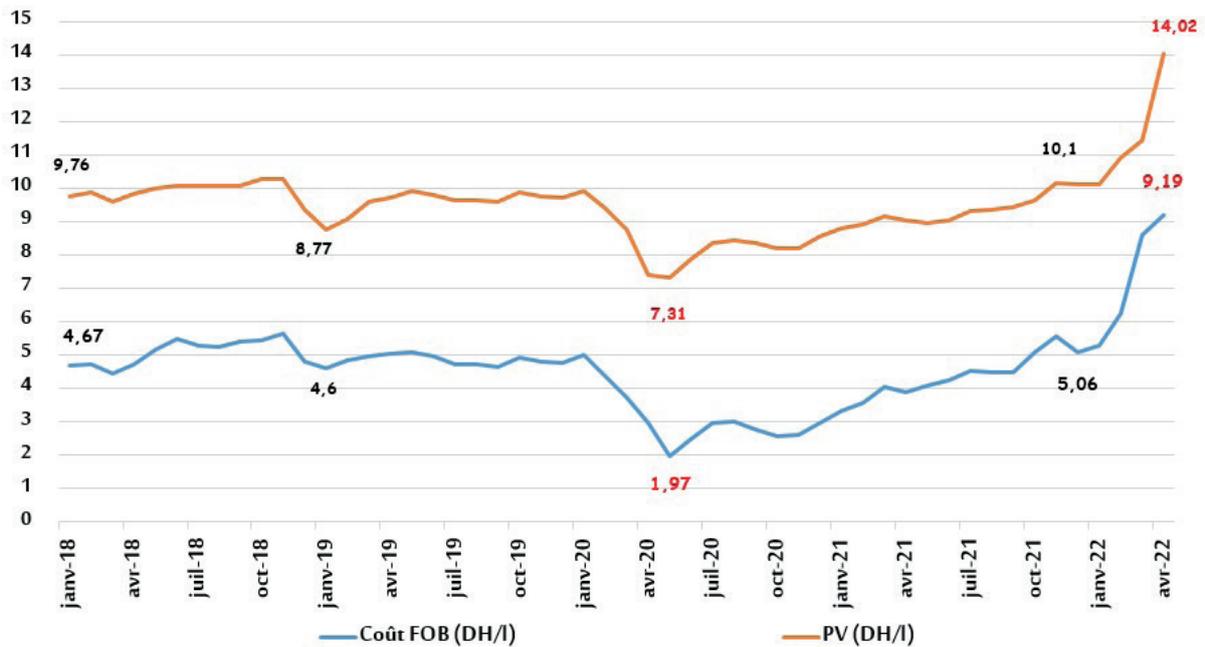
2. Analyse de la corrélation entre la variation des cours du baril de pétrole brut, des cotations des produits raffinés et des prix de vente au niveau national

Cette partie présente le calcul des coefficients de corrélation entre l'évolution des cours moyens annuels du baril de pétrole brut et des produits raffinés importés avec celle des prix de vente moyens pratiqués sur le marché national durant la période 2018-2021 ainsi que l'évolution mensuelle de ces trois variables pendant les quatre premiers mois de 2022.

Les cours mondiaux et les prix de vente appliqués au niveau national, objets de cette analyse, représentent des moyennes annuelles et mensuelles. A préciser que dans la

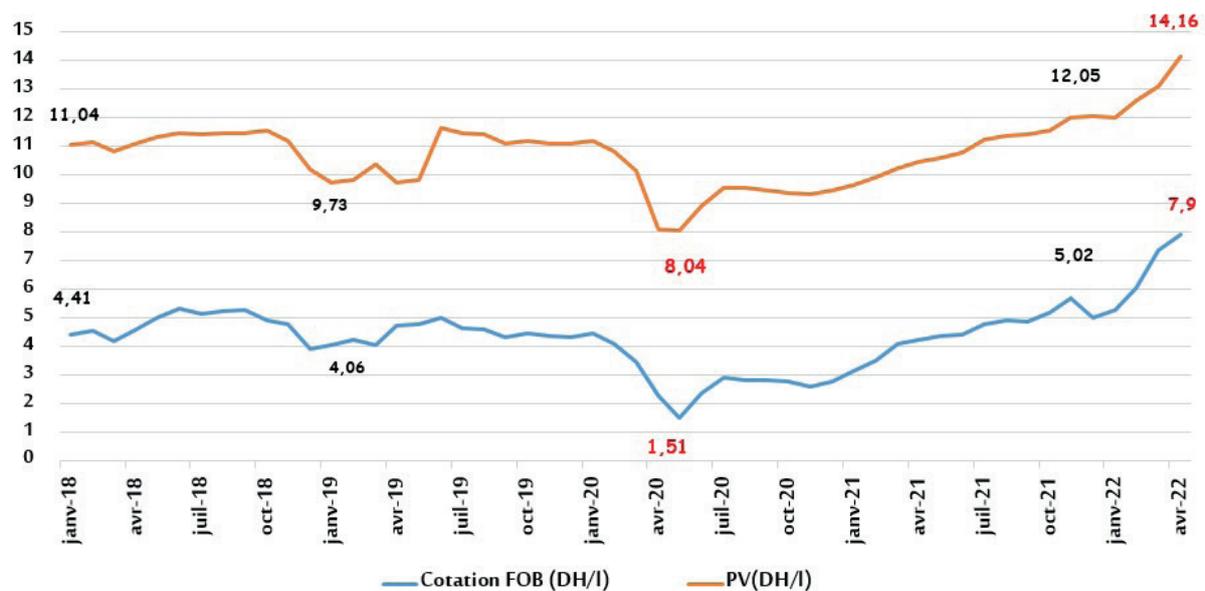
pratique, les opérateurs modifient en moyenne leur prix une fois par quinzaine, alors que les cotations des produits raffinés changent chaque jour. Signalons également que les opérateurs ont appliqué plus d'un seul changement de prix de vente par quinzaine pour certaines périodes, notamment durant les mois de mars et d'avril de 2022.

Graphique 19 : Evolution des cotations moyennes mensuelles FOB du gasoil importé et de ses prix de vente sur le marché national (2018-2022)



Source : fait à partir des données communiquées par le ministère en charge de l'énergie

Graphique 20 : Evolution des cotations moyennes mensuelles FOB de l'essence importé et de ses prix de vente sur le marché national (2018-2022)



Source : fait à partir des données communiquées par le ministère en charge de l'énergie

Tableau 7 : Variations des cours moyens annuels du pétrole brut, des cotations FOB des produits raffinés et des prix de vente du gasoil et de l'essence sur le marché national (2018-2021)

	2019/2018	2020/2019	2021/2020
Cours Baril pétrole brut	-10%	-34%	67%
Cotations FOB gasoil	-5%	-36%	41%
Cotations FOB essence	-6%	-35%	60%
Prix de vente gasoil	-4%	-12%	11%
Prix de vente essence	-3%	-11%	15%

Source : fait à partir des données communiquées par le ministère en charge de l'énergie

	Gasoil				Essence			
	Cotations FOB (DH/l)	Variation (DH/l)	PV moyen (DH/l)	Variation (DH/l)	Cotations FOB (DH/l)	Variation (DH/l)	PV moyen (DH/l)	Variation (DH/l)
2018	5,07	-----	9,93	-----	4,77	-----	11,18	-----
2019	4,83	-0,24	9,58	-0,35	4,46	-0,31	10,71	-0,47
2020	3,1	-1,73	8,4	-1,18	2,9	-1,56	9,50	-1,21
2021	4,36	1,26	9,32	0,92	4,64	1,74	10,94	1,44

Entre 2018 et 2019 les trois variables à savoir les cours du baril de pétrole brut, les cotations FOB des produits raffinés et les prix de vente sur le marché national, ont enregistré des variations différenciées. Alors que les cours de pétrole brut se sont contractés de près de 10%, les cotations FOB des produits raffinés ont enregistré une baisse de presque la moitié (5%).

Pour le gasoil, l'écart entre la variation des cotations FOB et celle des prix de vente sur le marché national n'a été que de 1%. En revanche, la variation des cotations FOB de l'essence représente le double de celle des prix de vente sur le marché national, soit 3%.

Entre 2019 et 2020, les cours du baril de pétrole brut et les cotations FOB ont connu une chute presque identique de près de 35%. Quant aux variations des prix de vente sur le marché national des produits, elles ont connu une baisse de 12% seulement, soit trois fois moins que la variation des cotations au niveau international.

Entre 2020 et 2021, les variations des cours mondiaux du baril de pétrole brut (67%) se reconnaissent dans celles de l'essence (60%) et dans une moindre mesure dans les fluctuations du gasoil (41%).

Concernant les prix de vente sur le marché national, ils n'ont augmenté que de 11% pour le gasoil (41% pour la cotation FOB) et de 15% pour l'essence (60% pour la cotation FOB).

Tableau 8 : Variation des cours moyens mensuels du baril de pétrole brut, des cotations FOB des produits raffinés et des prix de vente du gasoil et de l'essence sur le marché national (janvier-avril 2022)

	février/ janvier	mars/février	avril/mars
Cours baril pétrole brut	14,1%	18,6%	-8,7%
Cotations FOB gasoil	17,9%	27,7%	15,5%
Cotations FOB essence	15,4%	21,4%	7,2%
Prix de vente gasoil sur le marché national	8,1%	9,0%	23,4%
Prix de vente essence sur le marché national	4,8%	4,1%	8,1%

Source : fait à partir des données communiquées par le ministère de l'Economie et des Finances, le ministère en charge de l'énergie et des opérateurs

	Gasoil				Essence				
	Cotations FOB (DH/l)	Variation (DH/l)	PV moyen (DH/l)	Variation (DH/l)	Cotations FOB (DH/l)	Variation (DH/l)	PV moyen (DH/l)	Variation (DH/l)	
déc.-21	5,06	-----	10,1	-----	déc.-21	5,02	-----	12,05	-----
janv.-22	5,29	0,23	10,09	-0,01	janv.-22	5,26	0,24	12,03	-0,02
févr.-22	6,23	0,95	10,92	0,82	févr.-22	6,07	0,81	12,61	0,58
mars-22	7,96	1,73	11,43	0,51	mars-22	7,37	1,30	13,13	0,52
avr.-22	9,19	1,23	14,11	2,68	avr.-22	7,9	0,53	14,19	1,06

Au regard des données des tableaux ci-dessus, il y a lieu d'émettre les remarques suivantes :

- Entre janvier et mars 2022, et dans une situation caractérisée par une flambée des cours mondiaux du pétrole brut et des produits raffinés, le prix de vente du gasoil et de l'essence sur le marché national a progressé à un taux nettement inférieur à ceux des cours du baril de pétrole brut et des cotations FOB des produits raffinés.
- Entre mars et avril 2022, alors que les cours du pétrole brut ont baissé et ceux des produits raffinés ont augmenté, les prix de vente se sont accrus plus significativement avec un réajustement et un effet de rattrapage par rapport au mois de mars. Cette différence est due au décalage de 15 jours entre les cotations à l'international et leurs répercussions sur les prix de vente sur le marché national. Entre l'achat et la réception, il faut tenir compte du temps nécessaire pour les opérations de transport, de stockage et de distribution.

Tableau 9 : Coefficients de corrélation des prix de vente par rapport aux cotations FOB des produits raffinés

	[2018-2021]	2022
Gasoil	0,99	0,92
Essence	0,99	0,95

Sur l'ensemble des périodes observées, il apparaît que l'évolution des prix de vente sur le marché national suit les tendances des cotations de ces produits à l'international. Il existe, en effet, une corrélation positive forte entre ces variables puisque le coefficient de corrélation avoisine les 0,99 en prenant, comme base de comparaison, l'évolution des cotations FOB des produits raffinés.

S'agissant des quatre premiers mois de 2022 qui se sont distingués par de fortes hausses des prix de vente sur le marché national, les données du tableau n°9 montrent que les variations des cours du baril de pétrole brut ne suivent pas toujours celles des cotations FOB des produits raffinés. Ce constat est plus évident si on compare ces variations à celles des prix de vente sur le marché national.

Les prix de vente sur le marché national dépendent, certes, du cours du baril de pétrole brut, mais sont liés, pour beaucoup, à des variables indépendantes et à des facteurs spécifiques au marché des produits raffinés, notamment les coûts du raffinage.

Ces derniers ne sont pas indexés sur les cours du baril de pétrole brut mais dépendent plutôt de la demande sur ces produits et des capacités des raffineurs à répondre à cette demande. Par exemple, les coûts de raffinage peuvent augmenter à la suite de la hausse de la demande et des prix de certains distillats utilisés pour le raffinage.

A cela vient s'ajouter d'autres éléments de coûts liés, notamment, au fret, aux variations du taux de change (le pétrole est libellé en dollar américain) et à la fiscalité qui est une composante principale du prix de vente au consommateur.

Toutefois, l'appréciation des changements des prix de vente par rapport aux cotations FOB des produits raffinés permet de relever l'existence d'un niveau de corrélation élevé entre ces deux variables de l'ordre de 0,92 pour le gasoil et de près de 0,95 pour l'essence durant cette période de 2022.

V. Structure des prix de vente au niveau des stations-service

1. Analyse de l'évolution de la structure des prix de vente à la pompe

Après avoir analysé le degré de corrélation entre les prix de vente appliqués sur le marché national et les cotations de ces produits raffinés au niveau international, le présent paragraphe analyse des composantes des prix de vente de ces deux produits à la pompe, c'est-à-dire ceux payés par le consommateur final.

Cette démarche vise un double objectif. Premièrement, décortiquer les différents postes de charge pour mesurer leurs poids dans la structure du prix de vente final au consommateur et, deuxièmement, explorer, les différentes pistes et les leviers sur lesquels il serait susceptible d'agir pour actionner une ou plusieurs composantes du prix de vente final et ce, dans le sens d'une baisse en vue d'atténuer les effets des hausses enregistrées sur le pouvoir d'achat du consommateur.

En outre, cette analyse a permis également d'évaluer l'évolution des marges (brutes et nettes) des opérateurs au fil du temps, ainsi que leurs rentabilités économiques. D'abord, durant la période 2018-2021 et, ensuite, pendant les quatre premiers mois de 2022, correspondant à la période qui a connu de fortes hausses de prix de vente sur le marché national.

L'analyse a été menée à partir des données communiquées par les opérateurs du marché portant sur la structure de leurs prix de vente à la pompe toutes taxes comprises (TTC).

Cette structure se décompose en trois principales rubriques : le coût d'achat des produits raffinés (gasoil et essence), les frais de leur acheminement, la fiscalité appliquée à ces produits et les marges des distributeurs (les sociétés de distribution et les propriétaires de stations-service).

- Le coût d'achat des produits raffinés (gasoil et essence)

Appelé communément par les opérateurs prix de reprise des importateurs distributeurs, ce prix est composé :

- du coût d'achat FOB du gasoil et de l'essence importés raffinés : cotations « Platts » sans les frais du fret, ni d'assurance, ni des droits et taxes portuaires ;
- des frais d'approche, du fret, d'assurance, des frais de déchargement, des droits et taxes portuaires et des frais liés aux variations du taux de change (DH/USD) ;
- des frais de stockage.

- La fiscalité (les taxes : TIC et TVA)

Le gasoil et l'essence font partie des produits qui sont assujettis à deux catégories de taxes, à savoir la Taxe Intérieure de Consommation (TIC) et la Taxe sur la Valeur Ajoutée (TVA).

La TIC est un impôt indirect qui s'applique aux deux produits. Il s'agit, comme son nom l'indique, d'une taxe qui concerne la consommation, c'est-à-dire la quantité de carburants acquise et non sa valeur en dirhams.

Ainsi, la TIC est une taxe qui ne subit pas l'effet des variations des cotations à l'international et, par voie de conséquence, elle est à consommation stable. Le produit de cette taxe n'est donc pas impacté par une hausse ou une baisse du prix du litre du gasoil ou de l'essence.

Le montant perçu est constant pour une année donnée vu qu'il est défini dans la loi de finances. Il s'élève à 242,2 DH/hl pour le gasoil et à 376,4 DH/hl pour l'essence. Depuis

son instauration, la TIC n'a été modifiée qu'une seule fois et uniquement sur le gasoil et ce, par le décret n° 2.96.629 du 31/7/1996 qui a augmenté son montant de 222,2 DH/hl à 242,2 DH/hl qui est la taxe en vigueur actuellement.

A signaler également que cette taxe est recouvrée par l'Administration des Douanes et Impôts Indirects auprès des importateurs qui la répercutent sur les distributeurs, qui à leur tour la répercutent sur le consommateur final.

Le gasoil et l'essence sont également taxés au titre de la TVA qui est une taxe *ad Valorem* (selon la valeur). Son taux est de 10% et s'applique au coût d'achat déclaré par l'importateur augmenté de la TIC. Ce qui veut dire que le montant de la TVA est calculé, en partie, sur la TIC.

Contrairement à la TIC, l'évolution des recettes de la TVA sont affectés par l'évolution des cotations au niveau international. De ce fait, toute hausse des cours se traduit automatiquement par un renchérissement du prix de vente final et également par une augmentation des recettes y afférentes.

- Les marges brutes de distribution (gros et détail)

Les prix du gasoil et de l'essence comprennent, en plus des coûts d'achat des produits raffinés importés et des taxes prélevées par l'Etat, les marges des sociétés de distribution et celles dégagées par les propriétaires des stations-service.

Les marges des sociétés de distribution précitées sont des marges commerciales brutes avant impôt. Ces marges se calculent en faisant la différence entre le prix de vente HT et les frais relatifs à l'achat des produits raffinés¹⁶, et sont augmentées ensuite des frais de stockage, des coûts de transport-distribution et de l'acheminement des carburants jusqu'à la station-service.

S'agissant des marges dégagées par les stations-service, elles se calculent en faisant la différence entre le prix d'achat par la station-service (le prix de cession pour la société de distribution) et le prix de vente final affiché à la pompe au niveau de la station-service.

Les tableaux et les graphiques ci-après synthétisent par opérateur, la structure du prix de vente TTC moyen d'un (1) litre de gasoil, appliquée dans le cas des stations-service gérées directement par les sociétés de distribution (COCO). Ces calculs ont été effectués par les services du Conseil de la concurrence à partir des données collectées auprès des opérateurs.

L'analyse demeurera inchangée quel que soit le type de stations-service pris, dans la mesure où, selon les données des différents opérateurs, la marge des détaillants est stable et demeure quasiment la même pour tous les modes de gestion et d'exploitation des stations-service.

¹⁶ Les frais de la molécule intègrent le coût FOB des produits raffinés, le fret, les frais d'approche, les frais de la devise et des droits et taxes portuaires, etc.

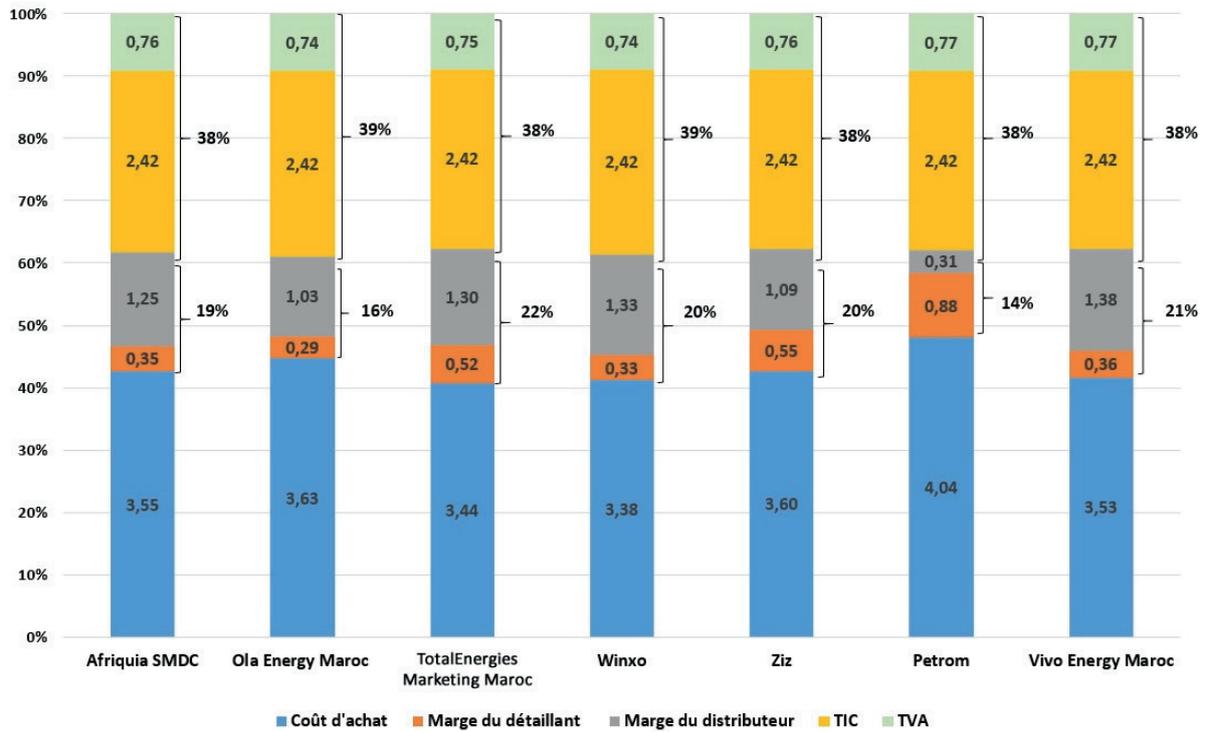
Tableau 10 : Evolution de la structure du prix de vente TTC en DH d'1l de gasoil par opérateur (2018-2021)

Société	Année	Coût d'achat	TIC	TVA	TIC+TVA	Marge du distributeur	Marge du détaillant	Marge totale	Prix de vente TTC
Afriquia SMDC	2018	5,54	2,42	0,89	3,31	0,54	0,34	0,89	9,74
Afriquia SMDC	2019	5,20	2,42	0,85	3,28	0,58	0,34	0,92	9,40
Afriquia SMDC	2020	3,55	2,42	0,76	3,18	1,25	0,35	1,60	8,32
Afriquia SMDC	2021	4,72	2,42	0,83	3,25	0,78	0,36	1,15	9,12
Ola Energy Maroc	2018	5,28	2,42	0,88	3,30	0,75	0,38	1,13	9,71
Ola Energy Maroc	2019	5,07	2,42	0,86	3,28	0,68	0,39	1,07	9,42
Ola Energy Maroc	2020	3,63	2,42	0,74	3,16	1,03	0,29	1,32	8,11
Ola Energy Maroc	2021	4,55	2,42	0,82	3,24	1,00	0,28	1,28	9,07
TotalEnergies Marketing Maroc	2018	5,50	2,42	0,89	3,31	0,59	0,48	1,06	9,79
TotalEnergies Marketing Maroc	2019	5,10	2,42	0,85	3,27	0,61	0,48	1,09	9,37
TotalEnergies Marketing Maroc	2020	3,44	2,42	0,75	3,17	1,30	0,52	1,82	8,27
TotalEnergies Marketing Maroc	2021	4,70	2,42	0,84	3,26	0,88	0,54	1,42	9,26
Winxo	2018	5,32	2,42	0,89	3,33	0,77	0,38	1,15	9,75
Winxo	2019	4,99	2,42	0,85	3,29	0,83	0,32	1,15	9,38
Winxo	2020	3,38	2,42	0,74	3,18	1,33	0,33	1,66	8,18
Winxo	2021	4,55	2,42	0,83	3,27	0,88	0,49	1,36	9,13
Ziz	2018	5,59	2,42	0,90	3,32	0,47	0,49	0,96	9,89
Ziz	2019	5,24	2,42	0,87	3,29	0,56	0,44	1,00	9,55
Ziz	2020	3,60	2,42	0,76	3,18	1,09	0,55	1,64	8,36
Ziz	2021	4,82	2,42	0,85	3,27	0,74	0,49	1,23	9,31
Petrom	2018	5,32	2,42	0,89	3,33	0,36	0,73	1,09	9,75
Petrom	2019	4,94	2,42	0,85	3,30	0,33	0,82	1,15	9,39
Petrom	2020	4,04	2,42	0,77	3,21	0,31	0,88	1,19	8,45
Petrom	2021	4,68	2,42	0,83	3,28	0,38	0,84	1,22	9,18
Vivo Energy Maroc	2018	5,25	2,42	0,91	3,33	1,10	0,33	1,43	10,00
Vivo Energy Maroc	2019	4,97	2,42	0,87	3,29	0,98	0,37	1,35	9,62
Vivo Energy Maroc	2020	3,53	2,42	0,77	3,19	1,38	0,36	1,74	8,45
Vivo Energy Maroc	2021	4,57	2,42	0,85	3,27	1,16	0,39	1,55	9,39

Graphique 21 : Structure du prix de vente TTC des principaux opérateurs d'Il de gasoil (2018-2021)



2020



2021

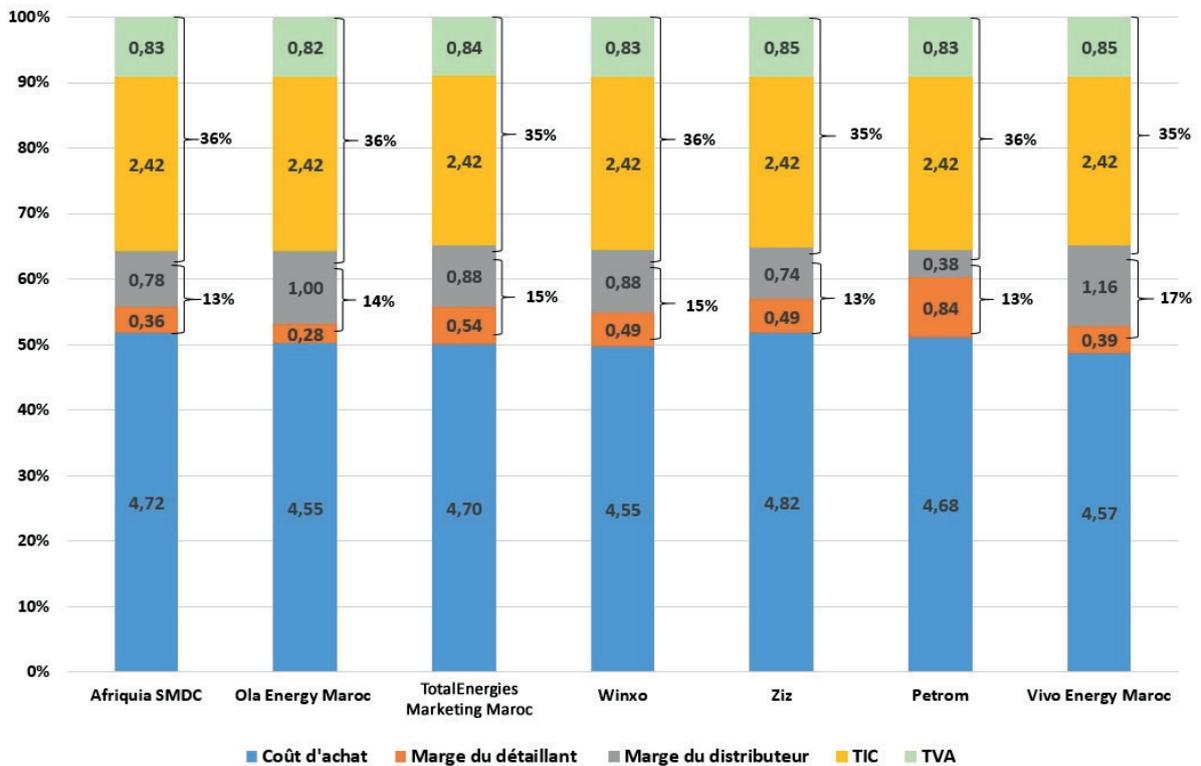
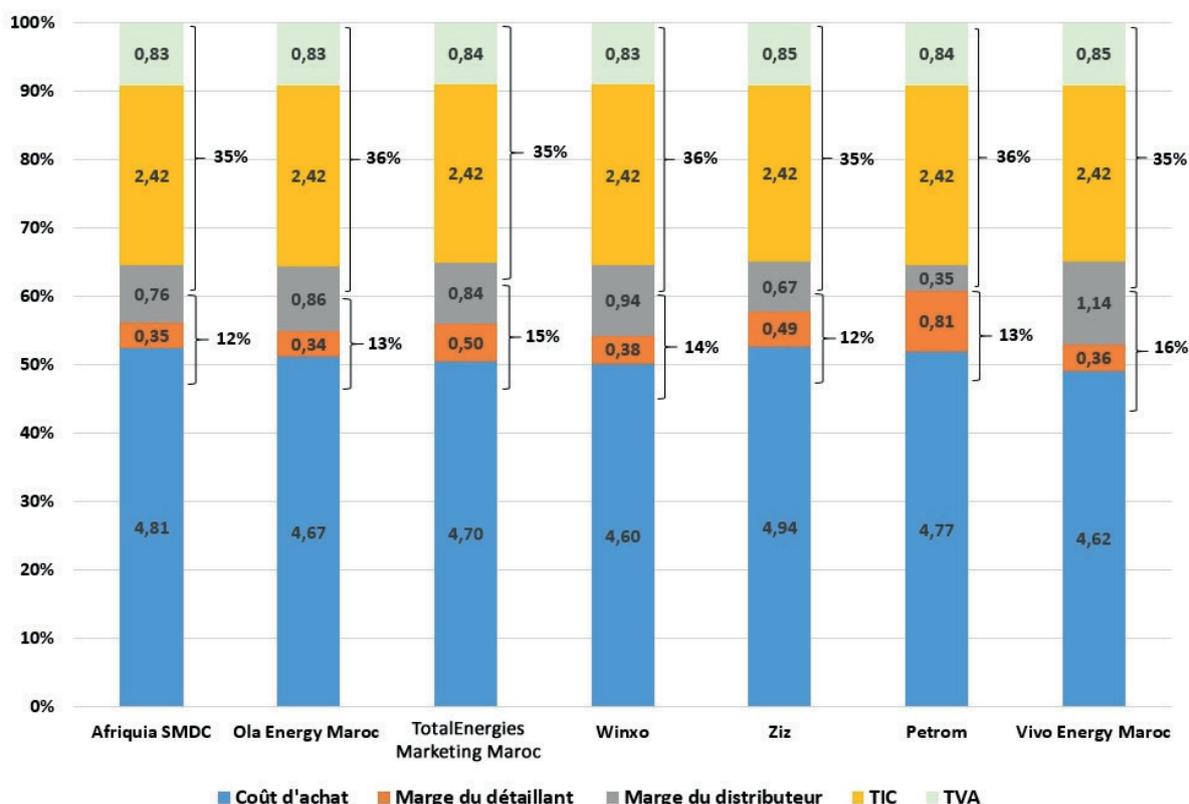


Tableau 11 : Evolution de la structure du prix de vente TTC en DH d'1l de gasoil par opérateur en moyenne pondérée (2018-2021)

	Coût d'achat	TIC	TVA	TIC+TVA	Marge distributeur (en DH/l)	Marge Détaillant (en DH/l)	Marge totale (en DH/l)	Prix de vente TTC
Afriquia SMDC	4,80	2,42	0,83	3,26	0,77	0,35	1,12	9,18
Ola Energy Maroc	4,67	2,42	0,83	3,25	0,86	0,34	1,19	9,11
TotalEnergies Marketing Maroc	4,71	2,42	0,84	3,26	0,84	0,50	1,34	9,19
Winxo	4,60	2,42	0,83	3,27	0,94	0,38	1,32	9,14
Ziz	4,94	2,42	0,85	3,27	0,67	0,49	1,16	9,38
Petrom	4,79	2,42	0,84	3,29	0,35	0,81	1,16	9,22
Vivo Energy Maroc	4,62	2,42	0,85	3,28	1,14	0,36	1,51	9,41
Moyenne pondérée du marché	4,73	2,42	0,84	3,27	0,80	0,46	1,26	9,23

Graphique 22 : Moyenne pondérée de la structure du prix de vente du gasoil par opérateur (période 2018-2021)



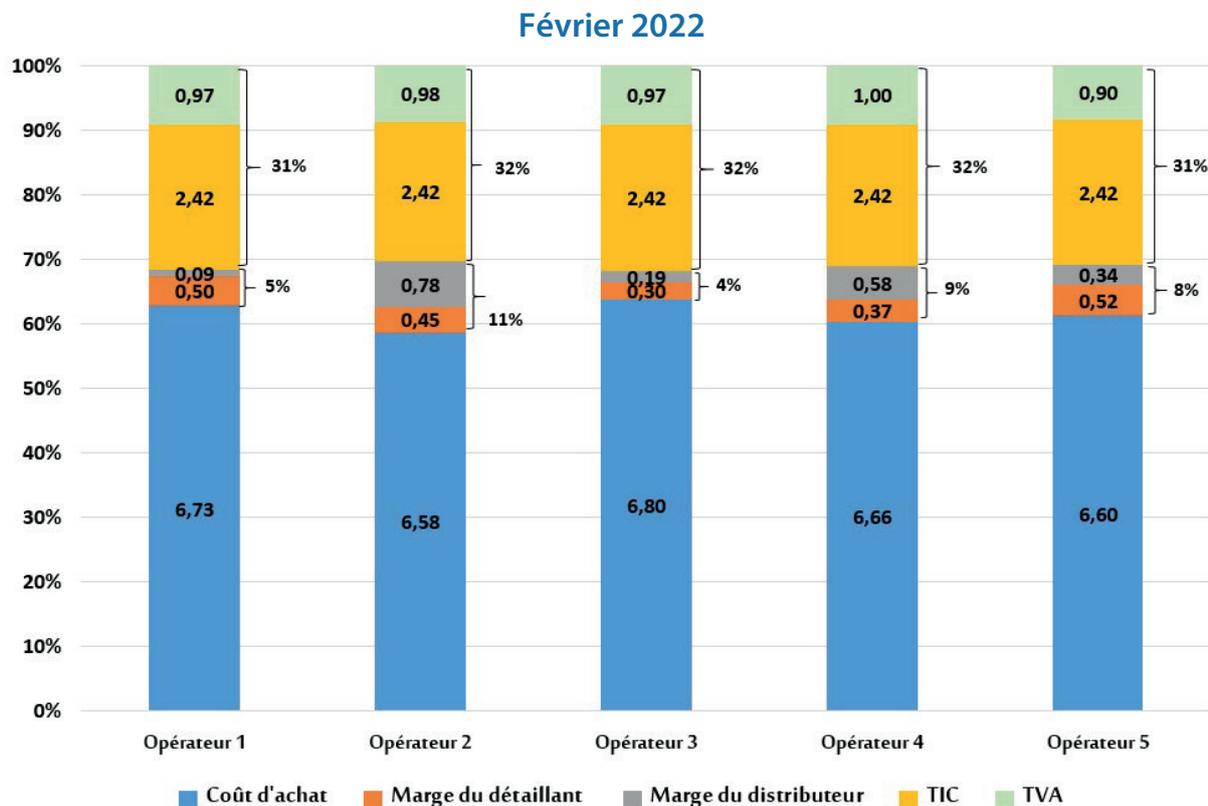
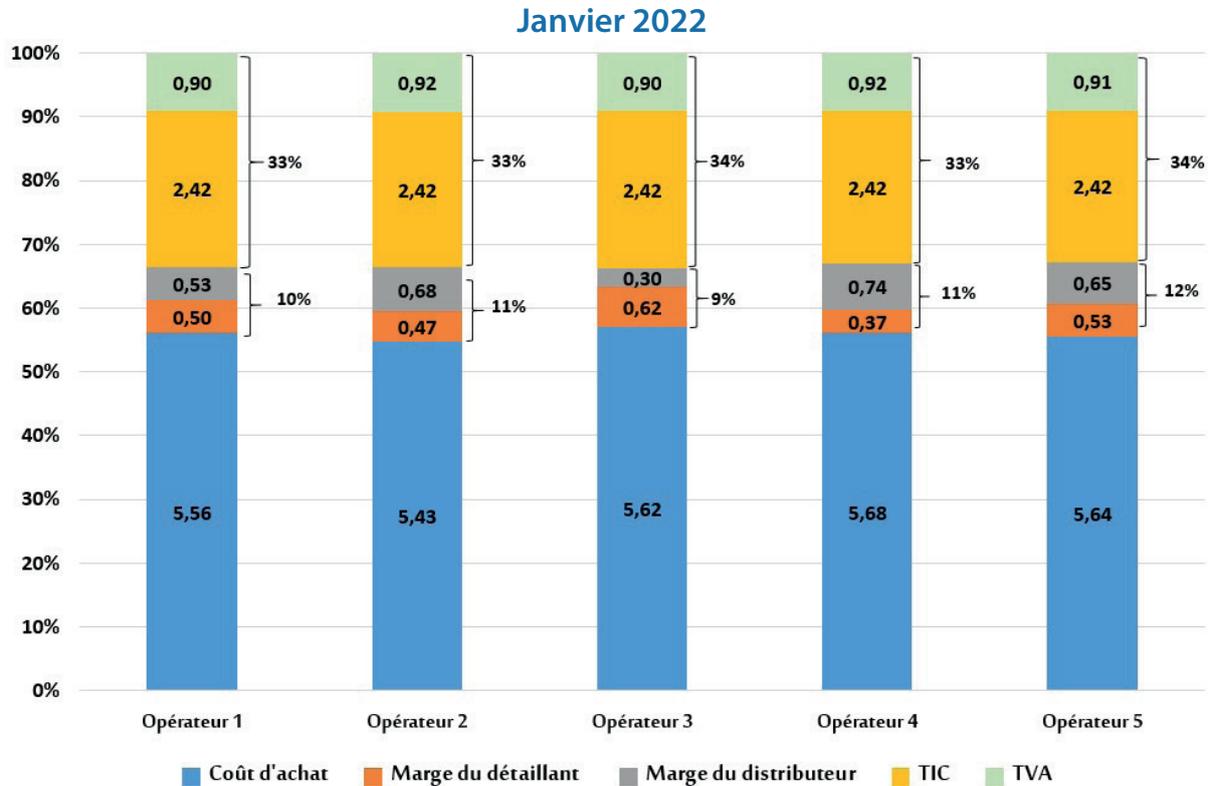
Les données relatives aux 4 premiers mois de l'année de 2022 (gasoil) sont reprises dans les tableaux et les graphiques ci-après :

Tableau 12 : Evolution de la structure du prix de vente TTC en DH d'1l de gasoil par opérateur (janvier-avril 2022) classée selon le coût d'achat et le prix de vente TTC

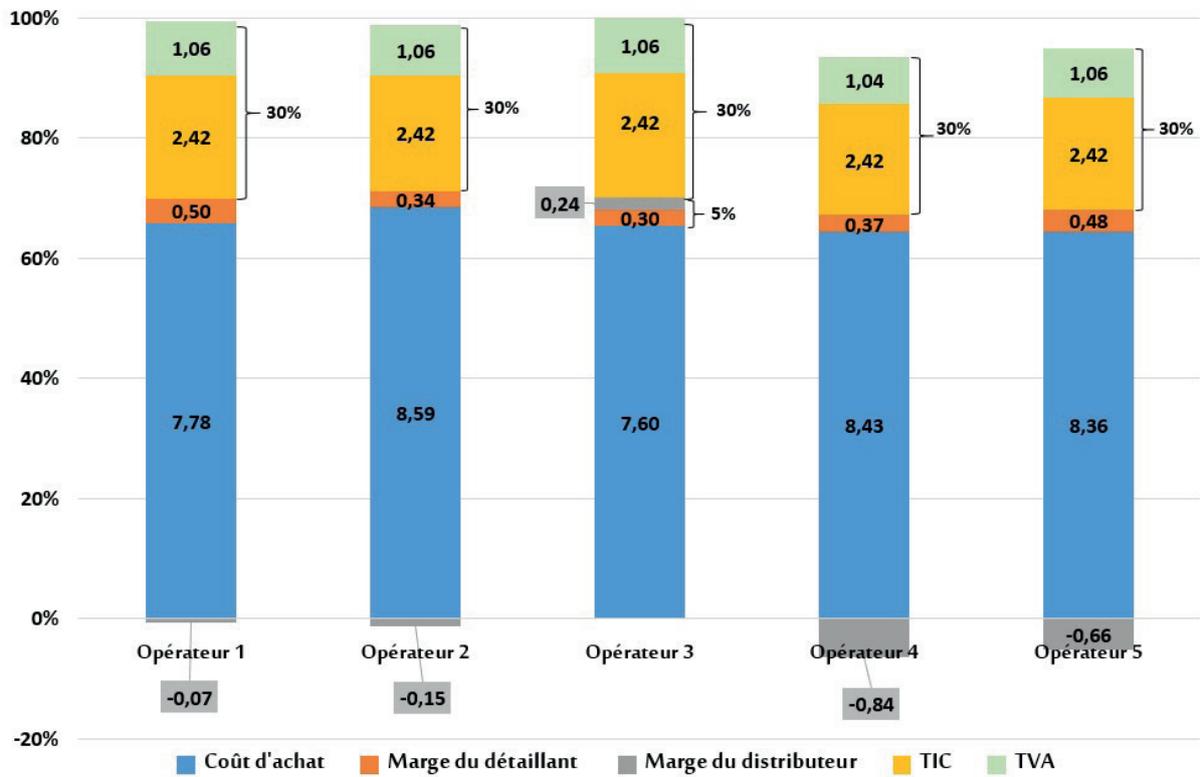
Société	Année	Coût d'achat	TIC	TVA	TIC+TVA	Marge du distributeur	Marge du détaillant	Marge totale	Prix de vente TTC
Opérateur 1	janv-22	5,56	2,42	0,90	3,34	0,53	0,50	1,03	9,90
Opérateur 1	févr-22	6,73	2,42	0,97	3,42	0,09	0,50	0,60	10,69
Opérateur 1	mars-22	7,78	2,42	1,06	3,51	-0,07	0,50	0,43	11,67
Opérateur 1	avr-22	9,46	2,42	0,24	0,50	0,24	0,50	0,74	13,87
Opérateur 2	janv-22	5,43	2,42	0,92	3,34	0,68	0,47	1,15	10,07
Opérateur 2	févr-22	6,58	2,42	0,98	3,40	0,78	0,45	1,23	10,80
Opérateur 2	mars-22	8,59	2,42	1,06	3,48	-0,15	0,34	0,19	11,64
Opérateur 2	avr-22	9,44	2,42	0,38	0,55	0,38	0,55	0,93	14,12
Opérateur 3	janv-22	5,62	2,42	0,90	3,35	0,30	0,62	0,91	9,88
Opérateur 3	févr-22	6,80	2,42	0,97	3,43	0,19	0,30	0,48	10,71
Opérateur 3	mars-22	7,60	2,42	1,06	3,51	0,24	0,30	0,54	11,66
Opérateur 3	avr-22	9,46	2,42	0,27	0,44	0,27	0,44	0,71	13,90
Opérateur 4	janv-22	5,68	2,42	0,92	3,34	0,74	0,37	1,11	10,14
Opérateur 4	févr-22	6,66	2,42	1,00	3,42	0,58	0,37	0,95	11,03
Opérateur 4	mars-22	8,43	2,42	1,04	3,46	-0,84	0,37	-0,47	11,42
Opérateur 4	avr-22	9,70	2,42	0,13	0,38	0,13	0,38	0,51	13,90
Opérateur 5	janv-22	5,64	2,42	0,91	3,34	0,65	0,53	1,18	10,06
Opérateur 5	févr-22	6,60	2,42	0,98	3,40	0,34	0,52	0,86	10,80
Opérateur 5	mars-22	8,36	2,42	1,06	3,49	-0,66	0,48	-0,18	11,70
Opérateur 5	avr-22	9,62	2,42	0,25	0,47	0,25	0,47	0,72	13,98

NB: l'identité des opérateurs a été anonymisée pour les 4 premiers mois de l'année de 2022, vu que leurs résultats ne seront connus qu'à la fin de cette année.

Graphique 23 : Structure du prix de vente TTC en DH d'1l de gasoil des principaux opérateurs (janvier-avril 2022)



Mars 2022



Avril 2022

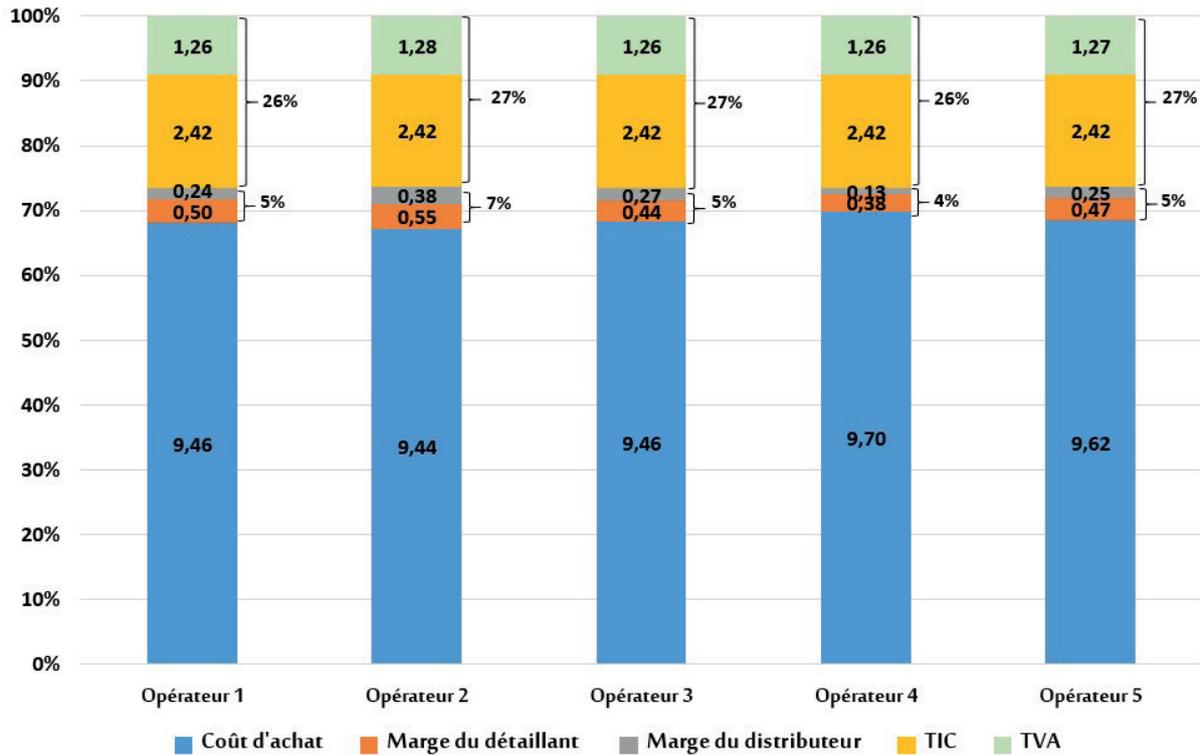
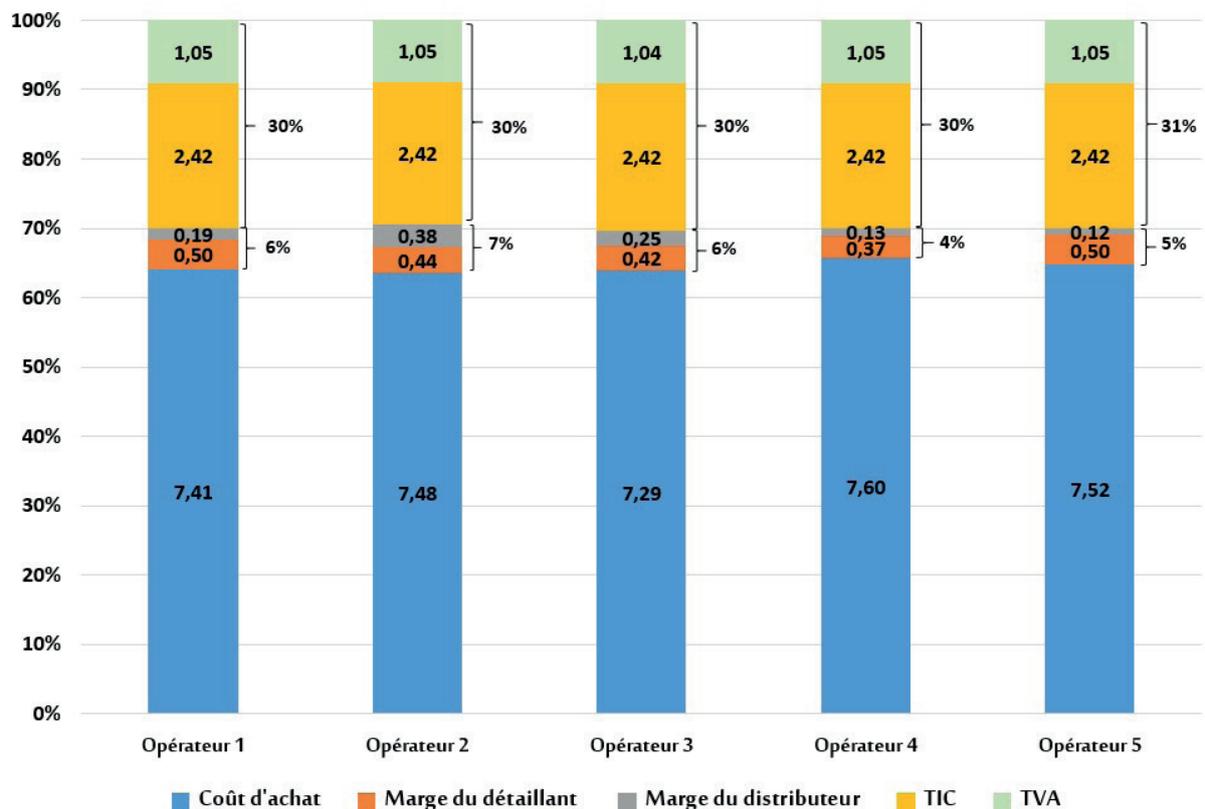


Tableau 13 : Evolution de la structure du prix de vente TTC en DH d'1l du gasoil par opérateur en moyenne pondérée (janvier-avril 2022) classée selon le coût d'achat et le prix de vente TTC

Société	Coût d'achat	TIC	TVA	TIC+TVA	Marge du distributeur	Marge du détaillant	Marge totale	Prix de vente TTC
Opérateur 1	7,41	2,42	1,05	3,50	0,19	0,50	0,69	11,55
Opérateur 2	7,48	2,42	1,05	3,47	0,38	0,44	0,82	11,52
Opérateur 3	7,29	2,42	1,04	3,49	0,25	0,42	0,67	11,45
Opérateur 4	7,60	2,42	1,05	3,48	0,13	0,37	0,51	11,58
Opérateur 5	7,52	2,42	1,05	3,46	0,12	0,50	0,62	11,57
Moyenne pondérée du marché	7,46	2,42	1,05	3,48	0,21	0,45	0,66	11,53

NB: l'identité des opérateurs a été anonymisée pour les 4 premiers mois de l'année de 2022, vu que leurs résultats ne seront connus qu'à la fin de cette année.

Graphique 24 : Moyenne pondérée de la structure du prix de vente, par opérateur, d'1l du gasoil (janvier-avril 2022)

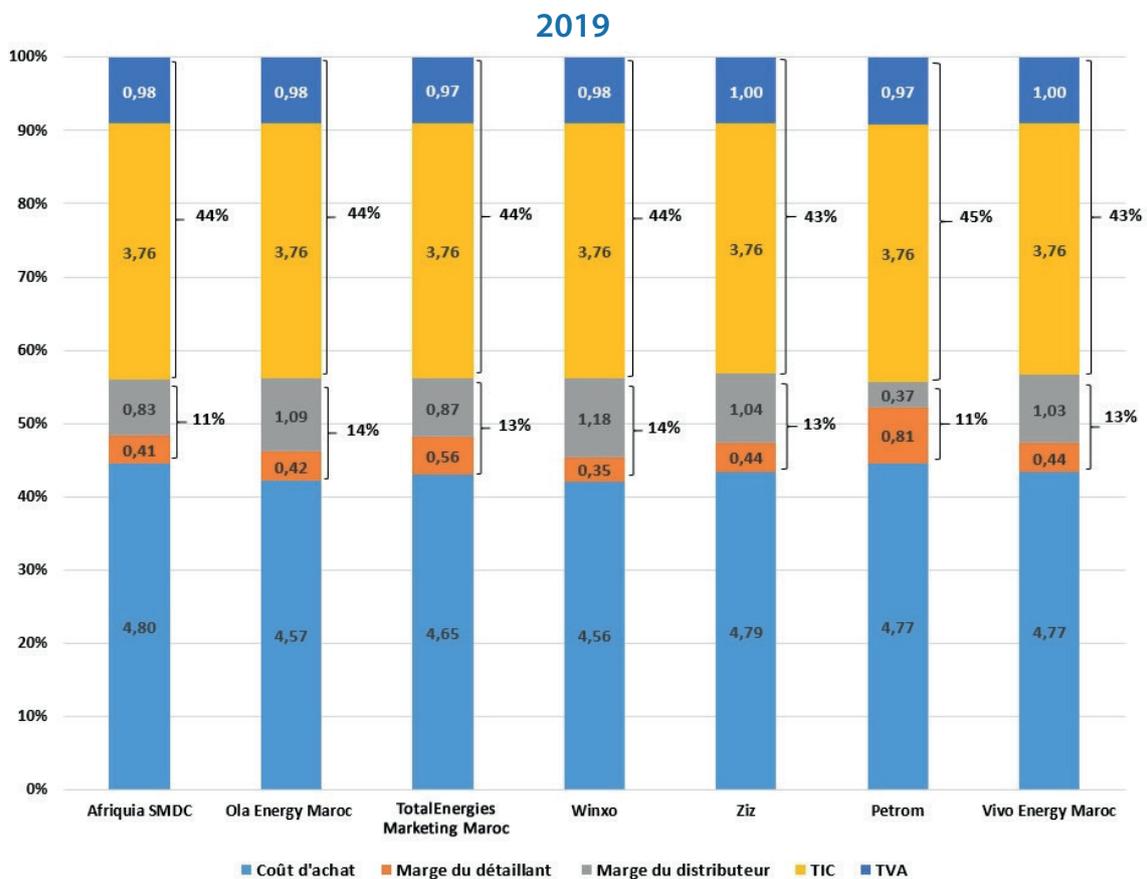
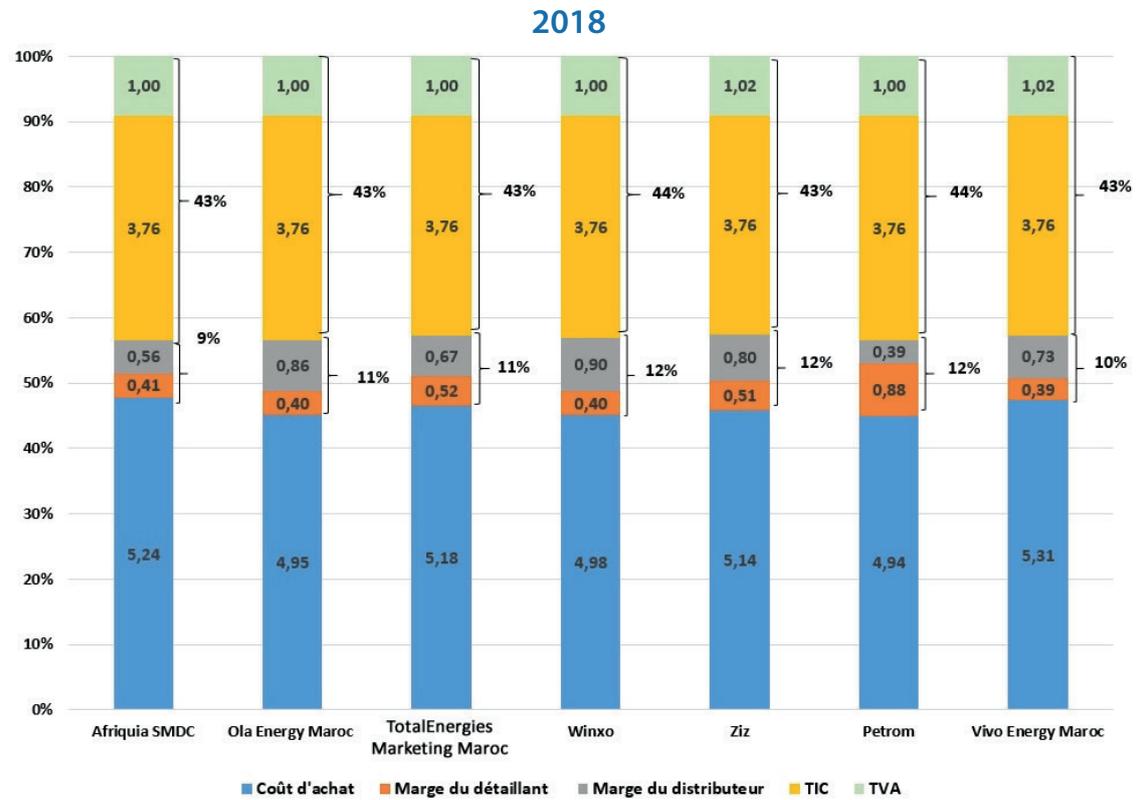


Les données relatives à l'essence sur la période 2018-2022 sont indiquées dans les tableaux et les graphiques ci-après.

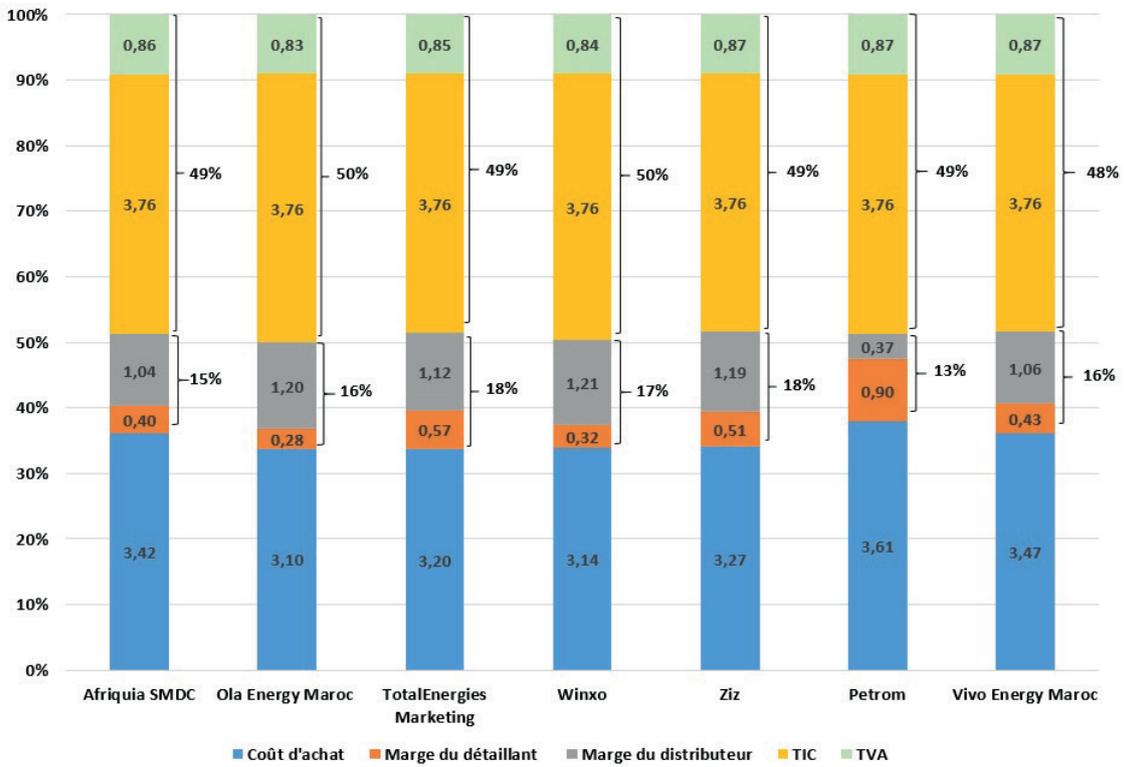
Tableau 14 : Evolution de la structure du prix de vente TTC en DH d'1l d'essence par opérateur (2018-2021)

Société	Année	Coût d'achat	TIC	TVA	TIC+TVA	Marge du distributeur	Marge du détaillant	Marge totale	Prix de vente TTC
Afriquia SMDC	2018	5,24	3,76	1,00	4,76	0,56	0,41	0,97	10,96
Afriquia SMDC	2019	4,80	3,76	0,98	4,74	0,83	0,41	1,23	10,77
Afriquia SMDC	2020	3,42	3,76	0,86	4,63	1,04	0,40	1,44	9,49
Afriquia SMDC	2021	4,89	3,76	0,98	4,74	0,74	0,42	1,16	10,79
Ola Energy Maroc	2018	4,95	3,76	1,00	4,76	0,86	0,40	1,26	10,97
Ola Energy Maroc	2019	4,57	3,76	0,98	4,74	1,09	0,42	1,51	10,82
Ola Energy Maroc	2020	3,10	3,76	0,83	4,59	1,20	0,28	1,48	9,18
Ola Energy Maroc	2021	4,82	3,76	0,97	4,73	0,87	0,24	1,11	10,66
TotalEnergies Marketing Maroc	2018	5,18	3,76	1,00	4,77	0,67	0,52	1,20	11,05
TotalEnergies Marketing Maroc	2019	4,65	3,76	0,97	4,74	0,87	0,56	1,43	10,70
TotalEnergies Marketing Maroc	2020	3,20	3,76	0,85	4,62	1,12	0,57	1,69	9,37
TotalEnergies Marketing Maroc	2021	4,86	3,76	0,99	4,75	0,83	0,57	1,39	10,90
Winxo	2018	4,98	3,76	1,00	4,79	0,90	0,40	1,30	11,00
Winxo	2019	4,56	3,76	0,98	4,77	1,18	0,35	1,53	10,79
Winxo	2020	3,14	3,76	0,84	4,62	1,21	0,32	1,54	9,23
Winxo	2021	4,85	3,76	0,98	4,77	0,77	0,47	1,24	10,78
Ziz	2018	5,14	3,76	1,02	4,78	0,80	0,51	1,31	11,21
Ziz	2019	4,79	3,76	1,00	4,76	1,04	0,44	1,48	11,01
Ziz	2020	3,27	3,76	0,87	4,63	1,19	0,51	1,70	9,55
Ziz	2021	4,98	3,76	1,00	4,76	0,77	0,50	1,27	10,99
Petrom	2018	4,94	3,76	1,00	4,79	0,39	0,88	1,27	11,00
Petrom	2019	4,77	3,76	0,97	4,77	0,37	0,81	1,18	10,71
Petrom	2020	3,61	3,76	0,87	4,66	0,37	0,90	1,27	9,53
Petrom	2021	4,80	3,76	0,98	4,78	0,38	0,87	1,25	10,83
Vivo Energy Maroc	2018	5,31	3,76	1,02	4,78	0,73	0,39	1,12	11,20
Vivo Energy Maroc	2019	4,77	3,76	1,00	4,76	1,03	0,44	1,47	10,99
Vivo Energy Maroc	2020	3,47	3,76	0,87	4,63	1,06	0,43	1,49	9,57
Vivo Energy Maroc	2021	4,80	3,76	1,01	4,77	1,04	0,46	1,50	11,06

Graphique 25 : Evolution de la structure du prix de vente TTC en DH d'1l d'essence par année et par opérateur (2018-2021)



2020



2021

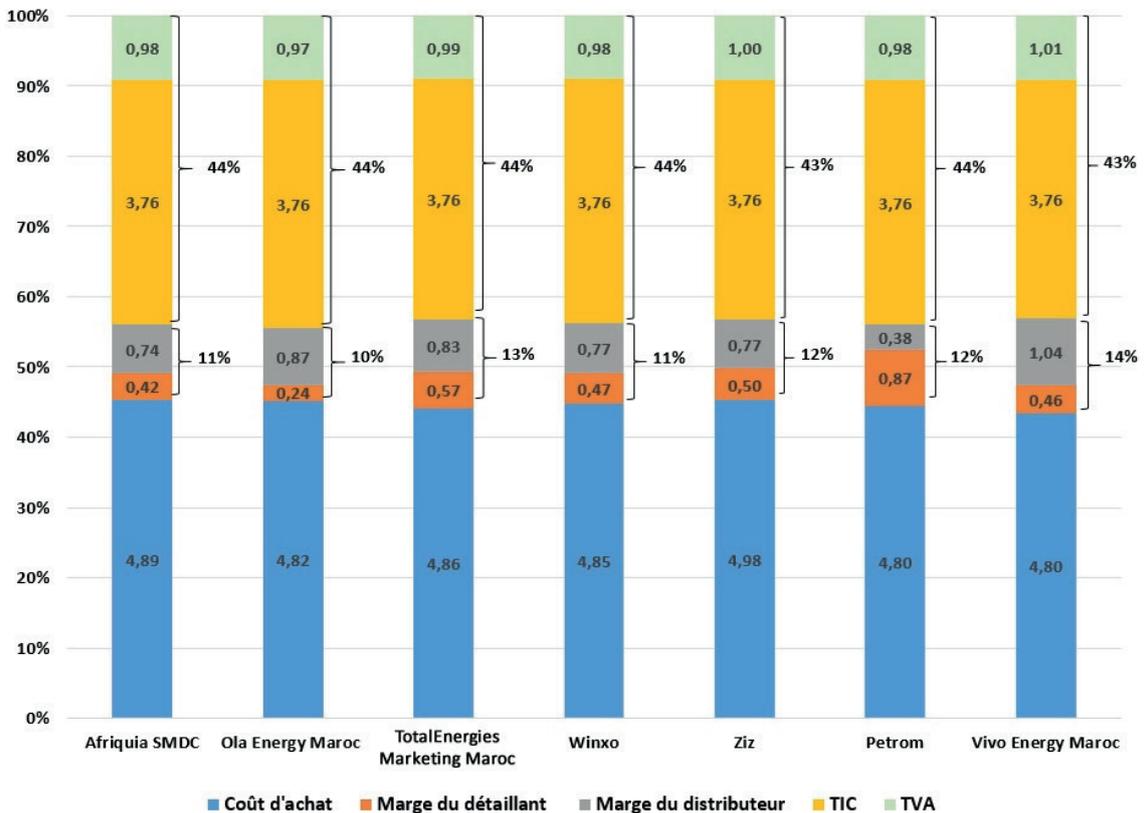
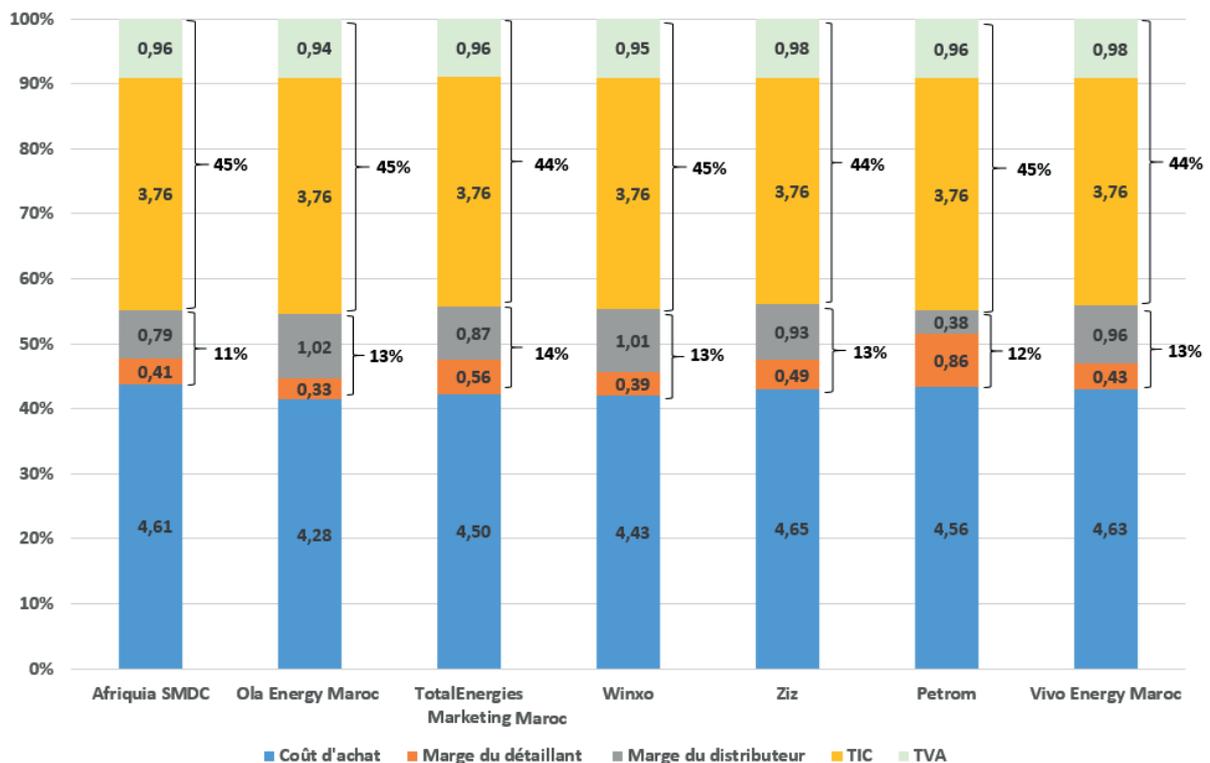


Tableau 15 : Evolution de la structure du prix de vente TTC en DH d'1l d'essence par opérateur en moyenne pondérée (2018-2021)

	Coût d'achat	TIC	TVA	TIC+TVA	Marge distributeur (en DH/l)	Marge Détaillant (en DH/l)	Marge totale (en DH/l)	Prix de vente TTC
Afriquia SMDC	4,61	3,76	0,96	4,72	0,79	0,41	1,19	10,52
Ola Energy Maroc	4,28	3,76	0,94	4,70	1,02	0,33	1,35	10,33
TotalEnergies Marketing Maroc	4,50	3,76	0,96	4,63	0,87	0,56	1,42	10,53
Winxo	4,43	3,76	0,95	4,74	1,01	0,39	1,40	10,49
Ziz	4,65	3,76	0,98	4,74	0,93	0,49	1,42	10,79
Petrom	4,56	3,76	0,96	4,75	0,38	0,86	1,24	10,55
Vivo Energy Maroc	4,63	3,76	0,98	4,74	0,96	0,43	1,39	10,75
Moyenne pondérée du marché	4,52	3,76	0,96	4,72	0,85	0,50	1,34	10,57

Graphique 26 : Moyenne pondérée de la structure du prix de vente, par opérateur, d'1l d'essence (2018-2021)



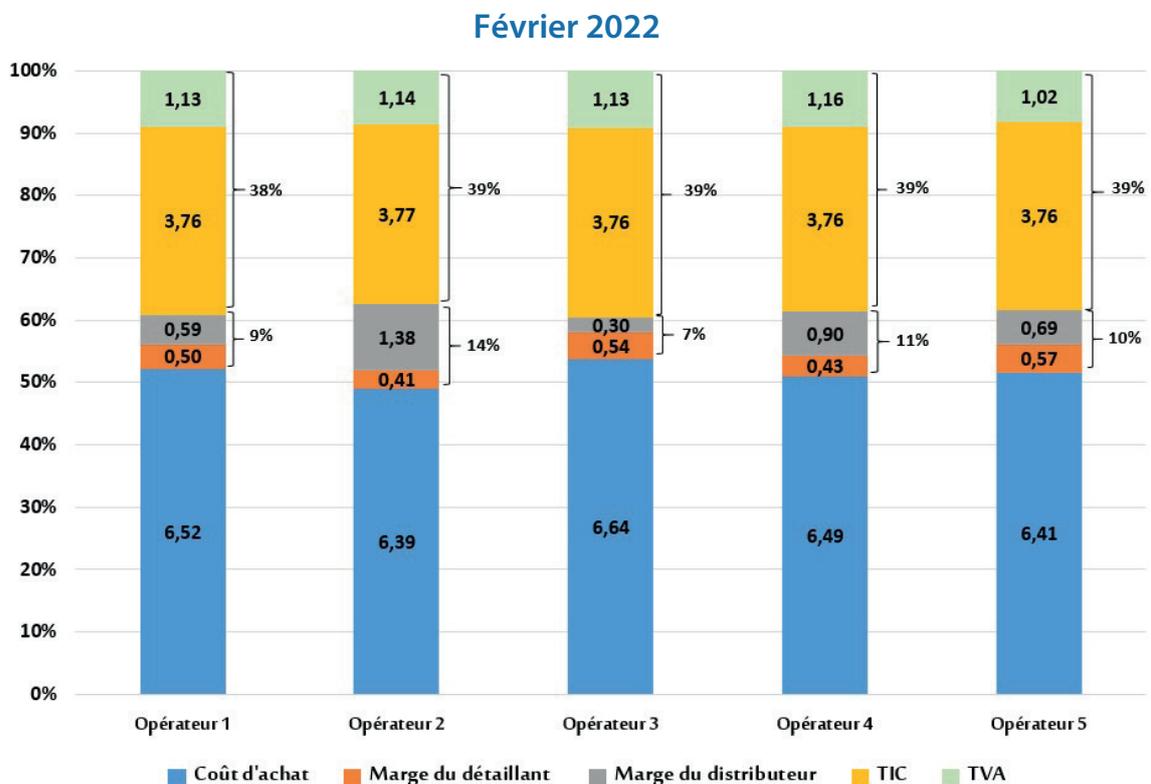
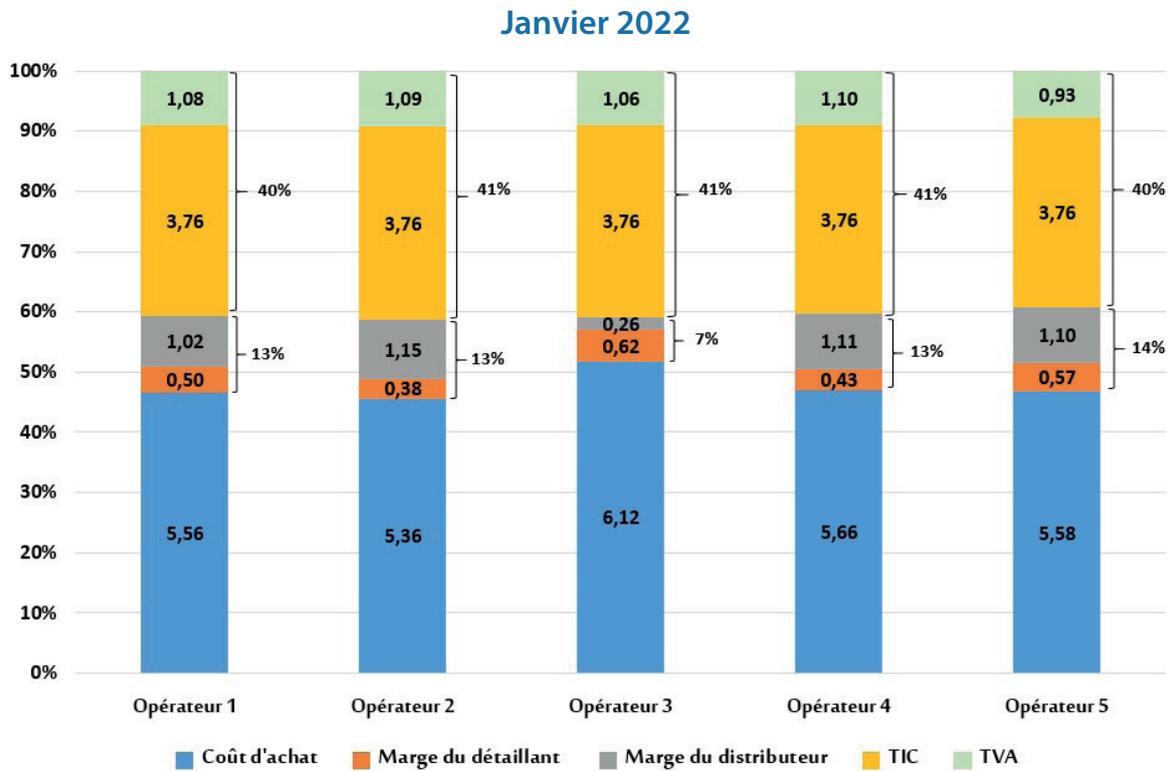
Les tableaux et les graphiques qui suivent illustrent l'évolution de la structure du prix de vente de l'essence durant les quatre premiers mois de l'année 2022.

Tableau 16 : Evolution de la structure du prix de vente TTC en DH d'1l d'essence par opérateur (janvier-avril 2022) classée selon le coût d'achat et le prix de vente TTC

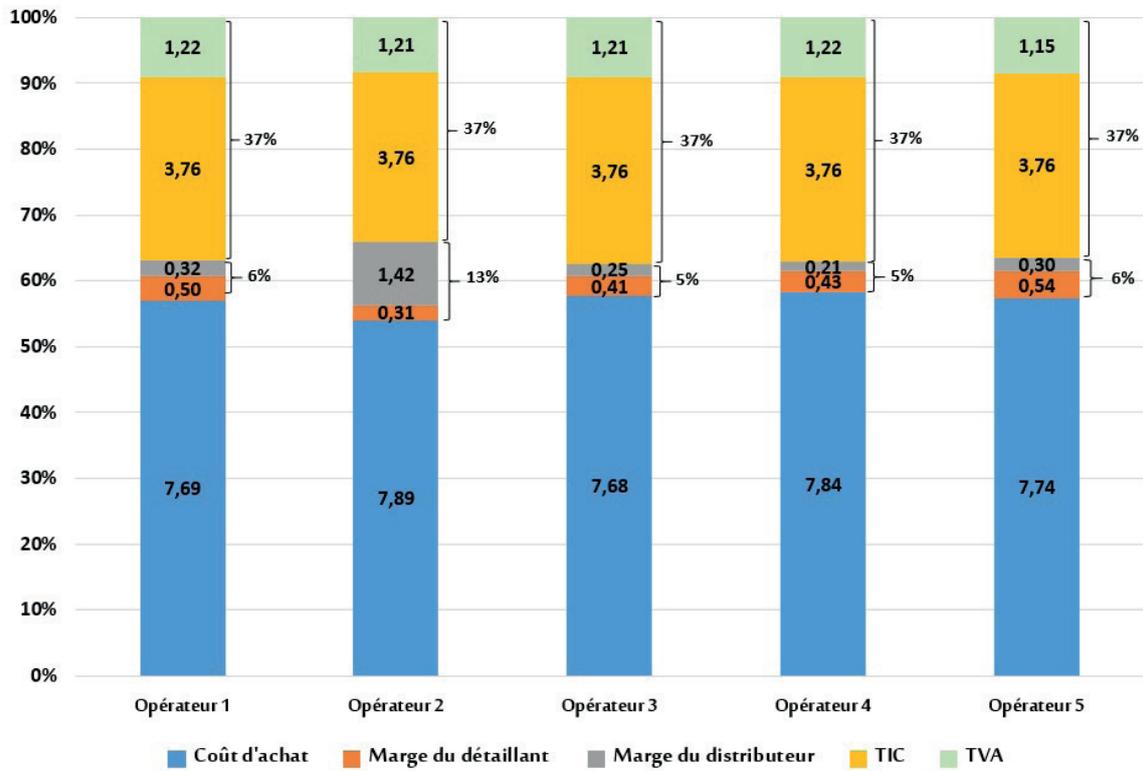
Société	Année	Coût d'achat	TIC	TVA	TIC+TVA	Marge du distributeur	Marge du détaillant	Marge totale	Prix de vente TTC
Opérateur 1	janv-22	5,56	3,76	1,08	4,87	1,02	0,50	1,52	11,88
Opérateur 1	févr-22	6,52	3,76	1,13	4,92	0,59	0,50	1,09	12,44
Opérateur 1	mars-22	7,69	3,76	1,22	5,02	0,32	0,50	0,82	13,46
Opérateur 1	avr-22	8,28	3,76	1,27	5,07	0,22	0,50	0,72	13,99
Opérateur 2	janv-22	5,36	3,76	1,09	5,08	1,15	0,38	1,53	11,97
Opérateur 2	févr-22	6,39	3,77	1,14	4,31	1,38	0,41	1,78	12,54
Opérateur 2	mars-22	7,89	3,76	1,21	3,60	1,42	0,31	1,73	13,35
Opérateur 2	avr-22	7,76	3,76	1,28	4,55	1,33	0,40	1,73	14,13
Opérateur 3	janv-22	6,12	3,76	1,06	4,86	0,26	0,62	0,87	11,69
Opérateur 3	févr-22	6,64	3,76	1,13	4,93	0,30	0,54	0,84	12,42
Opérateur 3	mars-22	7,68	3,76	1,21	5,02	0,25	0,41	0,66	13,35
Opérateur 3	avr-22	8,48	3,76	1,27	5,07	0,17	0,35	0,52	14,01
Opérateur 4	janv-22	5,66	3,76	1,10	4,86	1,11	0,43	1,54	12,06
Opérateur 4	févr-22	6,49	3,76	1,16	4,92	0,90	0,43	1,32	12,74
Opérateur 4	mars-22	7,84	3,76	1,22	4,99	0,21	0,43	0,64	13,47
Opérateur 4	avr-22	8,38	3,76	1,27	5,04	0,16	0,43	0,59	14,01
Opérateur 5	janv-22	5,58	3,76	0,93	4,70	1,10	0,57	1,67	11,98
Opérateur 5	févr-22	6,41	3,76	1,02	4,78	0,69	0,57	1,26	12,47
Opérateur 5	mars-22	7,74	3,76	1,15	4,92	0,30	0,54	0,84	13,52
Opérateur 5	avr-22	8,28	3,76	1,20	4,97	0,20	0,57	0,77	14,03

NB: l'identité des opérateurs a été anonymisée pour les 4 premiers mois de l'année de 2022, vu que leurs résultats ne seront connus qu'à la fin de cette année.

Graphique 27: Structure du prix de vente TTC en DH d'1l d'essence des principaux opérateurs (janvier-avril 2022)



Mars 2022



Avril 2022

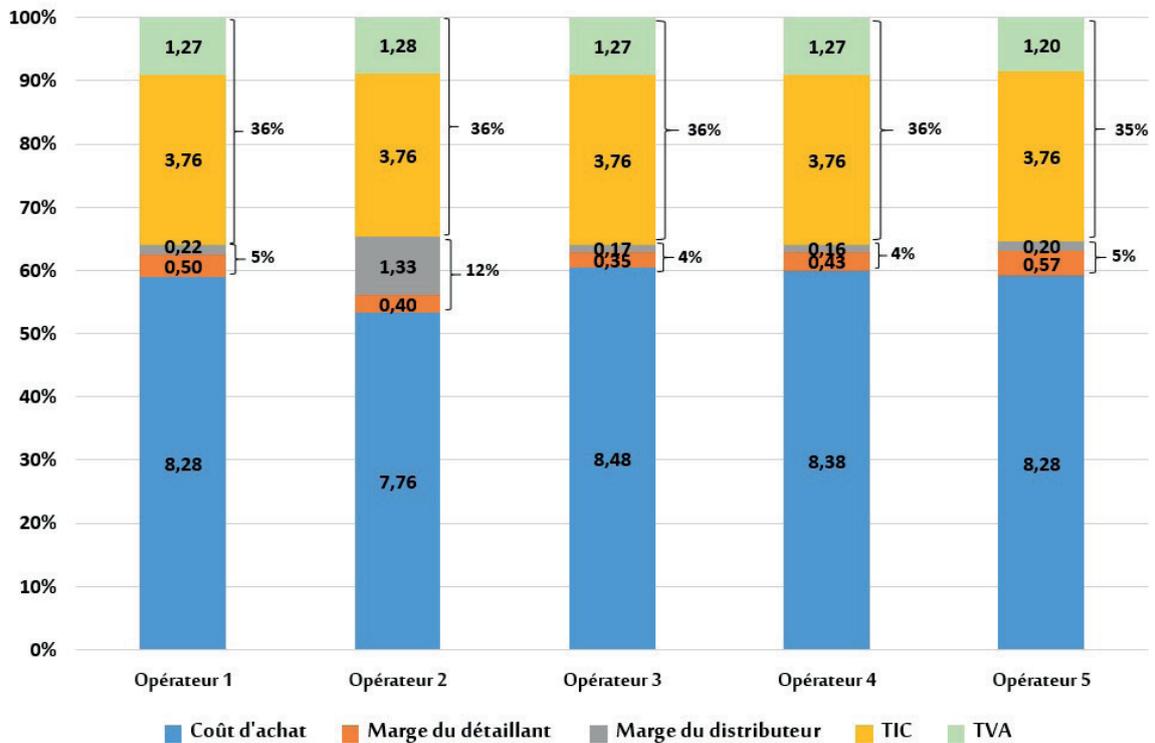
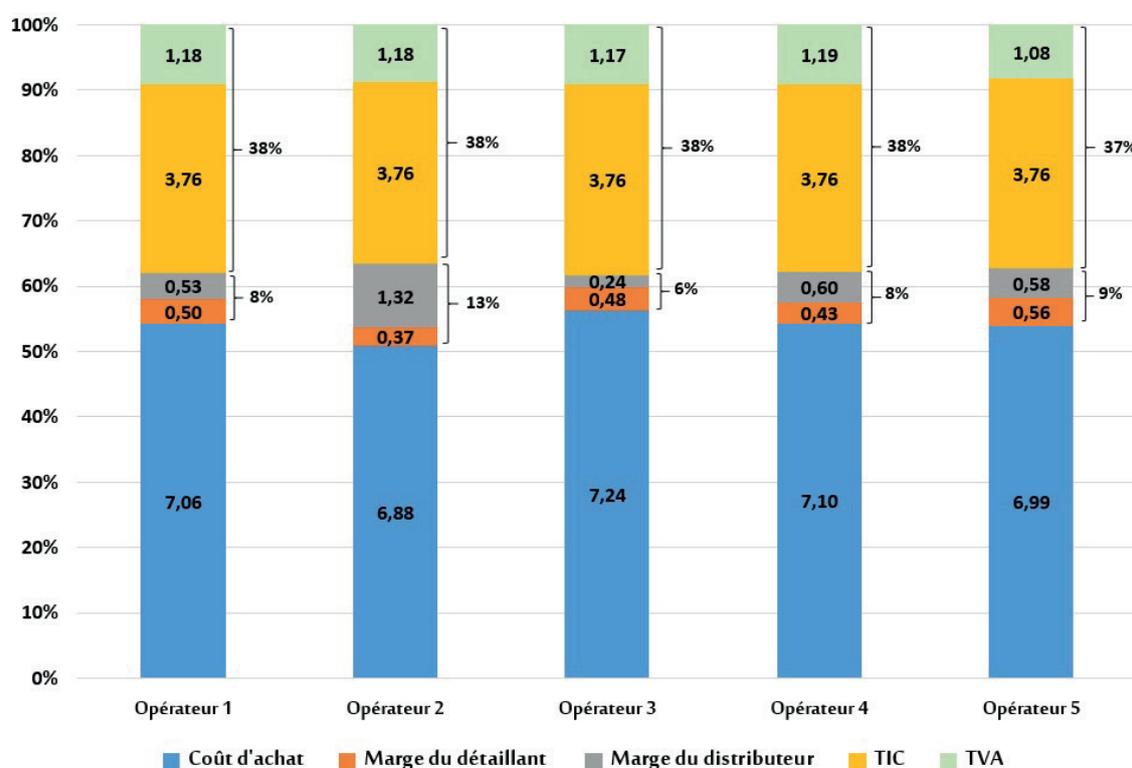


Tableau 17 : Evolution de la structure du prix de vente TTC en DH d'1l d'essence par opérateur en moyenne pondérée (janvier-avril 2022) classée selon le coût d'achat et le prix de vente TTC

	Coût d'achat	TIC	TVA	TIC+TVA	Marge distributeur (en DH/l)	Marge Détaillant (en DH/l)	Marge totale (en DH/l)	Prix de vente TTC
Opérateur 1	7,01	3,76	1,18	4,97	0,54	0,50	1,04	12,94
Opérateur 2	6,85	3,76	1,18	4,39	1,32	0,37	1,69	13,00
Opérateur 3	7,23	3,76	1,17	4,97	0,24	0,48	0,72	12,86
Opérateur 4	7,09	3,76	1,19	4,95	0,59	0,43	1,02	13,07
Opérateur 5	7,00	3,76	1,08	4,84	0,57	0,56	1,13	13,00
Moyenne pondérée du marché	7,04	3,76	1,16	4,82	0,65	0,47	1,12	12,97

NB: l'identité des opérateurs a été anonymisée pour les 4 premiers mois de l'année de 2022, vu que leurs résultats ne seront connus qu'à la fin de cette année.

Graphique 28 : Moyenne pondérée de la structure du prix de vente de l'essence par opérateur (janvier-avril 2022)



A titre liminaire, la comparaison entre les prix de vente à la pompe appliqués par les opérateurs sont quasi similaires à quelques centimes près de différences (10 centimes maximum d'écart). De même, une lecture agrégée des structures des prix de ces

opérateurs montre l'existence d'une quasi ressemblance des composantes de leurs coûts avec cependant, quelques nuances distinctives :

- Sur les périodes observées et indépendamment du produit (gasoil et essence), les sociétés Winxo et Ola Energy (et aussi l'opérateur 3 en 2022) disposent du prix de vente le moins cher du marché avec un écart qui atteint 27 centimes par rapport à l'opérateur 6. Ce dernier pratiquant les prix de vente les plus élevés du marché en raison de la politique commerciale adoptée consistant à faire jouer plutôt la notoriété de la marque que l'élément prix.
- La société ZIZ se démarque par son coût d'achat (sur la période 2018-2021) le plus élevé, surtout pour le gasoil, avec un écart de 23 centimes d'écart par rapport à Vivo Energy Maroc qui dispose du coût d'achat le plus bas.
- Sur la période 2018-2021, les sociétés Vivo Energy Maroc et Winxo dégagent les marges les plus élevées (segment du gasoil), soit respectivement 1,16 DH/l et 0,95 DH/l contre seulement 0,79 DH/l de marge pour Afriquia SMDC. En 2022, l'opérateur 2 est l'opérateur qui a enregistré la marge la plus élevée avec 0,42 DH/l contre 0,15 DH/l pour les opérateurs 4 et 5.
- Sur la même période (2018-2021), Petrom est la société qui a accordé la meilleure marge aux stations-service (détail) gérées directement par la société, soit 0,82 DH/l (0,86 DH/l pour l'essence). Cette marge a baissé en 2022 pour s'aligner avec celles octroyées par les autres opérateurs à leurs réseaux de stations-service. A l'opposé, Afriquia SMDC se démarque par la marge la plus faible donnée aux stations-service (0,35 DH/l pour le gasoil et 0,4 DH/l pour l'essence). Toutefois et compte tenu de sa position de leader sur le marché qui est synonyme de volumes de vente importants, la marge totale de la station-service devient importante.

Dans l'ensemble et sur la période 2018-2021, il ressort que les coûts d'achat des produits raffinés¹⁷ représentent l'essentiel du prix de vente à la pompe : 51% pour le gasoil et 43% pour l'essence, suivis des taxes qui représentent à elles seules, plus de 35 % du prix d'un litre de gasoil et 45 % de celui d'un litre d'essence.

Le reste du prix de vente est composé des marges de distribution qui représentent environ 12% (essence) à 14% (gasoil). Ces marges sont réparties entre les sociétés de distribution à hauteur de 9 à 10% et les stations-service à environ 4 à 5%.

Pour plus de détails, chacune de ces rubriques est décomposée comme suit :

- Le coût d'achat

Représentant environ 51% du prix final du gasoil à la pompe et 43% pour l'essence,

¹⁷ Le coût d'achat calculé intègre en plus des cotations FOB, le fret, les frais de la devise, les droits et taxes portuaires et également les frais de stockage.

le coût d'achat est lié majoritairement au prix d'achat de la molécule à l'international, c'est à dire le gasoil et l'essence (cotations Platts FOB) avec une proportion de plus de 95%. Les 5% restant se répartissent comme suit : les frais d'approche avec près de 2,3%, les frais du fret qui pèsent pour près de 2% et les droits et taxes portuaires avec moins de 0,7%.

En ce qui concerne l'année 2022, aucun changement significatif n'a été constaté au niveau de la structure des coûts d'achat, mise à part la hausse observée au niveau des frais d'approche (0,15 DH/l contre 0,1 DH/l sur la première période) et la baisse des frais du fret (0,07 DH/l au lieu de 0,09 DH/l).

- La fiscalité

Pour la période 2018-2021, la TIC a représenté environ 26% du prix du gasoil et 36% de celui de l'essence.

Durant l'année 2022, marquée par d'importantes hausses des cotations des produits raffinés à l'international, le poids de la TIC a décliné pour atteindre 22% du prix du gasoil et 29,6% du prix de l'essence en raison de la hausse considérable des coûts d'achat (la TIC étant une valeur fixe).

La TVA, quant à elle, représente 10% du prix de vente final, contre 20% en France et 21% en Espagne (IVA : Impuesto al valor anadido).

En valeur et inversement à la TIC, la TVA a vu son montant croître passant de 0,82 à 1,01 DH/l pour le gasoil et de 0,94 à 1,16 DH/l pour l'essence entre les deux périodes précitées, à savoir 2018-2021 et 2022.

Compte tenu du fait qu'une partie de la TVA est prélevée sur le coût d'achat du produit raffiné, il en résulte alors, que toute augmentation des cotations engendre automatiquement des recettes importantes pour le Trésor Public.

Notons à cet égard que lorsque les prix du gasoil ou de l'essence augmentent, la part de la fiscalité globale dans le prix final baisse. Cela s'explique par le fait que la TIC (qui est la principale taxe) est fixe et pèse proportionnellement plus lorsque les cotations à l'international sont basses.

Ainsi, s'il est vrai que la fiscalité a augmenté en valeur, sa contribution dans la structure des prix à la pompe, en pourcentage, a baissé en 2022 par rapport à la période 2018-2021 :

- pour le gasoil, elle constituait 35% du prix total en [2018-2021] et 30% en 2022 ;
- pour l'essence, elle représentait 45% en [2018-2021] et 37 % en 2022.

Le tableau n°18 illustre l'évolution des recettes encaissées par l'Etat, de la TVA et de la TIC sur l'importation du gasoil et de l'essence, en comparaison à l'évolution des volumes importés de ces deux produits.

Tableau 18 : Evolution des importations (en kt) et des recettes de l'Etat de la TVA et de la TIC sur le gasoil et l'essence (en MDH)

	2018	2019	Variation 2019/2018	2020	Variation 2020/2019	2021	Variation 2021/2020	Janvier-mai 2022
Volume importé (en Kt)	6 577	6 728	+2,3%	5 916	-12%	6 905	+16,7%	2 346
TVA(MDH)	5 444	5 519	+1,4%	3 738	-32,2%	5 189	+38,9%	3 029
TIC(MDH)	17 908	18 881	+5,4%	16 259	-13,9%	18 546	+14%	7 286
Total	23 352	24 400	+4,5%	19 997	-18%	23 735	+18,7%	10 315

Source : fait à partir des données communiquées par l'Administration des Douanes et Impôts Indirects

Les meilleures recettes de l'Etat en la matière durant la période 2018-2021 ont été enregistrées en 2019 avec environ 24,5 MMDH et représentent une progression de 4,5% par rapport à 2018. En 2020, la valeur de la fiscalité a chuté de 18% comparativement à 2019 et ce, en raison de la baisse des volumes importés (effet sur la TIC) et des cotations des produits raffinés (effet sur la TVA).

En 2021, les recettes ont rebondi de près de 19% et ont dépassé le niveau enregistré en 2018, année de référence d'avant la crise sanitaire.

S'agissant des cinq premiers mois de l'année 2022, la fiscalité a rapporté à l'Etat plus de 10,3 MMDH dont 7,3 MMDH de TIC et 3 MMDH de TVA.

Dans ce cadre, il y a lieu de noter que les recettes fiscales en 2022 représentent près de 44% de celles enregistrées en 2021 alors que les volumes importés n'ont constitué que 34% des importations de 2021.

Ce constat est dû à l'accroissement de la TVA qui constitue plus de 58% de la valeur de celle de 2021. A l'inverse, les recettes de la TIC, en 2022, forment à peine 39% des recettes encaissées en 2021.

L'accroissement des cours à l'international conduit ainsi, à court terme, à un effet direct sur les recettes de l'Etat. En effet, la TVA étant proportionnelle au coût d'achat augmenté de la TIC, accroît automatiquement les recettes de l'Etat. A cela s'ajoute un impact indirect qui concerne les recettes additionnelles sur des produits autres que le gasoil et l'essence, qui verront leurs prix de vente augmenter en raison de la hausse des coûts de production.

Par ailleurs, il importe de signaler que la différence de traitement fiscal entre le gasoil et l'essence en matière de TIC (la TVA aussi indirectement) est plus avantageuse pour le gasoil, ce qui a eu pour conséquence une forte augmentation du parc de véhicules fonctionnant au diesel au détriment de ceux fonctionnant à l'essence.

- Marges brutes moyennes réalisées par litre vendu de gasoil/essence

Précisons d'emblée que le point qui sera abordé à ce stade concerne spécifiquement l'analyse de l'évolution de la marge brute commerciale, comme définie précédemment, des principaux opérateurs du marché.

En termes de poids, la marge brute de distribution constitue la troisième et la dernière rubrique composant le prix de vente final au consommateur. Cette marge globale regroupe d'un côté, la marge des sociétés de distribution (gros) et de l'autre côté, celle des stations-service (détail).

Sur la question de la marge, il convient de rappeler qu'en principe, chaque société de distribution et chaque propriétaire de station-service détermine ses propres marges en fonction de ses propres coûts et charges, de ses stratégies commerciales et de ses appréciations de la situation de concurrence sur le marché.

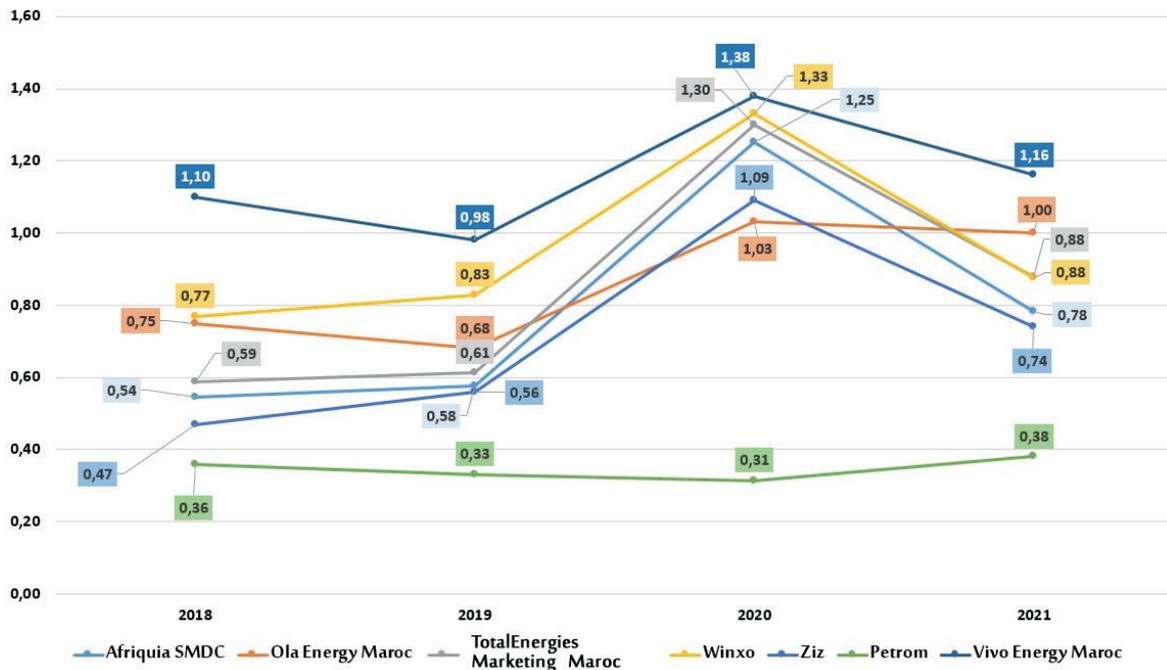
L'analyse qui suit portera essentiellement sur la marge des sociétés de distribution étant donné que celle des stations-services est demeurée globalement inchangée. En effet, comme il a été constaté et évoqué également par les représentants de la Fédération nationale des propriétaires, commerçants et gérants des stations de service lors de leur audition, les marges des stations-service demeurent inchangées (variant entre 0,35 et 0,5 DH/l) quel que soit le niveau des cours à l'international et du prix de vente sur le marché national.

Ainsi, les tableaux et les graphiques qui suivent font état de l'évolution des marges commerciales brutes des différentes sociétés de distribution sur les deux produits (gasoil et essence) entre 2018 et 2021, et janvier et avril 2022.

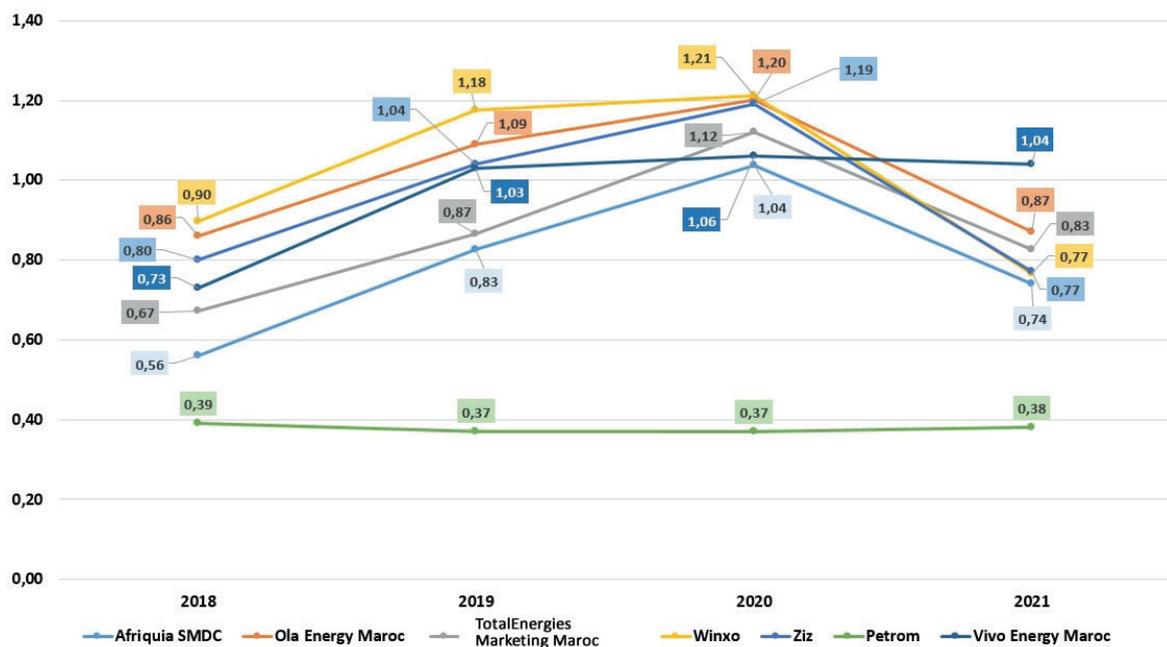
Tableau 19 : Marges moyennes des sociétés de distribution en DH/l (2018-2021)

	Gasoil				Essence			
	2018	2019	2020	2021	2018	2019	2020	2021
Afriquia SMDC	0,54	0,58	1,25	0,78	0,56	0,83	1,04	0,74
Ola Energy Maroc	0,75	0,68	1,03	1,00	0,86	1,09	1,20	0,87
TotalEnergies Marketing Maroc	0,59	0,61	1,30	0,88	0,67	0,87	1,12	0,83
Winxo	0,77	0,83	1,33	0,88	0,90	1,18	1,21	0,77
ZIZ	0,47	0,56	1,09	0,74	0,80	1,04	1,19	0,77
Petrom	0,36	0,33	0,31	0,38	0,39	0,37	0,37	0,38
Vivo Energy Maroc	1,10	0,98	1,38	1,16	0,73	1,03	1,06	1,04

Graphique 29 : Evolution des marges annuelles moyennes des sociétés de distribution pour le gasoil en DH/l (2018-2021)



Graphique 30 : Evolution des marges annuelles moyennes des sociétés de distribution pour l'essence en DH/l (2018-2021)



Pour le gasoil comme pour l'essence, il est constaté qu'à l'exception de la société Petrom qui se distingue par une marge quasi-linaire sur toutes les périodes (0,35-0,39 DH/l), l'ensemble des autres sociétés ont vu leurs marges augmenter entre 2018-2020 avant de baisser légèrement en 2021 pour s'établir en moyenne à 0,9 DH/l pour le gasoil et à 0,84 DH/l pour l'essence.

Les marges dégagées en 2021, même après avoir baissée comparativement à 2020, restent toutefois supérieures à celles réalisées en 2018 et en 2019.

Les marges des distributeurs sur le gasoil ont connu une hausse plus marquée en 2020 en dépassant le seuil d'un (1) DH/l chez l'ensemble des opérateurs. Ces marges sont supérieures à 1,25 DH/l chez les trois premiers opérateurs du marché (Afriquia SMDC, TotalEnergies Marketing Maroc et Vivo Energy Maroc) et frôle même les 1,40 DH/l chez Vivo Energy Maroc. Ces marges représentaient en 2020, plus de 15% du prix de vente d'un (1) litre de gasoil contre uniquement une moyenne de 9% sur toute la période 2018-2021.

La hausse de la marge des distributeurs est constatée aussi sur l'essence, mais à un degré moindre : une moyenne de 1,15 DH/l en 2022 alors que sur la période 2018-2021, elle était de l'ordre de 0,93 DH/l.

En conséquence, il ressort de ce qui précède que les sociétés de distribution n'auraient pas profité de la forte chute du cours sur le marché international pour gagner des parts de marché par le jeu de la libre concurrence et auraient opter pour une augmentation de leurs marges.

Un constat qui est corroboré par l'analyse du niveau de corrélation présentée auparavant : les cotations à l'international ont baissé de 1,73 DH/l alors que les prix de vente sur le marché national n'ont chuté que de 1,18 DH/l, soit un écart de 0,55 DH/l.

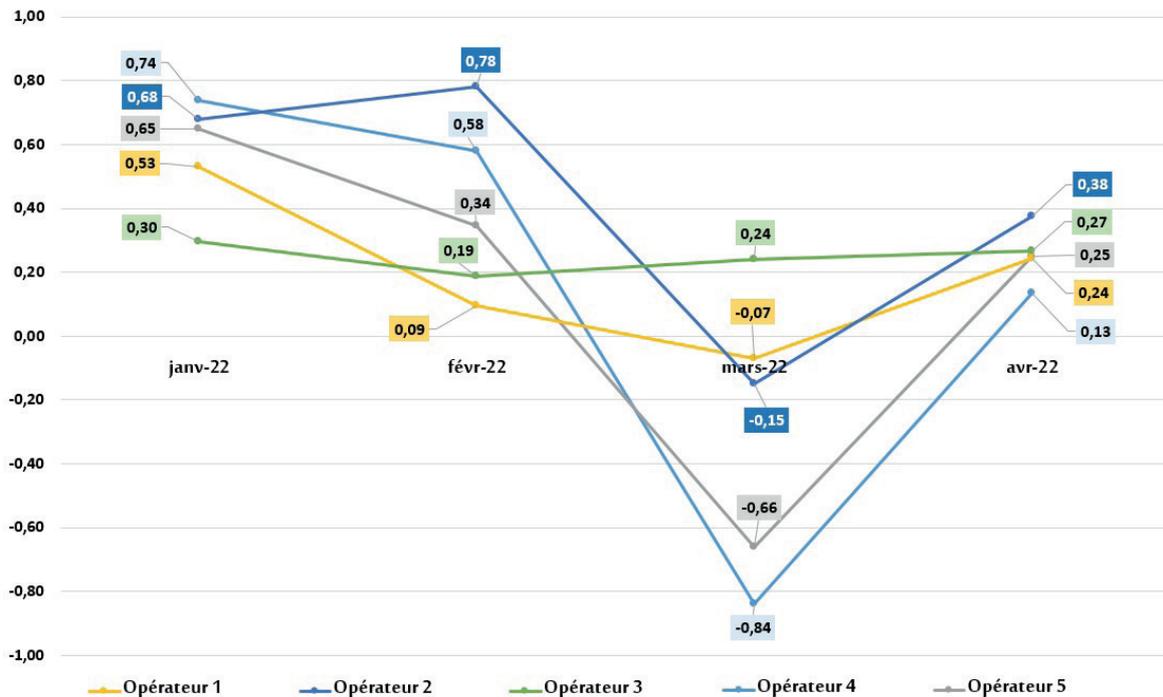
S'agissant des quatre premiers mois de 2022 caractérisés par de fortes hausses des prix de vente sur le marché national, les données des cinq opérateurs¹⁸ ont été reprises dans le tableau et les graphiques qui suivent.

Tableau 20 : Marges mensuelles moyennes des sociétés de distribution en DH/l (janvier-avril 2022)

	Gasoil				Essence			
	janvier	février	mars	avril	janvier	février	mars	avril
Opérateur 1	0,53	0,09	-0,07	0,24	1,02	0,59	0,32	0,22
Opérateur 2	0,68	0,78	-0,15	0,38	1,15	1,38	1,42	1,33
Opérateur 3	0,30	0,19	0,24	0,27	0,26	0,30	0,25	0,17
Opérateur 4	0,74	0,58	-0,84	0,13	1,11	0,90	0,21	0,16
Opérateur 5	0,65	0,34	-0,66	0,25	1,10	0,69	0,30	0,20

18 Concernant la période janvier-avril 2022, les données communiquées par Ola Energy Maroc et Vivo Energy Maroc n'ont pas été traitées vu qu'ils ont été communiquées qu'au moment de la finalisation du présent Avis..

Graphique 31 : Evolution des marges mensuelles moyennes des sociétés de distribution pour le gasoil en DH/l (janvier-avril 2022)



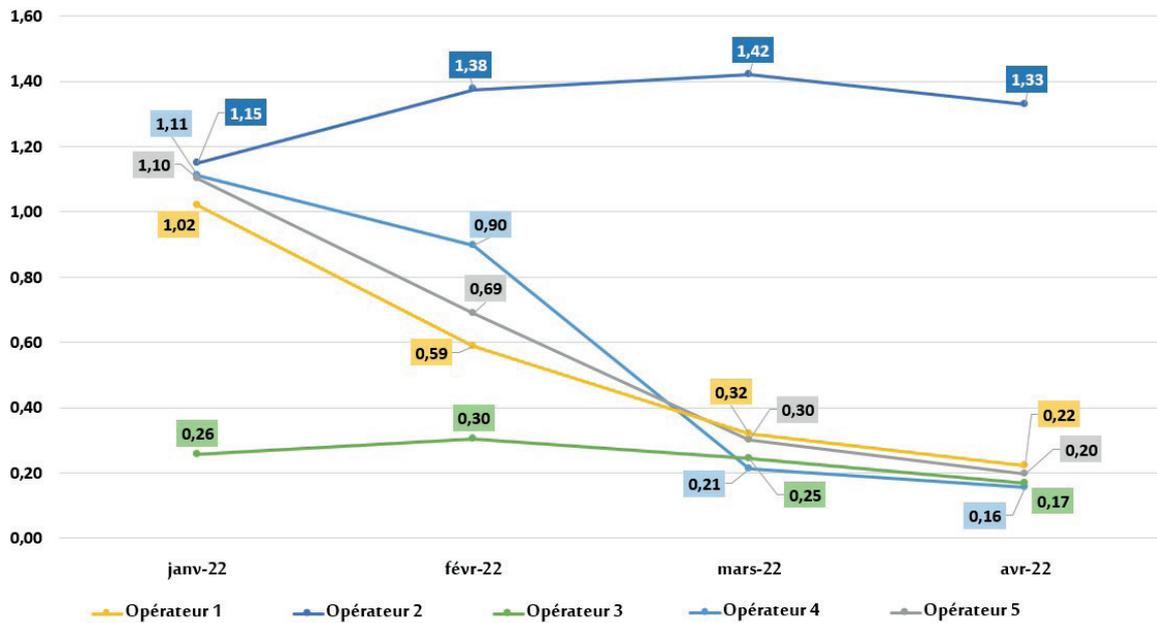
Sur l'année 2022, les marges se sont fortement réduites pour le gasoil et ont été même négatives durant le mois de mars. En avril la tendance est repartie à la hausse sans pour autant retrouver le niveau de janvier et février.

Il convient de préciser que les marges négatives communiquées par les opérateurs sur le mois de mars ne sont qu'apparentes puisqu'elles ne tiennent pas compte de l'effet des stocks et des dates de réception effectives du gasoil importé et par conséquent, elles seraient en principe positives.

Dans le détail, les marges moyennes sur le gasoil ont fluctué entre un minimum de 0,15 DH/l chez l'opérateur 4 et un maximum de 0,42 DH/l chez l'opérateur 2 sur les quatre premiers mois de l'année 2022.

En pourcentage, les marges citées dans le paragraphe ci-dessus représentent des taux de 1,3% du prix de vente à la pompe dans le cas de l'opérateur 4 et de 3% pour l'opérateur 2, ce qui est largement inférieur aux niveaux constatés en 2020 (15%) et sur la période 2018-2021 (9%).

Graphique 32 : Evolution des marges mensuelles moyennes des sociétés de distribution pour l'essence en DH/l (janvier-avril 2022)



En ce qui concerne l'essence, les résultats de l'analyse font état d'une diminution continue de la marge de l'ensemble des opérateurs (exception de l'opérateur 2) qui s'est accentuée en avril pour atteindre le plus bas niveau sur les quatre premiers mois de 2022. A titre d'exemple, les marges des l'opérateurs 4 et 5 sont passées de près de 1,1 DH/l en janvier à environ 0,2 DH/l en avril 2022.

Au demeurant et à la lumière de ce qui précède, il s'avère que les marges des sociétés de distribution représentent la composante la plus faible, en comparaison aux autres postes de charges, dans la composition du prix de vente à la pompe (9% entre 2018 et 2021, et 2% en 2022).

Le coût d'achat constitue la plus grosse composante du prix de vente du gasoil (avec une contribution à hauteur de 51% entre 2018-2021 en moyenne). Il devient plus prépondérant lorsque les cours sur le marché international augmentent, comme c'est le cas actuellement où le poids des produits raffinés importés constitue environ 65% du prix de vente à la pompe en 2022.

2. Analyse de l'évolution des résultats nets des opérateurs

Afin de compléter et d'affiner l'analyse précédente sur les marges brutes de distribution, il est question dans ce paragraphe de mesurer, chez les différents opérateurs, l'évolution de la rentabilité commerciale (la marge nette moyenne radicalisée par litre vendu) et la rentabilité financière globale.

En comparaison avec la marge brute, la marge nette est un indicateur de performance plus fin qui permet de mesurer le bénéfice net réalisé par litre de carburant (gasoil et essence) vendu. Plus le taux de cette marge est élevé, plus la marge dégagée est confortable et donc, plus la société est rentable sur ce segment d'activité.

De plus, la pertinence de cet élément réside dans le fait qu'il permet d'apprécier l'évolution des résultats nets en cas de diminution du chiffre d'affaires et renseigne, en conséquence, sur l'existence ou non de gonflement des niveaux de marge.

Le taux de marge est calculé en ramenant le résultat net dégagé au chiffre d'affaires hors taxes de chaque opérateur.

S'agissant de la rentabilité financière globale, c'est un indicateur qui permet de mesurer le gain généré par les capitaux propres mobilisés. Autrement dit, elle renseigne sur l'aptitude de la société à générer des résultats au profit des actionnaires et des associés et ainsi, constitue un indicateur de performance pour attirer de nouveaux investisseurs.

Dans la littérature économique, un taux de rentabilité financière de 10% est considéré comme très convenable. Cependant, il convient de prendre ce taux avec réserve étant donné qu'un niveau de rentabilité satisfaisant peut différer d'un secteur d'activité à un autre.

Cet indicateur est interprété comme étant le profit dégagé pour chaque dirham investi dans la société. A titre d'exemple, un taux de rentabilité financière de 10% indique que l'actionnaire reçoit un bénéfice de 10 centimes sur chaque dirham investi.

Au cas d'espèce, il importe de préciser que le calcul des indicateurs sur la rentabilité financière a été effectué à partir des états financiers de chacune des sociétés, composés de leurs bilans et comptes de résultats tels que déclarés à l'Administration fiscale.

S'agissant des indicateurs de performance spécifiques au segment d'activité relatif aux carburants (gasoil et essence), ils ont été calculés sur la base des données communiquées par les sociétés concernées.

i. Analyse des taux de marges nettes moyennes par litre vendu/opérateur

L'appréciation des niveaux des marges nettes a été réalisée en deux temps. D'abord, il a été procédé à l'analyse du taux de marges nettes globales (résultat net/chiffre d'affaires) de l'ensemble des activités des sociétés de distribution, ensuite elle a été affinée pour se focaliser uniquement sur le segment concerné directement par le présent avis, à savoir celui portant sur la distribution du gasoil et de l'essence.

A ce sujet, il est utile de signaler que ce dernier segment demeure la partie la plus prépondérante dans le chiffre d'affaires global (2018-2021) de ces sociétés. En effet, l'activité de distribution du gasoil et de l'essence représente 70% du chiffre d'affaires en moyenne chez Afriquia SMDC et 75% chez Vivo Energy Maroc et TotalEnergies Marketing Maroc. Il atteint même 91% du chiffre d'affaires des sociétés Petrom et Winxo.

Le tableau n° 21 fait état de l'évolution des indicateurs financiers globaux toutes activités confondues, tandis que le tableau n° 22 présente les indicateurs du segment (gasoil et essence) seulement et ce, des sept opérateurs du marché qui représentent plus de 80% des parts de marché (en termes de chiffre d'affaires).

Tableau 21 : Evolution des indicateurs financiers des sept premiers opérateurs du marché en MDH (taux de marge globale, chiffre d'affaires et résultat net toutes activités confondues)

Société	Indicateurs	2018	2019	2020	2021
Afriquia SMDC	Chiffre d'affaires (HT)	28 128	27 487	16 704	21 781
	Résultat net	751	715	416	497
	Taux de marge nette	2,7%	2,6%	2,5%	2,3%
Vivo Energy Maroc	Chiffre d'affaires HT	14 716	14 148	10 173	12 994
	Résultat net	699	561	504	555
	Taux de marge nette	4,7%	4,0%	5,0%	4,3%
TotalEnergies Marketing Maroc	Chiffre d'affaires HT	14 662	14 773	10 778	14 882
	Résultat net	805	642	439	883
	Taux de marge nette	5,5%	4,3%	4,1%	5,9%
Petrom	Chiffre d'affaires HT	8 369	8 494	5 901	8 187
	Résultat net	160	233	146	223
	Taux de marge nette	1,9%	2,7%	2,5%	2,7%
Winxo	Chiffre d'affaires HT	4 741	5 027	3 571	4 618
	Résultat net	201	347	354	305
	Taux de marge nette	4,2%	6,9%	9,9%	6,6%
Ola Energy Maroc	Chiffre d'affaires HT	5 728	5 588	3 978	4 564
	Résultat net	71	137	122	123
	Taux de marge nette	1,2%	2,4%	3,1%	2,7%
ZIZ	Chiffre d'affaires HT	6 187	5 147	4 103	5 491
	Résultat net	222	233	188	244
	Taux de marge nette	3,6%	4,5%	4,6%	4,4%

Source : fait à partir des liasses fiscales communiquées par les opérateurs

Globalement, les taux de marges nettes sont très différents entre les opérateurs dans la mesure où ces ratios oscillent entre un minimum de 1,2% et un maximum de 9,9%. En effet, les sociétés Ola Energy et Petrom affichent des taux les plus faibles, entre 1,2% et 3,1%, en comparaison avec les autres sociétés.

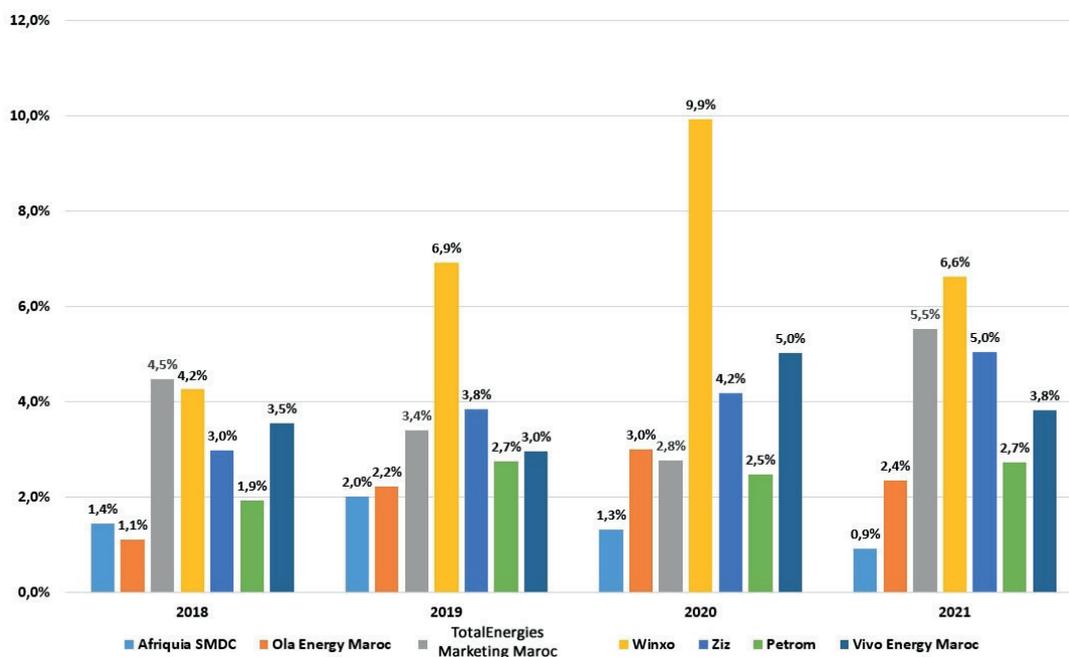
A l'opposé, les sociétés Winxo et TotalEnergies Marketing Maroc arrivent en tête du classement avec des ratios qui dépassent généralement les 5%, frôlant même 9,9% dans le cas de Winxo en 2020. Afriquia SMDC a enregistré des taux de marge nette globale aux alentours de 2,5% sur toute la période allant de 2018 à 2021.

Tableau 22 : Evolution des résultats et des marges nettes sur le segment des carburants (gasoil et essence) pour les sept premiers opérateurs du marché (chiffre d'affaires, résultat net en MDH et volume vendu en millions de litres)

Société	Indicateurs	2018	2019	2020	2021
Afriquia SMDC	Chiffre d'affaires	18 571	19 186	12 825	15 958
	Volume vendu	2 194	2 336	1 839	1 993
	Résultat net	268	384	168	146
	Marge nette (DH/l)	0,12	0,16	0,09	0,07
	Taux de marge	1,4%	2,0%	1,3%	0,9%
Vivo Energy Maroc	Chiffre d'affaires	10 998	10 568	7 388	9 711
	Volume vendu	1 373	1 369	1 140	1 313
	Résultat net	390	313	371	370
	Marge nette (DH/l)	0,28	0,23	0,33	0,2
	Taux de marge	3,5%	3,0%	5,0%	3,8%
TotalEnergies Marketing Maroc	Chiffre d'affaires	11 355	11 176	8 084	10 960
	Volume vendu	1 223	1 256	1 138	1 345
	Résultat net	507	380	224	605
	Marge nette (DH/l)	0,41	0,30	0,20	0,45
	Taux de marge	4,5%	3,4%	2,8%	5,5%
Petrom	Chiffre d'affaires	7 722	8 063	5 279	7 209
	Volume vendu	975	1 043	874	985
	Résultat net	148	221	131	196
	Marge nette (DH/l)	0,15	0,21	0,15	0,20
	Taux de marge	1,9%	2,7%	2,5%	2,7%
Winxo	Chiffre d'affaires	4 284	4 616	3 228	4 145
	Volume vendu	496	550	473	514
	Résultat net	182	319	320	274
	Marge nette (DH/l)	0,37	0,58	0,68	0,53
	Taux de marge	4,2%	6,9%	9,9%	6,6%
Ola Energy Maroc	Chiffre d'affaires	4 608	44 00	3 470	3 882
	Volume vendu	433	491	434	452
	Résultat net	51	98	104	91
	Marge nette (DH/l)	0,12	0,20	0,24	0,20
	Taux de marge	1,1%	2,2%	3,0%	2,4%
ZIZ	Chiffre d'affaires	3 789	2 997	1 965	2 563
	Volume vendu	453	364	277	317
	Résultat net	113	115	82	129
	Marge nette (DH/l)	0,25	0,32	0,30	0,41
	Taux de marge	3,0%	3,8%	4,2%	5,0%

Source : fait à partir des données communiquées par les opérateurs

Graphique 33 : Evolution des taux de marges nettes pour les sept premiers opérateurs du marché (gasoil et essence)



Source : fait à partir des données communiquées par les opérateurs

En analysant les données du tableau n°22 et du graphique ci-dessus, le résultat net (gasoil et essence) cumulé dégagé par ces sept opérateurs s'élève à près de 6,7 MMDH pour la période de 2018 à 2021, soit une moyenne annuelle de près de 1,68 MMDH.

Il y a lieu de signaler que le résultat net total (6,7 MMDH) dégagé sur le gasoil et l'essence (2018-2021) de ces sept opérateurs représente environ 63% de leurs résultats nets toutes activités confondues (10,7 MMDH), alors que le chiffre d'affaires constitue plus de 76% de celui réalisé par ces opérateurs en intégrant toutes leurs activités. Ce qui veut dire que l'activité relative au carburant contribue à un degré moindre dans la rentabilité des sociétés en comparaison aux autres segments d'activité, en l'occurrence, le gaz, le fuel et le kérosène.

Dans le détail, il ressort que plus de 47% de ces 6,7 MMDH ont été dégagés par seulement deux sociétés, à savoir l'opérateur 5 et 6. Ce ratio augmente à environ 63,5% si on additionne le résultat net de la société Winxo (1,095 MMDH).

Quant au leader du marché, Afriquia SMDC, la somme de ses résultats nets pour 2018-2021 sur le segment du carburant (gasoil et essence) aboutit à un total de 966 MDH, ce qui représente près de la moitié du résultat enregistré par TotalEnergies Marketing Maroc et se positionne ainsi, en quatrième place. Même constat a été relevé pour Petrom qui

a affiché un résultat net total sur cette période de 696 MDH et cède ainsi sa place de 4^{ème} opérateur du marché en termes de parts de marché, à Winxo (1,095 MMDH) qui fait mieux même par rapport à Afriquia SMDC.

S'agissant de la marge nette dégagée par litre, il a été constaté dans l'ensemble une convergence vers des valeurs oscillant entre un minimum de 0,07 DH/l (7 centimes) et un maximum de 0,68 DH/l.

L'analyse par opérateur permet de constater que Winxo est le plus performant en la matière puisqu'il enregistre les meilleures marges nettes variant entre 0,37 et 0,68 DH/l, suivie par TotalEnergies Marketing Maroc (entre 0,2 et 0,45 DH/l). En revanche, Afriquia SMDC est la société la moins performante dans la mesure où ses marges nettes ont fluctué entre 0,07 DH/l (2021) et 0,16 DH/l (2019).

Inversement aux valeurs des marges brutes enregistrées en 2020 (les plus élevées durant 2018-2021) et à l'exception de Winxo et Vivo Energy Maroc, il convient de relever que les marges nettes pour l'ensemble des autres opérateurs étaient en deçà de celles dégagées durant les années 2018, 2019 et 2021.

Cet écart est la conséquence de la baisse significative des résultats nets par rapport aux volumes écoulés et qui s'explique elle-même et surtout, par les différences relevées dans la rubrique des investissements engagés par les opérateurs, notamment dans le développement des capacités de stockage et du réseau de distribution en 2020.

A titre d'exemple, le leader en termes de parts de marché (Afriquia SMDC) a réalisé en 2020 un montant d'investissement de l'ordre de 266 MDH dont 151 MDH dans le développement des infrastructures de stockage et 115 MDH dans le réseau de stations-service. Tandis que Winxo n'a mobilisé que près de 134 MDH (69 MDH dans le stockage et 65 MDH dans la distribution), soit presque la moitié du montant d'Afriquia SMDC.

ii. Analyse des taux de rentabilité financière globale

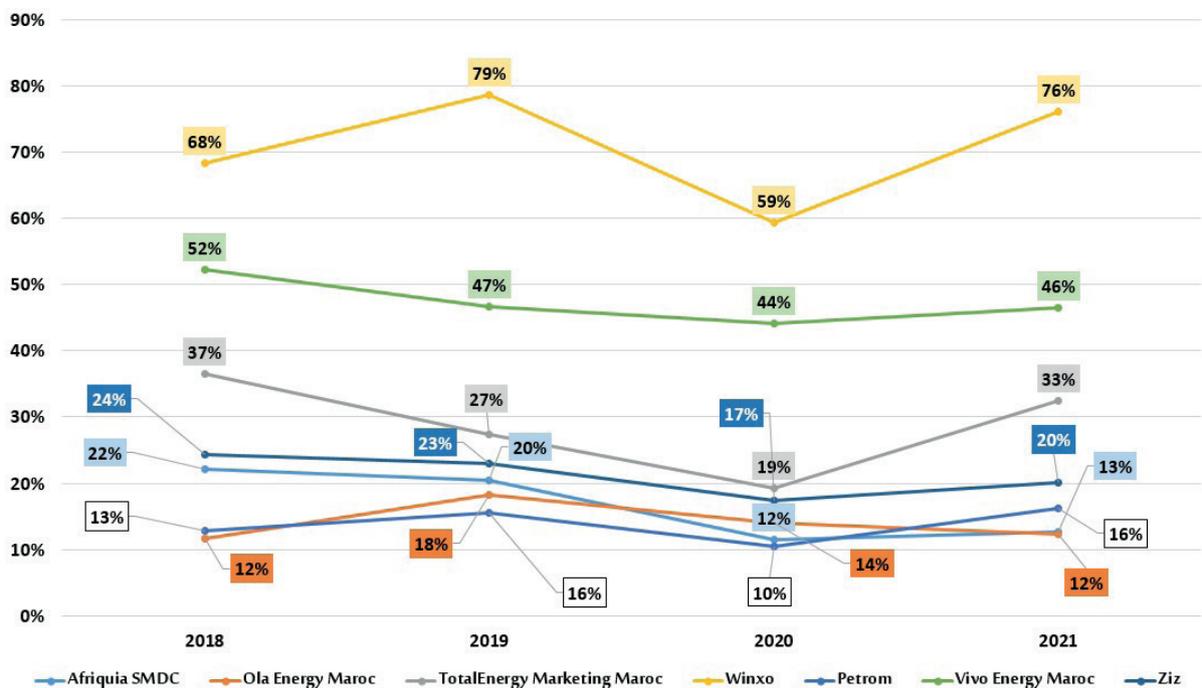
En ce qui concerne la rentabilité financière, le tableau n° 23 et le graphique n° 34 décrivent l'évolution de cet indicateur durant 2018-2021.

Tableau 23 : Evolution du taux de rentabilité financière en MDH (2018 à 2021)

Société	Indicateurs	2018	2019	2020	2021
Afriquia SMDC	Capitaux propres	3 383	3 497	3 613	3 909
	Résultat net	751	715	416	497
	Taux de rentabilité	22,2%	20,4%	11,5%	12,7%
	Dividendes distribués	600	300	200	600
Vivo Energy Maroc	Capitaux propres (millions de DH)	1 339	1 201	1 144	1 195
	Résultat net (millions de DH)	699	561	504	555
	Taux de rentabilité	52,2%	46,7%	44,1%	46,4%
	Dividendes distribués	915	699	561	503
TotalEnergies Marketing Maroc	Capitaux propres	2 205	2 346	2 283	2 714
	Résultat net	805	642	439	883
	Taux de rentabilité	36,5%	27,4%	19,2%	32,5%
	Dividendes distribués	502	502	502	452
Petrom	Capitaux propres (millions de DH)	1 254	1 486	1 399	1 372
	Résultat net (millions de DH)	161	233	146	223
	Taux de rentabilité	12,8%	15,6%	10,4%	16,2%
	Dividendes distribués	150	---	233	250
Winxo	Capitaux propres	294	441	596	401
	Résultat net	201	347	354	305
	Taux de rentabilité	68,3%	78,6%	59,4%	76,1%
	Dividendes distribués	420	200	200	500
Ola Energy Maroc	Capitaux propres	613	749	871	994
	Résultat net	71	137	122	123
	Taux de rentabilité	11,6%	18,2%	14,0%	12,3%
	Dividendes distribués (%)	99,99	---	---	---
ZIZ	Capitaux propres (millions de DH)	908	1 013	1 081	1 213
	Résultat net (millions de DH)	222	233	188	244
	Taux de rentabilité	24,4%	23,0%	17,4%	20,1%
	Dividendes distribués	120	128	120	113

Source : fait à partir des liasses fiscales et données communiquées par les opérateurs

Graphique 34 : Evolution du taux de rentabilité financière (2018 - 2021)



De manière plus précise, il a été relevé du graphique précédent, que la société Winxo se distingue par le taux de rentabilité financière le plus élevé, soit 60% entre 2018 et 2021, suivie de Vivo Energy Maroc avec un taux élevé se situant entre 44 et 52% pour la période 2018-2021. Afriquia SMDC a vu son taux de rentabilité passer de 22% en 2018 à 13% en 2021, soit une baisse de près de 41%. Pour les sociétés Petrom et Ola Energy Maroc, le taux de rentabilité n'a pas dépassé 20% entre 2018 et 2021.

Par conséquent, Vivo Energy Maroc et TotalEnergies Marketing Maroc restent les plus rentables financièrement en rapportant leurs résultats nets aux capitaux qu'elles ont investis. Ensuite, et de façon générale, le marché de la distribution du gasoil et de l'essence demeure très attractif au vu des niveaux élevés des résultats réalisés.

VI. Conclusions et recommandations

1. Conclusions

Le présent avis fait suite à la décision du Conseil de la concurrence n° 2022-D-04 du 25 avril 2022, par laquelle il s'est saisi d'office de l'étude de l'impact de la flambée des prix des intrants et des matières premières au niveau mondial sur le fonctionnement concurrentiel des marchés nationaux, notamment les produits énergétiques.

Cette décision intervient dans une conjoncture où les prix de vente des carburants (gasoil et essence) à la pompe sur le marché national ont atteint des niveaux records au cours des premiers mois de l'année de 2022.

Ainsi, l'objectif principal assigné à cet avis est, dans un premier temps, de répondre à la question de savoir si les hausses des prix de vente du gasoil et de l'essence sur le marché national sont oui ou non corrélées avec les cours et les cotations de ces matières sur le marché mondial et, dans un second temps et en fonction des réponses obtenues, d'analyser l'impact de ces hausses sur la situation de la concurrence dans les marchés concernés.

Le diagnostic réalisé et l'analyse du fonctionnement concurrentiel des marchés de ces produits, de la structure de leurs prix de vente, des marges réalisées par les opérateurs actifs sur ces marchés, ainsi que leurs rentabilités a permis d'aboutir aux conclusions ci-après développées.

a. Un marché très encadré par une réglementation devenue obsolète en dépit de la libéralisation des prix de vente du gasoil et de l'essence sur le marché national

Rappelons que les prix de vente du gasoil et de l'essence ont été totalement libéralisés à la fin de l'année 2015. Néanmoins, les marchés de l'importation, du stockage et de la distribution de ces produits restent très encadrés par un dispositif légal et réglementaire à tous les niveaux, notamment de leurs accès via un système d'agrément et d'autorisation et de leur suivi et leur contrôle par le département ministériel en charge de l'énergie.

En effet, le principal texte de loi encadrant ces marchés et qui est toujours en vigueur c'est le Dahir portant loi n° 1-72-255 du 22 février 1973 sur l'importation, l'exportation, le raffinage, la reprise en raffinerie et en centre emplisseur, le stockage et la distribution des hydrocarbures.

Ce sont, donc, des marchés qui sont régis par un cadre légal et réglementaire très ancien, devenu obsolète ne tenant pas compte des grands changements tant au niveau national qu'international qu'a connu ce marché.

A cet égard, il y a lieu de souligner que même si ce cadre légal a connu un changement en 2015 par la promulgation d'une nouvelle loi, à savoir la loi n° 67.15, celle-ci n'est toujours pas entrée en vigueur sept ans après sa publication, du fait de l'absence de ses textes d'application.

Aussi, la réglementation en vigueur continue de soulever des préoccupations d'ordre concurrentiel portant sur l'ensemble des maillons de la chaîne de valeur de ce marché, depuis l'importation jusqu'à la distribution.

A titre illustratif, les conditions d'accès au marché de l'importation ou d'octroi de l'agrément d'importation restent soumises au pouvoir discrétionnaire de l'Administration et soulèvent des questions d'ordre concurrentiel.

En outre, le nombre de stations-service nécessaire pour démarrer l'activité de distribution demeure contraignant et élevé. Mais cette contrainte a été assouplie récemment par le département ministériel en charge de l'énergie, qui n'exige, à titre provisoire, que 10 stations pour les nouveaux arrivants. Toutefois, les bénéficiaires de cette mesure d'assouplissement doivent satisfaire au critère de 30 stations durant la période allant de 2 à 4 ans, à compter de la date de la signature de l'agrément provisoire, pour pouvoir décrocher l'autorisation définitive.

Ces mesures d'assouplissement ont été prises sur la base de simples décisions administratives du ministre en charge de l'énergie et ne reposent pas sur une base réglementaire, alors qu'un arrêté ministériel clarifiant et modifiant les conditions à remplir pouvait seulement amender l'ancien arrêté n°1282-06 fixant la disposition de 30 stations-service.

Par conséquent, ces préoccupations sont susceptibles de conduire à des situations de traitement discriminatoire et différencié, pouvant impacter les règles de la concurrence loyale.

b. Un marché totalement dépendant des importations de l'étranger et dont les volumes sont en constante augmentation

Tout d'abord, il y a lieu de souligner que le Maroc, n'étant pas un pays producteur de pétrole, a toujours été totalement dépendant du marché mondial du pétrole brut destiné au seul raffineur national, la société Samir.

Or, et depuis l'arrêt de l'activité de ce raffineur en 2015, le Maroc s'est vu dans l'obligation d'importer, en totalité, les produits raffinés (gasoil, essence, fuel, kérosène, etc.) et se retrouve depuis, entièrement dépendant des marchés mondiaux desdits produits raffinés.

A ce sujet, il faudrait rappeler que, durant son activité, la Samir ne facturait pas ses produits raffinés aux sociétés de distribution sur la base de ses coûts de production et prix de revient mais sur la base d'une formule qui lui garantissait un prix de vente ou prix de cession sortie raffinerie (prix de reprise en raffinerie) égal à celui des produits raffinés importés.

En effet, le prix de cession sortie raffinerie était calculé sur la base de la cotation Platts FOB du gasoil et de l'essence cotés à la bourse de Rotterdam (cotation internationale), augmentée des frais d'acheminement jusqu'au port de la ville de Mohammedia, et non pas sur la base du coût de production et coût de raffinage de la Samir¹⁹.

Ceci veut dire que le prix de vente appliqué sur le marché national à l'époque où la raffinerie était en activité, était calculé sur la base des cotations des produits raffinés au

¹⁹ Voir arrêté n° 2380-06 du 30 ramadan 1427 (23 octobre 2006) relatif à la fixation des prix de reprise en raffinerie et de vente des combustibles liquide et du butane.

niveau international (cotations Platts du marché de Rotterdam), augmenté notamment des frais de transport, d'assurance, des taxes portuaires, de la TIC et de la TVA.

Le marché fonctionnait en fait, comme si le Maroc importait la totalité de ces produits raffinés (gasoil et essence notamment) de l'étranger et que le raffineur national n'existait pas.

Ainsi et en réalité, seules les subventions supportées par le budget général de l'Etat permettaient de maintenir les prix de vente du gasoil et de l'essence, tels que fixés par l'Etat, à des niveaux jugés acceptables.

En ce qui concerne les importations de ces deux produits (gasoil et essence), il y a lieu de noter qu'en termes de volume, elles ont enregistré une augmentation constante avec un taux de croissance annuel moyen de 1,25% entre 2018 et 2021²⁰, du fait des restrictions de déplacement imposées au vu du contexte de la crise sanitaire de la covid-19.

Du point de vue de la répartition géographique de l'origine de ces importations, le gasoil provient à environ de 56% de l'Europe, principalement de l'Espagne, de l'Italie et du Portugal, le reste est réparti entre l'Asie (28%) et l'Amérique (15%) alors que l'essence est importée à 100% d'Europe.

c. Une forte concentration au niveau des marchés de l'importation et du stockage dont le niveau se situe généralement en-dessous du seuil prévu par la réglementation

La capacité de stockage installée au niveau national est de l'ordre de 1,2 million de tonnes en 2021, supérieure de 15% à celle de 2018. Toutefois, cette capacité de stockage n'est que partiellement utilisée (environ 50%). Cette sous-utilisation s'explique selon les opérateurs, d'une part, par les frais élevés de stockage de ces produits et, d'autre part, par les risques relatifs à la forte volatilité des cours à l'international de ces matières.

Le niveau des stocks de ces produits constitue une préoccupation qui s'ajoute à la flambée des prix de vente du gasoil et de l'essence. En effet, les fortes incertitudes actuelles sur les marchés internationaux, liées à la baisse de l'offre et à la hausse de la demande, représentent un risque majeur pour la sécurité d'approvisionnement du Maroc en ces produits sachant que plusieurs pays ont connu récemment des pénuries de carburant au niveau des stations-service.

Toutefois, en l'état actuel des choses, la mise en place de stocks de sécurité de gasoil et d'essence accuse un retard et rencontre des difficultés dans la définition des modalités de prise en charge des frais de stockage entre les opérateurs et les pouvoirs publics. D'ailleurs, sur toute la période observée, il a été constaté une insuffisance chronique en comparaison à ce qui est prévu par la réglementation qui est de 60 jours de ventes en produits et en capacité.

En effet et pour le gasoil, les stocks disponibles à fin 2021 ne permettaient de couvrir en moyenne que près de 29 jours de consommation. Pour l'essence ces stocks ne couvraient que 32 jours de consommation.

²⁰ À l'exception de l'année 2020 où ces importations ont baissé

En termes de positionnement des opérateurs sur le marché de l'importation, il a été relevé une forte concentration sur ce segment de marché, vu que les quatre premiers opérateurs du marché à savoir Afriquia SMDC, TotalEnergies Marketing Maroc, Vivo Energy Maroc et Petrom réalisent, à eux seuls, environ 68% des importations en volume et disposent de plus de 61% des capacités de stockage installées en dépit du nombre de nouveaux opérateurs qui est passé de 11 en 2018 à 25 actuellement.

d. Un réseau de distribution du gasoil et de l'essence en forte croissance et un niveau de concentration élevé sur le marché de la distribution de ces produits

Au Maroc, 29 sociétés appartenant en majorité à des groupes nationaux sont actives sur le marché de la distribution du gasoil et de l'essence. En comparaison à 2010, le marché a enregistré l'entrée de 11 nouvelles sociétés, soit près d'une entrée par an et aucune sortie d'opérateur n'a été relevée.

Le nombre de stations-service s'élève, à fin avril 2022, à 2 993 stations-service, enregistrant une progression de 18% par rapport à 2018 et une création moyenne de 125 stations par an.

Le réseau de distribution est détenu à hauteur de 53% par quatre opérateurs : Afriquia SMDC, TotalEnergies Marketing Maroc, Vivo Energy Maroc et Petrom.

Le marché national de distribution du gasoil et de l'essence a réalisé un chiffre d'affaires (moyenne de 2018-2022) de près de 60 MMDH²¹, dont 90% réalisé par le gasoil. Il se caractérise par un niveau de concentration élevé, malgré l'existence d'un nombre important de sociétés de distribution actives (29 opérateurs). En effet, les quatre sociétés leaders réalisent à elles seules environ 65% du chiffre d'affaires total du marché.

Les volumes vendus sur le marché national ont atteint une moyenne de 6,6 Mt/an (environ 8,3 milliards de litres), soit une consommation d'environ 228 l/habitant/an. Ces ventes sont réparties à hauteur de 70% via le canal des stations-service, et à 30% par le canal de B to B des professionnels.

e. Des cotations mondiales du pétrole brut et des produits raffinés (gasoil et essence) en forte hausse depuis le début du 2^{ème} semestre de 2021

Après une période de chute des cours de pétrole brut en 2020 et sur une partie des six premiers mois de l'année de 2021, les cours mondiaux du pétrole brut se sont inscrits dans une tendance haussière depuis le 2^{ème} semestre de 2021.

Ce trend haussier s'est renforcé durant les quatre premiers mois de 2022 où les cours à l'international ont connu des niveaux historiques de hausse.

En effet, la cotation FOB moyenne du gasoil durant janvier-avril 2022 a été de 961 USD/t, avec un pic pendant la deuxième quinzaine du mois d'avril dernier de 1 113 USD/t. Les cours du baril de pétrole brut ont, quant à eux, progressé pendant 2022, de 43% par rapport aux moyennes de 2018 et 2021 (71 USD/t).

21 Ventes des huit premières sociétés du marché, qui représentent plus de 90% des importations globales et 86% des volumes vendus.

Cette tendance haussière s'explique par la conjonction d'au moins deux facteurs : d'abord, l'effet de la reprise rapide et presque concomitante des principales économies au niveau mondial depuis le deuxième semestre de 2021 et ce, du fait de l'allègement des mesures de confinement et la levée des restrictions de déplacement et, ensuite, les conséquences des facteurs géopolitiques liés au conflit russo-ukrainien, depuis février 2022.

Pour rappel, la Russie est le deuxième exportateur de pétrole brut au monde. Elle est également l'un des plus grands producteurs des produits raffinés au niveau mondial et à titre d'exemple, le premier exportateur de gasoil à destination des pays de l'UE.

Ce facteur géopolitique a créé une forte incertitude sur le marché mondial et a eu un impact déstabilisateur sur l'offre, entraînant ainsi, la hausse des cours du pétrole brut. En effet, depuis le déclenchement de ce conflit, les cours de pétrole brut se sont inscrits dans une tendance haussière et affichent une volatilité accrue, induisant une forte imprévisibilité à court terme sur le marché. A ce titre, des variations à deux chiffres ont été parfois observées en une seule journée durant la période analysée.

f. Une forte corrélation entre les cours du baril de pétrole brut, les cotations des produits raffinés et les prix de vente sur le marché national durant les années 2018 et 2019

Comme montré par l'analyse, l'augmentation des prix de vente à la pompe est liée à la hausse des cotations des produits raffinés sur le marché international et que le Maroc importe en totalité de l'étranger.

Ces cotations sont elles-mêmes déterminées, en grande partie, par les cours du baril de pétrole brut cotés en dollar américain. Pour le Maroc, il faudrait y rajouter l'impact des coûts des variations du taux de change dirham-dollar.

Durant les années 2018 et 2019, ces trois variables (cours du baril de pétrole brut, cotations FOB des produits raffinés et prix de vente) ont enregistré des niveaux relativement corrélés : les cours de pétrole brut se sont contractés de près de 10%, les cotations FOB des produits raffinés (gasoil et essence) ont enregistré une baisse de 5%. Sur le marché national, le prix de vente a baissé de 4% pour le gasoil et de 3% pour l'essence.

Ainsi, sur la période de 2018-2019, il ressort que l'évolution des prix de vente sur le marché national suit, dans l'ensemble, la tendance des cotations des produits raffinés à l'international.

g. Un affaiblissement de la corrélation entre les cours du baril de pétrole brut, les cotations des produits raffinés et les prix de vente sur le marché national durant les années 2020 et 2021 ainsi que les quatre premiers mois de l'année 2022

En focalisant l'analyse sur les années 2020, les cours du baril de pétrole brut ont chuté de 34%, les cotations FOB du gasoil ont baissé de 36%, tandis que les prix de vente sur le marché national n'ont diminué que d'environ 12%, ce qui veut dire que les opérateurs n'ont répercuté que partiellement les baisses des cotations enregistrées au niveau international.

A l'inverse, en 2021, les cours du baril de pétrole brut ont progressé de 67%, les cotations FOB du gasoil ont augmenté de 41% alors que les prix de vente sur le marché national n'ont progressé que de 11%, ce qui veut dire que les opérateurs n'ont répercuté, que partiellement, les hausses des cotations du gasoil à l'international sur les prix de vente sur le marché national.

En ce qui concerne les quatre premiers mois de 2022, les cotations FOB des produits raffinés (surtout le gasoil) ont enregistré une progression nettement supérieure à celle des cours du baril de pétrole brut.

Les cotations FOB des produits raffinés ont augmenté plus significativement que les prix de vente sur le marché national durant les trois premiers mois avec un effet de rattrapage au mois d'avril. En effet, les cotations Platts du gasoil ont augmenté de près de 18% entre janvier et février, contre 8% pour le prix de vente, puis d'environ 28% entre février et mars (9% pour le prix de vente) et ont enregistré un accroissement de 15,5% contre 23,5% pour le prix de vente à la pompe entre avril et mars 2022.

h. Une répercussion immédiate des hausses des cotations à l'international et décalée dans le temps en cas de baisses

En général, les prix de vente des sociétés de distribution sont fixés par les opérateurs une fois tous les quinze jours. Toutefois, pendant certaines périodes, les opérateurs ont appliqué deux ou plusieurs changements de prix de vente à la hausse par quinzaine. Tel a été le cas durant les mois de mars, d'avril et de juillet 2022.

Le décalage constaté entre les variations des cotations Platts des produits raffinés et les prix de vente sur le marché national peut être expliqué par le fait que les opérateurs répercutent immédiatement les hausses des cotations. Ceci dit, en cas de baisses, ils cherchent, d'abord, à écouler le stock des produits achetés auparavant à un prix plus élevé et sont même tentés de consolider leurs marges, voire de les augmenter.

i. Une structure de prix de vente composée principalement des prix d'achat du gasoil et de l'essence à l'international et des taxes prélevées par l'Etat

La décomposition du prix de vente du gasoil et de l'essence a permis de conclure qu'entre 2018 et 2021, le prix de vente est composé dans le cas du gasoil à hauteur de 51% en moyenne des coûts d'achat des produits raffinés importés et de 43% en moyenne pour l'essence. Les taxes (TVA et TIC) sont de l'ordre de 35 % en moyenne du prix de vente d'un litre de gasoil et de 45 % pour l'essence.

Dans le détail, le coût d'achat du gasoil et de l'essence est réparti entre le prix d'achat calculé d'après les prix de référence (Platts FOB), qui représentent plus de 95% de sa composition, les 5% restants se partagent entre les frais d'approche (2,3%), les frais du fret (2 %) et les droits et taxes portuaires (0,7%).

Le coût d'achat du gasoil et de l'essence devient plus prépondérant quand les cotations à l'international augmentent, comme c'est le cas en 2022 où il a frôlé 65% du prix de vente à la pompe. Ainsi, toute fluctuation, à la hausse comme à la baisse, des cotations à l'international des produits raffinés affecte mécaniquement le prix de revient chez l'opérateur et, par conséquent, le prix de vente final.

S'agissant des taxes prélevées par l'Etat sur ces deux produits, il y a lieu de préciser que le gasoil et l'essence sont assujettis à deux catégories de taxes :

- la Taxe Intérieure de Consommation (TIC), qui est fixe, s'élève à 242,2 DH/hl pour le gasoil et à 376,4 DH/hl pour l'essence. Cette taxe ne dépend pas des variations des cotations à l'international et donc, à consommation stable, les recettes générées par cette taxe restent inchangées quel que soit le niveau des cotations des produits raffinés à l'international,
- la Taxe sur la Valeur Ajoutée (TVA), qui est une variable « ad Valorem » avec un taux de 10%, est calculée sur la base du coût d'achat à l'importation du gasoil et de l'essence augmentée du montant de la TIC.

Dans le détail, la TIC, qui est calculée en fonction des volumes achetés, pèse environ 26% dans le prix de vente du gasoil et 36% dans celui de l'essence pour la période 2018-2021, tandis qu'au cours des premiers mois de l'année 2022, elle ne compte que 22% dans le prix de gasoil et 30% dans celui de l'essence.

En ce qui concerne la TVA, elle a augmenté en passant de 0,82 à 1,01 DH/l pour le gasoil et de 0,94 à 1,16 DH/l pour l'essence entre les deux périodes : 2018-2021 et les quatre premiers mois de 2022.

Compte tenu du fait qu'une bonne partie de la TVA est prélevée sur le coût d'achat du produit raffiné, toute augmentation du coût, comme c'est le cas actuellement, accroît automatiquement le montant de la TVA et engendre *de facto* plus de recettes pour l'Etat.

j. Une composante fiscale du prix du gasoil et de l'essence qui diminue proportionnellement à la hausse de leurs prix à l'international

Les résultats de l'analyse montrent qu'en comparaison avec les données de la période (2018-2021), le poids des taxes (TVA et TIC) en 2022 a baissé à 31% pour le gasoil (contre 35%) et à 38% pour l'essence (contre 45%) au moment de la hausse considérable des coûts d'achat.

Par conséquent, il s'avère que durant les périodes de fortes hausses des prix du gasoil et de l'essence importés, telles que vécues actuellement, la composante taxes dans la structure du prix de vente à la pompe tend à diminuer. Un constat qui s'explique par le fait que la TIC, qui est la taxe prépondérante, est fixe et pèse moins proportionnellement lorsque les cotations à l'international enregistrent des hausses.

Néanmoins, ces taxes augmentent en termes de valeur pour atteindre en 2022 dans le cas du gasoil 3,5 DH/l contre une moyenne de 3,25 DH/l pour la période (2018-2021). Pour l'essence, cette valeur est de près de 4,92 DH/l en 2022 contre environ 4,72 DH/l entre 2018 et 2021.

En conséquence, la hausse des cotations des produits raffinés à l'international, induisant l'augmentation des prix de vente au niveau national, a eu des répercussions positives en termes de recettes de l'Etat. Rien que pour les cinq premiers mois de 2022, les recettes globales en matière de fiscalité sur le gasoil et sur l'essence ont atteint 10,3 MMDH dont 7,3 MMDH pour la TIC et 3 MMDH pour la TVA à l'importation.

k. Une marge brute de distribution très fluctuante avec un poids relativement faible dans la composition du prix de vente à la pompe

La marge brute de distribution comprend celle réalisée par les sociétés de distribution (gros) et celle des stations-service (détail). Elle représente la différence entre le prix de vente et le coût de revient.

Entre 2018 et 2021, la marge de distribution globale (gros et détail) représente environ 14% du prix de vente du gasoil et 12% de celui de l'essence au niveau des stations-service. En outre, la marge des sociétés de distribution (gros) représente 9 à 10% du prix de vente à la pompe par litre. La marge des stations-service représente, quant à elle, 4 à 5% du prix de vente au consommateur final par litre.

Il ressort aussi de l'analyse que les marges des stations-service sont presque invariables sur la période observée et fluctuent entre 0,35 et 0,5 DH/l et ce, quel que soit l'évolution des cotations à l'international et les prix de vente sur le marché national.

Les marges des sociétés de distribution, quant à elles, sont très fluctuantes. A titre d'illustration, dans le cas du gasoil, elles ont varié durant la période (2018-2021) entre un minimum de 0,72 DH/l chez ZIZ et un plafond de 1,16 DH/l chez Vivo Energy Maroc. Pour l'essence, elles ont oscillé entre un minimum de 0,79 DH/l chez Afrikaia SMDC et un maximum de 1,01 DH/l chez TotalEnergies Marketing Maroc.

Pour le gasoil comme pour l'essence, et à l'exception de la société Petrom qui s'est différenciée par une marge pratiquement stable sur toutes les périodes observées (0,35-0,39 DH/l), l'ensemble des autres sociétés ont vu leurs marges augmenter entre 2018 et 2020, avant de baisser légèrement en 2021 pour s'établir en moyenne à 0,9 DH/l pour le gasoil et à 0,84 DH/l pour l'essence.

En 2022, les marges ont fortement baissé pour le gasoil et ont même été négatives sur le mois de mars²². En avril, la tendance haussière a repris sans pour autant regagner les niveaux de marges dégagées en janvier et février de la même année. En effet, les marges moyennes sur le gasoil ont fluctué entre un minimum de 0,15 DH/l chez l'opérateur 4 et un maximum de 0,42 DH/l chez l'opérateur 2.

En pourcentage, cette marge représente 1,3% du prix de vente à la pompe dans le cas de l'opérateur 4 et 3% pour l'opérateur 2, ce qui est largement inférieur au niveau de 9% enregistré sur la période 2018-2021.

En résumé, il s'avère que les marges des sociétés de distribution demeurent la composante la plus faible dans le prix de vente à la pompe du gasoil et de l'essence, en comparaison avec les autres composantes du prix de vente à la pompe (au maximum 9% entre 2018 et 2021 et 2% durant les quatre premiers mois de 2022).

²² Les marges négatives communiquées par les opérateurs sur le mois de mars ne tiennent pas compte de l'effet des stocks et des dates de réception effectives du gasoil importé et par conséquent, elles seraient en principe positives.

I. Des niveaux de marge brute de distribution élevés en 2020 et 2021, période qui a enregistré la chute des cours du pétrole brut et des cotations des produits raffinés à l'international

Au cours des années 2020 et 2021, les marges des sociétés de distribution ont connu une forte hausse, dépassant en 2020 la barre d'1 DH/l chez l'ensemble des opérateurs. Ces marges ont dépassé les 1,25 DH/l chez les trois premiers opérateurs du marché (Afriquia SMDC, TotalEnergies Marketing Maroc et Vivo Energy Maroc) et ont même atteint 1,40 DH/l chez Vivo Energy Maroc, soit environ 15% du prix de vente d'un (1) litre de gasoil contre seulement une moyenne de 9% pour la période 2018-2021.

Aussi, les marges de 2021, même après avoir diminué par rapport à 2020, restent supérieures de près de 25 centimes/litre à celles constatées en 2018 et 2019.

Il en résulte que les sociétés de distribution ont tiré profit de la forte chute du cours sur le marché international pour augmenter leurs marges. Un constat qui est corroboré par les conclusions de l'analyse sur le niveau de corrélation. En effet, les cotations à l'international en 2020 ont baissé de 1,73 DH/l, alors que les prix de vente sur le marché national n'ont baissé que de 1,18 DH/l.

m. Un niveau de marge nette (gasoil et essence) oscillant entre un minimum de 0,07 DH/l et un maximum de 0,68 DH/l durant la période 2018-2021

Il est utile d'indiquer, d'abord, que le résultat net cumulé sur la période 2018-2021, dégagé du segment du gasoil et de l'essence par les sept premiers opérateurs du marché, représente environ 63% de leurs résultats nets toutes activités confondues (soit 10,7 MMDH), alors que le chiffre d'affaires du segment (gasoil et essence) constitue plus de 76% de celui réalisé par ces opérateurs en intégrant toutes leurs activités.

Cela signifie que le segment d'activité relatif aux carburants (gasoil et essence) participe à un moindre degré dans la rentabilité des sociétés de distribution comparativement aux autres segments d'activité, notamment le gaz, le fuel et le kérosène.

Dans l'ensemble, les marges nettes des sept opérateurs du marché (représentant plus de 80% des parts de marché en termes de chiffre d'affaires), qui reflètent le bénéfice net dégagé sur chaque litre de carburant vendu après avoir soustrait toutes les charges telles que les frais d'exploitation et les impôts, fluctuent entre un minimum de 0,07 DH/l (7 centimes) et un maximum de 0,68 DH/l (68 centimes).

L'analyse par opérateur a conduit à constater l'existence d'écarts significatifs entre leurs marges nettes. En effet, Winxo est la société la plus rentable enregistrant les meilleures marges nettes, soient 0,37 DH/l et 0,68 DH/l, talonné par TotalEnergies Marketing Maroc avec une marge nette entre 0,2 DH/l à 0,45 DH/l. A l'inverse, Afriquia SMDC est la société dégageant les marges nettes les plus faibles des sept opérateurs, fluctuant entre un minimum de 0,07 DH/l en 2021 et un maximum de 0,16 DH/l en 2019.

Inversement aux fortes marges brutes enregistrées en 2020, et à l'exception des sociétés Vivo Energy Maroc et Winxo, les marges nettes de l'ensemble des autres opérateurs en 2020 étaient inférieures à celles dégagées durant les trois autres années, à savoir 2018, 2019 et 2021.

n. Une activité de distribution des carburants lucrative au vu des taux de rentabilité financière très élevés qu'elle permet de dégager

L'activité de distribution du gasoil et de l'essence reste très lucrative au vu des niveaux de rentabilité financière qu'elle dégage.

En effet, l'exploitation des données de la période 2018-2021 a fait ressortir des niveaux de rentabilité qui demeurent très élevés dans l'ensemble avec, néanmoins des différences entre les sociétés.

Le ratio de rentabilité calculé est égal au rapport entre les résultats nets et les capitaux propres tels qu'ils ressortent des bilans des sociétés concernées.

Ainsi, la société Winxo se différencie par un taux de rentabilité financière qui dépasse généralement les 60%, suivie de Vivo Energy Maroc avec un taux élevé se situant entre 44 et 52%. En revanche, les sociétés Petrom et Ola Energy Maroc ont affiché un taux de rentabilité ne dépassant pas 20% durant cette période. Afriquia SMDC a vu son taux de rentabilité financière fluctuer entre 11,5% et 22%.

Les écarts des niveaux de rentabilité constatés chez les opérateurs s'expliquent surtout, par les différences relevées dans la rubrique des investissements engagés par chacun de ces opérateurs, notamment dans le développement des capacités de stockage et du réseau de distribution.

A titre d'exemple, le leader en termes de parts de marché (Afriquia SMDC) a réalisé un montant d'investissement moyen durant la période 2018-2021 de l'ordre de 319 MDH dans le développement des infrastructures de stockage et dans le réseau des stations-service tandis que Winxo n'a mobilisé que près de 185 MDH, soit presque la moitié du montant d'Afriquia SMDC. Vivo Energy Maroc a investi 285 MDH.

En guise de conclusion générale du présent avis, il apparaît que les marchés du gasoil et de l'essence sont des marchés fortement concentrés aussi bien en amont qu'en aval et ce, malgré l'arrivée de nouveaux opérateurs dont la taille, les moyens et l'origine n'ont pas permis d'insuffler une nouvelle dynamique concurrentielle au sein de ces marchés.

En outre, la structure et le fonctionnement concurrentiel de ces marchés sont restés pratiquement identiques à ceux hérités de l'époque où les prix étaient fixés par les pouvoirs publics.

En effet, l'analyse menée dans le cadre du présent avis a permis de constater qu'à l'exception de la libéralisation des prix de vente, ces marchés continuent de fonctionner selon le même schéma administratif de régulation, avec le même cadre légal et réglementaire, les mêmes intervenants et presque, le même mode de détermination des prix de vente et les mêmes procédures.

Ce statu quo pourrait s'expliquer par le niveau de rentabilité financière très élevé que cette activité permet de générer et qui n'incite pas les opérateurs à une rivalité concurrentielle par les prix sur ces marchés, du moment qu'ils sont assurés, ou presque, de la réalisation de résultats positifs quelle que soit la conjoncture ou le nombre d'opérateurs. Ceci explique, en grande partie, l'absence de toute sortie d'opérateurs de ces marchés sur les dix dernières années.

Ces constats sont confirmés par deux aspects relevés, à savoir i) la stagnation des parts de marché avec de légères variations durant les périodes observées et ii) les comportements passifs des opérateurs qui ont neutralisé toute concurrence par les prix de vente.

D'ailleurs, et au moment de la baisse des cours internationaux en 2020 et premier semestre de 2021, il a été constaté que ces opérateurs ont préféré augmenter leurs marges au lieu de chercher à augmenter leurs parts de marché en opérant des baisses significatives de leurs prix de vente.

Par conséquent et compte tenu de ce qui précède, il est permis de conclure que la concurrence par les prix sur ces marchés est quasi-inexistante, voire neutralisée.

2. Recommandations

Les analyses menées dans le cadre de cet avis et les conclusions qui en découlent, permettent d'émettre un certain nombre de recommandations visant essentiellement à rendre les marchés du gasoil et de l'essence plus concurrentiels et ce, en tenant compte de la réalité économique structurelle de ces marchés et de celle de l'économie du pays qui n'est pas un producteur du pétrole.

C'est une caractéristique fondamentale, qui sous-tend l'ensemble des propositions qui sont énumérées ci-dessous, et qui visent à rendre ces marchés plus transparents et contestables, c'est-à-dire mieux ouverts à une concurrence réelle par les prix entre les opérateurs de ces marchés. Il s'agit de l'une des meilleures voies qui est à même de garantir un approvisionnement régulier des marchés en ces produits à des prix économiquement raisonnables.

a. Revoir d'urgence, en priorité et en profondeur le cadre et le mode de régulation de ces marchés

L'étude a montré que les activités économiques liées aux marchés du gasoil et de l'essence, sont toujours régies par des textes désuets, voire obsolètes, qui datent des années 70 du siècle dernier et ce, malgré les bouleversements qui ont marqué les marchés de ces produits.

A cet égard, il y a lieu de signaler qu'une tentative a été menée, en 2015, pour revoir ce cadre et ce, par la promulgation d'une nouvelle loi portant le n° 67.15 qui est restée inappliquée en l'absence de ses textes d'application.

Or, c'est ce cadre légal et réglementaire qui définit les mécanismes de régulation de ces marchés en déterminant non seulement les conditions d'accès, mais aussi les modes de fonctionnements opérationnels depuis l'importation jusqu'au stockage et la livraison à la station-service.

En conséquence, le Conseil recommande de reprendre et de revoir d'urgence et en profondeur ce cadre et ce, en vue de l'assouplir et de le rendre compatible avec les contraintes et les réalités des marchés, tout en conservant et en renforçant les fonctions régaliennes de contrôle et de sécurité du pays.

b. Assouplir davantage les conditions d'accès aux marchés du gasoil et de l'essence en amont et en aval en accélérant la mise en œuvre des recommandations émises par le Conseil de la concurrence en 2019

Comme signalé précédemment, des mesures ont été prises en vue d'assouplir les conditions d'accès à ces marchés, et qui ont permis de multiplier le nombre d'entrées d'opérateurs ces dernières années, aussi bien des opérateurs importateurs (amont) que des sociétés de distribution (aval) : 11 importateurs en 2018 à 25 actuellement ; de 21 sociétés de distribution en 2018 à 29 en 2022. Néanmoins, cette ouverture a eu des impacts limités sur ces marchés et n'a pas engendré le dynamisme concurrentiel escompté.

A ce sujet, il convient de reprendre, d'actualiser, voire renforcer certaines recommandations émises par le Conseil de la concurrence en la matière dans le cadre de l'avis n° A/1/19 sur le plafonnement des marges bénéficiaires des carburants liquides qui restent toujours d'actualité, à savoir :

- Réduire le nombre des intervenants, notamment le Ministère en charge de l'énergie et les communes, dans le processus d'octroi des agréments et des autorisations nécessaires et ce, en mettant en place un guichet unique et éviter ainsi, un double processus d'autorisation ;
- Prévoir clairement au niveau des schémas directeurs d'aménagement urbain les zones qui pourraient être réservées aux activités de stockage des produits pétroliers afin de donner une meilleure visibilité aux investisseurs intéressés et de leur éviter de recourir à chaque fois à la procédure de dérogation auprès des autorités locales compétentes ;
- Remplacer le régime des agréments en vigueur aux stations-service par un simple système déclaratif et substituer ainsi, le contrôle *ex ante* de l'activité des stations-service par un contrôle *ex post* de ces derniers ;
- Encourager davantage les investissements dans les capacités de stockage par des tiers indépendants, dont le métier principal est le stockage des produits pétroliers en imposant à ces derniers de mettre leurs infrastructures au profit des distributeurs en gros ou des importateurs des produits raffinés contre rémunération de leurs services.

c. Revoir le cadre légal et réglementaire régissant les relations contractuelles entre les sociétés de distribution et les stations-service

L'analyse effectuée dans le cadre de cet avis, a montré que la réglementation en vigueur ainsi que le cadre contractuel liant les sociétés de distribution et les stations-service, surtout le mode de gestion DODO (Dealer Owned, Dealer Operated),

maintiennent un niveau élevé de dépendance de ces stations-service vis-à-vis des sociétés de distribution et ce, à tous les niveaux : l'autorisation (au nom du distributeur), l'approvisionnement, la détermination des prix de vente conseillés, etc.

Cette forte dépendance, n'a pas permis de faire jouer pleinement la concurrence entre les stations-service relevant de la même enseigne et les différentes enseignes. De même, cette réglementation ne permet pas l'entrée sur le marché de stations-service indépendantes ou adossées à des sociétés non pétrolières.

Pour réduire ces barrières à l'entrée, le Conseil de la concurrence recommande de :

- Supprimer l'obligation réglementaire qui réserve l'exclusivité aux seuls importateurs et repreneurs en raffinerie, l'activité de distribution de détail des carburants et permettre la création de stations-service indépendantes, moyennant le renforcement des contrôles effectués par les services compétents du ministère en charge de l'énergie (en moyens humains et matériels). En outre, le Conseil recommande de soumettre l'ouverture de ces stations indépendantes au respect d'un cahier des charges permettant *in fine* la distribution de carburants de qualité et dans des conditions de sécurité. A titre d'exemple, les stations de la grande distribution dans d'autres pays développés sont connues par des pratiques de prix de vente très compétitifs et dégageant des marges très faibles du fait qu'elles utilisent le carburant comme un produit d'appel pour attirer les consommateurs dans leurs magasins et galeries commerciales.
- Permettre aux stations-service indépendantes de s'approvisionner chez n'importe quelle société de distribution et de faire jouer la concurrence pour obtenir les meilleurs prix d'achat et une meilleure qualité de carburant.

Sur un autre volet, il a été relevé que sur les 2 993 stations-service opérant sur le marché national, plus de 70% sont des stations gérées en mode DODO, c'est-à-dire des stations exploitées par leurs propriétaires.

La relation contractuelle entre l'investisseur et la société de distribution dans ce mode de gestion des stations-service est généralement déséquilibrée pour au moins les raisons suivantes :

- l'autorisation de création de la station-service est octroyée par le ministère de tutelle à la société pétrolière et non pas à l'investisseur ;
- l'investisseur supporte la totalité ou presque²³, des frais de la réalisation de la station depuis l'acquisition du terrain (achat ou location), passant par son aménagement jusqu'à l'achèvement des travaux de construction de ses bâtiments qui doivent respecter le cahier des charges selon les normes de la société pétrolière ;
- l'investisseur est tenu par un contrat d'exclusivité d'approvisionnement en carburant uniquement de la société de distribution pétrolière avec laquelle il a conclu un contrat du type DODO ;

23 Quelques sociétés de distribution octroient aux investisseurs des contributions financières pour la réalisation des travaux de construction.

- en cas de baisses des prix, l'investisseur est seul à supporter les risques sur les stocks qu'il a achetés à la société de distribution pétrolière à un prix élevé. Par conséquent, il est enclin à ne baisser ses prix qu'après épuisement de ses stocks surtout si le montant de la baisse est significatif dépassant parfois largement ses propres marges ;
- alors que dans le même temps, les stations-services exploitées par les compagnies directement, répercutent et appliquent les baisses des prix même sur leurs stocks. Il en résulte que les stations-services relevant de la même enseigne commerciale et appartenant à la même compagnie affichent des prix de vente différents. Ainsi, ce type de pratiques peut être à l'origine d'une situation de concurrence déloyale qui ne résulte pas des mécanismes concurrentiels du marché mais d'un contrat déséquilibré entre certaines compagnies pétrolières et les propriétaires de ces stations-service.

Pour mettre fin à cette pratique, le Conseil propose la révision des clauses des contrats régissant la relation entre l'investisseur et la société pétrolière, notamment dans le cas du mode de gestion DODO qui est le plus prépondérant sur le territoire national et ce, en prévoyant l'introduction de mécanismes susceptibles de permettre, en cas de baisses significatives des prix, les réajustements nécessaires des prix des stocks constitués. L'objectif de cette révision est de permettre aux propriétaires de ces stations d'appliquer automatiquement et immédiatement les baisses de prix initiées par les sociétés pétrolières et faire bénéficier ainsi, le consommateur pleinement de ces baisses sans décalage dans le temps. Ce mécanisme de réajustement s'appliquera également en cas de hausses des prix.

Par ailleurs et sur le plan fiscal, le Conseil recommande de revoir le mode de calcul de la cotisation minimale payée par les propriétaires des stations-service, surtout en périodes de hausse des prix de vente. En effet, cette cotisation est calculée sur la base du chiffre d'affaires réalisé et non sur des résultats qui demeurent pratiquement inchangés pour ces propriétaires malgré cette hausse.

d. Encourager les opérateurs des marchés du gasoil et de l'essence à utiliser les instruments de couverture des risques

Compte tenu des fortes fluctuations enregistrées dans les marchés du gasoil et de l'essence à l'international, les opérateurs se trouvent directement exposés à la volatilité des prix sur ces marchés. En effet, la volatilité des cours à l'international constitue un facteur limitatif pour la constitution d'un stock de sécurité par les opérateurs dans la mesure où, lorsque les cours baissent, ces deniers subiront mécaniquement une perte sur le stock acheté antérieurement à un prix élevé.

A cela s'ajoute une exposition aux risques liés aux fluctuations des taux de change dont le coût impacte directement le prix d'achat de ces produits formant la grande composante du prix de vente à la pompe (étant donné que ces prix d'achat sont facturés en dollar américain).

Le taux de change devient un élément prépondérant dans les changements des prix de vente quand la valeur du dollar augmente, à l'instar de ce qui a été relevé durant le mois de juillet 2022 où les cours de change du dollar face au dirham ont enregistré des taux historiquement élevés depuis près de 20 ans.

En vue d'atténuer ces risques, le Conseil recommande d'encourager et d'accompagner les opérateurs, notamment les moyennes structures, vu que les grands groupes disposent des outils nécessaires pour mener ces démarches, pour l'utilisation des instruments de couverture des risques liés aux baisses des cotations des produits raffinés importés (la hausse des cotations est toujours bénéfique à l'opérateur en matière de stock), ainsi que ceux liés aux taux de change.

Dans ce cadre, et pour ce qui est de la constitution d'un stock de sécurité, le Conseil propose que l'Etat prenne en charge, soit totalement soit partiellement, les coûts de couverture qu'implique le recours à ces instruments.

Certes, cette démarche exigera la mobilisation de moyens financiers importants, mais permettra en revanche de sécuriser partiellement le stock au niveau national et d'amortir, au moins temporairement, l'effet des hausses de ces cotations sur les prix de vente à la pompe.

e. Etudier l'opportunité de maintenir et de développer une activité du raffinage au Maroc

Compte tenu de la structure des prix telle qu'appliquée du temps où l'unique raffineur du pays était en activité, et en l'absence de données sur ses coûts réels de raffinage, de ses coûts de revient, de ses marges et sa rentabilité, il serait difficile de se prononcer, en l'état actuel des choses, sur l'opportunité de maintenir et de développer une activité de raffinage au Maroc. En conséquence et économiquement parlant, il est impossible de mesurer les effets positifs potentiels de cette activité en termes de réduction des prix de vente à la pompe.

Rappelons dans ce cadre, que du point de vue économique, l'activité de raffinage au niveau mondial connaît actuellement, des restructurations de grande ampleur et la tendance actuelle de cette industrie va plutôt vers plus de spécialisation.

A ce sujet, il est constaté que les deux grandes zones géographiques du monde où il y a eu des créations de raffineries au cours des dernières années, sont le Moyen-Orient avec les grands pays producteurs du pétrole et l'Asie dont les marchés de certains pays connaissent une explosion de la demande sur ces produits à l'instar de l'Inde et de la Chine. En revanche, on a assisté à des fermetures de raffineries en Europe, en Amérique Latine et en Amérique du Nord pour leur insuffisance de rentabilité.

En effet, les investissements en nouvelles raffineries en Asie s'expliquent par la forte demande locale au regard des forts taux de croissance économique à deux chiffres enregistrés par ces pays, alors que la création de nouvelles raffineries au Moyen-Orient est liée à la disponibilité et à l'accès facile aux grands gisements pétroliers de ces pays leurs accordant un avantage compétitif. D'ailleurs, les nouvelles raffineries de ces pays, utilisant les dernières technologies de raffinage, sont orientées vers

le marché de l'export avec des économies d'échelle importantes et des unités extrêmement modernes.

Ainsi et afin de disposer de données économiques précises et actualisées sur l'industrie de raffinage à l'échelle mondiale pour faire les arbitrages nécessaires pour le maintien et le développement éventuels d'une activité de raffinage au Maroc, le Conseil recommande au Gouvernement de diligenter, en urgence, une étude économique et technique approfondie susceptible d'apporter des éléments de réponse précis en intégrant les évolutions que connaît cette activité sur le marché mondial.

f. Etendre le régime fiscal appliqué actuellement aux secteurs protégés, au marché de la distribution des produits pétroliers tout en instaurant une taxe exceptionnelle sur les surprofits des sociétés d'importation, de stockage et de distribution du gasoil et de l'essence

Compte tenu des spécificités des marchés des produits pétroliers raffinés qui bénéficient d'une sorte de protection sous forme de barrières réglementaires à l'entrée (agrément et autorisations) et des niveaux de chiffre d'affaires réalisés (une moyenne de plus de 60 MMDH par an rien que pour le gasoil et l'essence) en plus des niveaux de rentabilité élevés induits par la nature même de cette activité (négoce), le Conseil recommande d'aligner le régime d'imposition des résultats de cette activité sur celui appliqué à titre d'exemple, aux secteurs bancaire et financier dont le taux d'imposition sur les sociétés (IS) s'élève à 37%.

En outre et vu le niveau élevé des marges dégagées par les opérateurs durant les périodes des chutes des cours à l'international (2020 et 2021), le Conseil propose au Gouvernement, de mettre en place une taxe exceptionnelle dégressive sur les bénéfices réalisés sur les surprofits des sociétés concernées. Les recettes dégagées par ces mesures iront renforcer les programmes sociaux décidés par le gouvernement.

Cette mesure vise essentiellement à inciter les opérateurs à lisser leurs marges en cas de baisses des cotations à l'international en répercutant immédiatement les baisses sur les prix de vente sur le marché national et permettra de mieux animer la concurrence par les prix sur les marchés en question.

Cette taxation exceptionnelle a d'ailleurs été adoptée dans quelques pays européens, tels que le Royaume-Uni, l'Italie, la Roumanie ou encore la Hongrie.

L'objectif est d'inciter les sociétés du marché à participer aux efforts du pays pour diminuer les effets néfastes d'une inflation importée en cette période exceptionnelle.

g. Ecarter tout retour éventuel à la subvention directe de ces produits et instaurer en lieu et place des aides directes aux populations les plus vulnérables et des allègements fiscaux adéquats au profit des classes moyennes

Le Conseil estime que la subvention directe du gasoil et de l'essence est nocive à l'économie nationale et a montré ces limites dans le passé, en accaparant des ressources financières qui ont dépassé à titre d'exemple en 2012, les 50 MMDH, soit

l'équivalent du budget du ministère de l'Éducation nationale ou presque cinq fois celui de la santé de l'époque²⁴.

Dans le même cadre, et pour permettre à l'État de financer les charges croissantes de la caisse de compensation qui ont dépassé les 19 MMDH au cours du premier semestre de 2022, le Conseil suggère au Gouvernement de ne pas procéder à des réductions des taxes prélevées sur le gasoil et sur l'essence qui participent significativement aux recettes globales de l'État.

A cet égard, il y a lieu de préciser que la subvention directe des produits, engendre toujours des prix artificiels ne reflétant pas la réalité économique et entrave le fonctionnement concurrentiel normal des marchés concernés, et profite en premier lieu aux gros consommateurs qui ont les moyens de les acheter quel que soient leurs prix.

Cette subvention a ainsi pour conséquence directe, de détourner les aides censées aller aux populations vulnérables qui consomment le moins ces produits, au profit des populations aisées.

Enfin, l'expérience a montré que cette subvention engendre une surconsommation des énergies fossiles que le Maroc ne produit pas, et retarde, en conséquence son passage aux énergies renouvelables qui représentent le futur énergétique du monde où le pays a une bonne place à occuper.

Le Conseil prend note des efforts déployés par l'État pour atténuer l'impact de la hausse des prix du gasoil et de l'essence sur l'ensemble des activités économiques et de la propagation de l'inflation à la majorité des produits et des marchandises et ses conséquences sur le pouvoir d'achat des consommateurs. Ces mesures ont consisté à subventionner massivement des produits et des services de base, tels que le gaz butane, l'électricité et le transport en commun des voyageurs et de marchandises et qui ont permis de maintenir les prix de ces produits inchangés.

Ces mesures ont été financées amplement par les recettes supplémentaires générées par la hausse de la TVA sur les carburants.

Dans ce cadre, le Conseil recommande au Gouvernement d'accélérer la mise en place et l'opérationnalisation des programmes sociaux adéquats visant à soutenir d'une manière efficace les populations vulnérables. Pour ce faire, il est urgent d'accélérer le déploiement du Registre Social Unifié (RSU) qui permettra d'atteindre un double objectif :

- identifier et cibler plus efficacement les catégories des populations nécessiteuses et éligibles aux aides directes ;

24 Selon les données du Gouvernement.

- supprimer *in fine* la Caisse de compensation qui n'aura plus de raison d'exister et permettra à l'Etat de réorienter les économies ainsi réalisées vers le financement des programmes sociaux en question.

Par ailleurs, et compte tenu de la place qu'occupe la classe moyenne dans l'économie nationale notamment à travers sa contribution prépondérante à la consommation nationale, moteur principal de la croissance économique du pays, le Conseil recommande également au Gouvernement, d'envisager des réaménagements de l'impôt sur le revenu (IR) ainsi que le régime des allocations familiales en vue d'augmenter le revenu disponible de cette classe sociale. Ces mesures peuvent être intégrées dans la prochaine loi de finances.

Pour toutes ces raisons, le Conseil recommande de maintenir la réalité des prix de vente qui est seule à même, de créer les conditions d'une concurrence libre et loyale dans ces marchés.

h. Accélérer la mise en œuvre de la stratégie pour une transition énergétique

La crise actuelle a engendré des hausses records des cours des intrants et des matières premières, en particulier des produits énergétiques, qui revêtent une importance stratégique pour les populations et l'économie nationale de façon générale.

Dans le contexte actuel, il semblerait que cette crise risque de durer et de relancer, au niveau de beaucoup de pays du monde, dont le Maroc, la question de la diversification de ses ressources d'énergie.

A ce sujet, il convient de rappeler que le Maroc a adopté depuis 2009, une stratégie énergétique volontariste et ambitieuse dont l'un des objectifs qui lui ont été assignés est de porter la part des énergies renouvelables dans la puissance électrique installée à 42% en 2021 et à 52% en 2030 en vue de permettre au pays de réduire son niveau de dépendance des importations des produits énergétiques fossiles.

Compte tenu du retard enregistré dans la réalisation des objectifs fixés par ladite stratégie (37% contre un objectif de 42% pour 2020), il devient très urgent de donner la priorité à l'accélération des investissements permettant la transition énergétique à court et à moyen termes, notamment en :

- développant l'autoproduction de l'électricité renouvelable des entreprises et des ménages leur permettant d'injecter les surplus de leurs productions dans le réseau électrique national ;
- recourant aux transports en commun fonctionnant aux énergies renouvelables et aux voitures électriques dont l'acquisition et l'usage doivent être encouragés par les pouvoirs publics.

Certes, les décisions à prendre pour aligner les contraintes d'ordre économique, de sécurité énergétique et d'accessibilité à court terme ne sont pas simples, mais la conjoncture actuelle inédite peut compenser cette difficulté et ce, au moins pour les deux raisons suivantes :

- le développement des énergies renouvelables exige au départ, des investissements importants, néanmoins au moment de leur exploitation, les coûts marginaux sont très faibles, voire proches de zéro ;
- les prix des produits énergétiques importés, actuellement, sont très élevés et deviennent de moins en moins compétitifs comparativement à ceux des énergies renouvelables qui sont en plus, des sources inépuisables.

Annexes

Annexe 1: Benchmark des principales mesures prises par les gouvernements pour lutter contre la flambée des prix du gasoil et de l'essence

Face à la flambée des prix à la pompe, plusieurs pays ont pris des mesures afin d'alléger la hausse des prix des carburants.

1. France

- **Remise de 15 centimes par litre** : le gouvernement français a mis en place pour tous les français une remise carburant à la pompe de 15 centimes d'euros par litre. Cette remise, valable sur tous les carburants, est appliquée à partir du 1^{er} avril 2022 pour une durée de quatre mois.
- **Le barème de l'indemnité kilométrique** : le Premier ministre français a annoncé le 25 janvier 2022 le relèvement du barème de l'indemnité kilométrique de 10% pour l'imposition sur les revenus de l'année 2021. Au total, cette revalorisation du barème vise 2,5 millions de foyers. Elle permettrait de gagner environ 150 euros par personne et par déclaration d'impôt.
- **Pour les transporteurs** : les transporteurs routiers vont obtenir une aide directe de 400 millions d'euros de la part du gouvernement (annonce faite le vendredi 18 mars 2022). En outre, une aide directe allant jusqu'à 1 300 euros pour les tracteurs et 300 euros pour les ambulances.
- **Pour les pêcheurs** : Pour soutenir les pêcheurs face à la hausse des prix, le gouvernement français a annoncé une aide à hauteur de 35 centimes d'euros par litre de gazole de pêche. Cette mesure est valable du 17 mars au 31 juillet 2022.

2. Espagne

Le gouvernement espagnol a prorogé pour une période supplémentaire de six mois jusqu'au 31 décembre 2022, les mesures adoptées fin mars pour trois mois. Parmi ces mesures figurent notamment :

- une réduction de 20 centimes par litre du prix des carburants ;
- une aide directe de 200 euros aux travailleurs indépendants et aux chômeurs et,
- une nouvelle baisse de la TVA sur l'électricité, la seconde en moins d'un an, de 10% à 5%.

Le gouvernement espagnol a également mis en avant la réduction de 50% du coût des abonnements mensuels pour l'utilisation des transports publics dépendant de l'Etat et de 30% dans le cas des transports relevant des régions et des collectivités locales.

3. Les Etats-Unis

Le Président des Etats-Unis d'Amérique a demandé le 22 juin 2022 au Congrès américain de suspendre pour trois mois une taxe fédérale sur les prix de l'essence qui flambent.

La suspension de cette taxe fédérale de 18 cents (1,81 DH), ainsi que celle de 24 cents (2,41 DH) par gallon (3,78 litres) de diesel pendant la saison des déplacements d'été, devrait coûter quelques 10 milliards de dollars américains au fonds d'infrastructures des autoroutes, habituellement financé par ces prélèvements fiscaux.

La Maison Blanche appelle également les Etats, qui imposent diversement eux aussi l'essence à la pompe, à supprimer temporairement leurs prélèvements ou à fournir des mécanismes de compensation aux automobilistes. Plusieurs Etats l'ont déjà fait comme le Connecticut ou l'Etat de New York. En moyenne, les Etats prélèvent 30 cents (3 DH) de taxes par gallon d'essence.

4. Italie

Face à la flambée des prix à la pompe, le gouvernement de l'Italie a décidé le 2 mai 2022 de prolonger jusqu'au 8 juillet 2022 une réduction d'environ 30 centimes d'euros des taxes par litre de carburant en vigueur depuis un mois. Cette mesure a été annoncée dans un communiqué diffusé à l'issue d'un Conseil des ministres. Le gouvernement avait annoncé à la mi-mars une baisse des taxes sur les carburants pendant un mois, dont une réduction de 25 centimes d'euros des droits d'accise et une diminution d'environ 5 centimes d'euros au titre de la TVA.

Les mesures concernant aussi une rémunération en nature, sous forme de bons d'essence de 200 euros par travailleur, destinés aux salariés des entreprises privées devraient pouvoir bénéficier sans que cela soit assimilé à une hausse de revenus. L'attribution des bons d'essence est déterminée par l'entreprise. Le coût de cette mesure est évalué à 9,9 millions d'euros pour l'année 2022 et 0,9 million d'euros pour l'année 2023.

Un soutien particulier est dédié au transport de marchandises pour un total de 550 millions d'euros dont 500 millions seront alloués à un fonds dont les modalités d'attribution n'ont pas encore été révélées. Le restant est réparti entre les financements des Ferrobonus et Marebonus (incitation à l'inter-mobilité) et à un fonds de remboursement des péages autoroutiers (15 millions).

Aussi, il est prévu l'inclusion dans les contrats de transport d'une clause d'ajustement des compensations pour tenir compte de l'augmentation du prix des carburants.

5. Allemagne : ristourne à la pompe et prime de transport

Les autorités allemandes ont procédé à une baisse des impôts pour trois mois (annonce faite le 24 mars 2022). Grâce à cette baisse des taxes, au minimum autorisé par l'Union européenne, le prix de l'essence a diminué d'environ 30 centimes d'euros par litre et celui du diesel de 14 centimes d'euros.

En outre, un abonnement mensuel à neuf euros, pour une durée de 90 jours (annonce faite aussi le 24 mars 2022), permet désormais de se déplacer en transports publics à travers le pays.

6. Afrique du Sud, une réduction temporaire des prix

Le gouvernement sud-africain a annoncé une réduction du prix de l'essence, notamment en introduisant une réduction temporaire de 1,50 rand (0,93 DH) par litre de la taxe sur les carburants, et en introduisant en même temps un plafond sur les carburants qui permettra aux détaillants d'essence de facturer un prix inférieur au prix maximum.

Annexe 2 : Liste des administrations, institutions, organisations et acteurs auditionnés

Départements ministériels et institutions publiques
- Le ministère de la Transition Energétique et du Développement Durable
Organisations professionnelles
- Le Groupement des Pétroliers du Maroc - La Fédération nationale des propriétaires, commerçants et gérants des stations-service
Opérateurs
- La société Afriquia SMDC « Société Marocaine de Distribution de Carburants » - La société Vivo Energy Maroc - La société TotalEnergies Marketing Maroc - La société Green Oil - La société OLA Energy - La société SOMAP « Société Marocaine des pétroles » - La société Winxo

Annexe 3 : L'Instance chargée d'instruire l'avis du Conseil de la concurrence

Le Rapporteur Général
Khalid El Bouayachi
Le Rapporteur Général Adjoint
Mohamed Hicham Bouayad
Les Rapporteurs de la demande d'Avis
Abdelhadi El Fellah Yassine Alouaoui

Annexe 4 : Liste des membres de la formation plénière

Le Président	Le Secrétaire Général (assiste sans voix délibérative)
Ahmed RAHHOU	Mohamed Abouelaziz
Les membres permanents	
Jihane Benyoussef	
Abdelghani Asnaina	
Abdellatif El M'kaddem	
Hassan Abouabdelmajid	
Les membres conseillers	
Benyoussef Saboni	
Abdelaziz Talbi	
Abdeltif Hatimy	
Rachid Benali	
Saloua Karkri Belkeziz	
Elaid Mahsoussi	
Bouazza Kherrati	

