

ROYAUME DU MAROC



PROJET DE LOI
DE FINANCES
POUR L'ANNEE
BUDGETAIRE
2016

RAPPORT SUR
LA COMPENSATION

SOMMAIRE

CHAPITRE I : RAPPEL HISTORIQUE DU SYSTEME DE COMPENSATION.....	1
I.1. HISTORIQUE DES PRODUITS PETROLIERS	1
I.2. HISTORIQUE DU SUCRE	2
I.3. HISTORIQUE DU BLE TENDRE ET DE LA FARINE	3
CHAPITRE II : EVOLUTION DU SYSTEME D'INDEXATION DES CARBURANTS.....	5
II.1. RAPPEL SUR LE SYSTEME D'INDEXATION 2013 ET 2014	5
II.1.1. Le système d'indexation partielle en 2013.....	5
II.1.2. Le système d'indexation en 2014	5
II.2. HOMOLOGATION DES PRIX DES CARBURANTS EN 2015.....	6
II.2.1. La décompensation du prix du gasoil	6
II.2.2. L'homologation des prix des carburants	7
II.2.3. La suppression de la péréquation.....	7
II.3. EVALUATION DE LA REFORME DES PRODUITS PETROLIERS LIQUIDES : 2012 –2015	8
II.3.1. Evolution des prix	8
II.3.2. Réforme progressive des subventions	12
II.3.3. Performance budgétaire du système.....	12
CHAPITRE III : DETERMINANTS DE LA COMPENSATION DU GAZ BUTANE	15
III.1. DESCRIPTION DE LA FILIERE DU GAZ BUTANE	15
III.2. RAPPEL SUR LE MECANISME DE SUBVENTION DU GAZ BUTANE	16
III.2.1. Au niveau de l'importation	16
III.2.2. Au niveau du transport du butane en vrac.....	16
III.2.3. Au niveau de la distribution.....	16
III.3. SITUATION DU MARCHE INTERNATIONAL DES PRODUITS PETROLIERS.....	17
III.4. EVOLUTION DE LA CHARGE DE COMPENSATION DU GAZ BUTANE	19
III.4.1. Evolution de la subvention unitaire	19
III.4.2. Evolution de la consommation.....	20
III.4.3. Evolution de la charge de compensation.....	20

CHAPITRE IV : DETERMINANTS DE LA COMPENSATION DU SUCRE	21
IV.1. RAPPEL SUR LES MECANISMES DE SUBVENTION DU SUCRE	21
IV.1.1. Subvention forfaitaire à la consommation	21
IV.1.2. Subvention additionnelle à l'importation	21
IV.2. SITUATION DU MARCHE INTERNATIONAL DU SUCRE	21
IV.3. CONSOMMATION NATIONALE DU SUCRE BLANC	22
IV.4. PRODUCTION NATIONALE DE SUCRE BLANC ET IMPORTATION DU SUCRE BRUT	23
IV.5. EVOLUTION DE LA CHARGE DE COMPENSATION DU SUCRE	24
CHAPITRE V : DETERMINANTS DE LA COMPENSATION DU BLE TENDRE ET DE LA FARINE	25
V.1. RAPPEL SUR LES MECANISMES DE SUBVENTION DU BLE ET DE LA FARINE.....	25
V.1.1. Promotion de la production nationale.....	25
V.1.2. Subvention à la consommation de la farine	25
V.2. SITUATION DU MARCHE INTERNATIONAL DU BLE TENDRE	26
V.3. PRODUCTION NATIONALE ET IMPORTATION DE BLE TENDRE	26
V.4. EVOLUTION DE LA CHARGE DE COMPENSATION DE LA FARINE	28
CHAPITRE VI : SITUATION DE LA COMPENSATION EN 2015 ET PLF DE L'ANNEE 2016	30
VI.1. ESTIMATION DE LA CHARGE DE COMPENSATION EN 2015.....	30
VI.2. PROJET DE LOI DE FINANCES 2016.....	30

CHAPITRE I : RAPPEL HISTORIQUE DU SYSTEME DE COMPENSATION

I.1. HISTORIQUE DES PRODUITS PETROLIERS

Année 1995 : Mise en place du système d'indexation des prix des produits pétroliers liquides en l'occurrence l'essence, le gasoil et le fuel sur leurs cotations du marché mondial, et limitation de la subvention uniquement pour le gaz butane. Ce système a été accompagné par :

- ▣ Le déplacement des droits d'importation acquittés sur le pétrole brut au niveau des produits finis mis à la consommation. Ainsi, une taxe intérieure de consommation (TIC) spécifique a été instituée sur chaque produit raffiné ainsi qu'une TVA de 7% généralisée à tous les carburants ;
- ▣ La fixation des prix de reprise des produits pétroliers (prix sorti raffinerie) sur la base de leur indexation sur les cotations de Rotterdam conformément aux éléments de la structure des prix de reprise des produits pétroliers. En conséquence, les prix de vente au public des produits (essence, gasoil et fuel) ont été révisés mensuellement sur la base des prix de reprise susmentionnés et conformément à la structure des prix de vente ;
- ▣ L'exonération fiscale pour certains secteurs (la pêche, le transport aérien et maritime).

Année 2000 : Suspension du système d'indexation des prix de vente au public des produits pétroliers suite à la flambée des cours sur le marché international. Les variations résultantes de la fluctuation du marché non répercutées sur les prix ont été prises en charge par la Caisse de Compensation.

Année 2002 : Révision de la structure des prix des produits pétroliers pour la simplifier et ramener le coefficient d'adéquation de la raffinerie locale de 6,5% à 2,5%. Les niveaux de ces rubriques ont été arrêtés en tenant compte du rendement de la transformation du pétrole brut par le raffineur local caractérisé par une production excédentaire en fuel et un déficit en gasoil.

Année 2004 : Répercussions partielles des hausses des produits pétroliers enregistrées au niveau du marché international sur leurs prix intérieurs à la consommation. Au titre de la période 2000-2012, les augmentations des prix se sont élevées à +1,15 DH/L pour le gasoil, +3,72 DH/L pour l'essence et +2,44 DH/Kg pour le fuel.

Année 2009 : Adaptation de la structure des prix suite à la modernisation de la raffinerie locale, moyennant l'indexation du fret, la réduction de certains postes, la suppression du coefficient d'adéquation (2,5% du prix CAF) et son remplacement par une rémunération forfaitaire destinée au développement des capacités de stockages.

Année 2010 : Révision du taux de la TVA de 7% à 10%, dont l'impact a été pris en charge par l'Etat pour un coût annuel de l'ordre de 2 Milliards dirhams.

Année 2013 : Reprise du système d'indexation des prix des produits pétroliers pour le supercarburant, le gasoil et le fuel N2 à partir du 16 septembre, avec plafonnement des subventions unitaires respectivement à : 0,80 DH/L, 2,6 DH/L et 930 DH/T.

Année 2014 : Poursuite du système d'indexation sur la base des dispositions suivantes :

- ▣ Indexation totale du supercarburant et du fuel N2 à usage industriel qui n'ont fait l'objet d'aucune compensation depuis le premier février 2014 ;
- ▣ Démantèlement progressif de la subvention du gasoil suivant l'échéancier suivant : 2,15 Dh/l en janvier ; 1,70 Dh/l en avril ; 1,25 Dh/l en juillet ; 0,80 Dh/l en Octobre ;
- ▣ Indexation du fuel N2 et du fuel spécial destinés à la production de l'électricité depuis le premier juin 2014. La subvention allouée aux fuels destinés à la production de l'électricité a été substituée par un transfert forfaitaire direct à l'ONEE au titre de la période 2014-2017, en vertu du contrat-programme entre l'Etat et l'ONEE.

Année 2015 : Poursuite des mesures de réforme notamment à travers l'homologation des prix des carburants :

- ▣ Décompensation du prix du gasoil : à l'instar des autres produits pétroliers liquides ;
- ▣ Homologation des prix des carburants : suite à un accord conclu le 26 décembre 2014 entre le Gouvernement et le secteur des produits pétroliers représenté par Le Groupement des Pétroliers du Maroc (GPM) et la Société Anonyme Marocaine de l'Industrie du Raffinage (SAMIR) pour la période allant du 1^{er} janvier au 30 novembre 2015 ;
- ▣ Suppression de la péréquation : qui s'élevait à 0,88 Dh/L et 0,11 Dh/L respectivement pour le supercarburant et le gasoil ;
- ▣ Clôture du compte d'ajustement des prix des produits pétroliers liquides

I.2. HISTORIQUE DU SUCRE

Année 1996 : Libéralisation des importations du sucre brut et raffiné accompagnée par :

- ▣ Une subvention forfaitaire : allouée aux mises à la consommation du sucre raffiné à hauteur de 2000 DH/T hors taxes. Cette subvention est passée à 2661 DH/T en hors taxes en 2013 suite à la revalorisation des prix des cultures sucrières ;
- ▣ Une protection de la production locale : Les importations du sucre brut et du sucre raffiné (granulé et morceaux) sont soumises à une taxation respectivement de 35% et (42% et 47%) des prix coût et fret. La tarification appliquée aux sucres est utilisée comme un instrument de protection de la production nationale à travers l'objectif du prix cible à la frontière fixée à 5335 DH/t pour le sucre brut. Quant à la TVA, le sucre raffiné est soumis à une taxation réduite de 7% avec droit à déduction.

Année 1999 : Restitution de la subvention forfaitaire par certaines industries non destiné à l'exportation, notamment les biscuiteries, les chocolateries et le secteur des boissons gazeuses et non gazeuses. En 2007, et afin de préserver la compétitivité de certaines industries nationales, cette restitution a été abandonnée à l'exception des industries des boissons gazeuses et non gazeuses.

Année 2006 : Institution d'une subvention additionnelle à l'importation suite à la flambée du cours du sucre brut sur le marché international au cours des dernières années. Cette subvention est octroyée en cas de dépassement du prix cible (avec maintien de la tarification à la frontière à hauteur de 35 % du prix Caf).

Année 2011 : Restitution de la subvention pour les exportations du sucre brut et raffiné sous toutes ses formes (pain, morceau, lingot et granulé).

Années 2012: Revalorisation des prix de la betterave et de la canne à sucre respectivement de +45 DH/T et +25 DH/T. Cette opération a été prise en charge par le Budget de l'Etat à travers une augmentation de la subvention unitaire allouée au sucre raffiné de 2140 DH/T TTC à 2531 DH/T TTC, avec une augmentation du prix cible de 4700 DH/T à 5051 DH/T.

Année 2013 : Revalorisation des prix de la betterave et de la canne à sucre respectivement de +35 DH/T et +25 DH/T. Cette opération a été prise en charge par le Budget de l'Etat à travers une augmentation de la subvention unitaire allouée au sucre raffiné de 2531 DH/T TTC à 2847 DH/T TTC, avec une augmentation du prix cible de 5051 DH/T à 5335 DH/T.

I.3. HISTORIQUE DU BLE TENDRE ET DE LA FARINE

Année 1988 : Limitation de la subvention allouée à la farine du blé tendre à un contingent de 10 millions de quintaux.

Année 1996 : Libéralisation des importations du blé tendre, accompagnée d'une tarification à la frontière des importations utilisée comme un instrument de protection de la production nationale à travers l'objectif du prix cible à la frontière fixé à 260 DH/QL.

Année 2006 : Promotion de la collecte de la production locale du blé tendre : l'Etat prend en charge le différentiel entre le prix référentiel d'achat de la production locale dudit produit et le prix cible entrée moulin.

Année 2007 : Institution du système de restitution à l'importation suite à la flambée du cours du blé tendre sur le marché international. Il s'agit d'une subvention à l'importation permettant de maîtriser le prix d'entrée du blé tendre sur le territoire national.

Année 2008 : Réduction et redéploiement du contingent de la FNBT avec le maintien de la totalité des dotations allouées aux provinces sahariennes, aux provinces excentrées et aux communes INDH et communes rurales et ce en fonction du taux de pauvreté. La démarche retenue pour la réduction dudit contingent a consisté en :

- ▣ L'amélioration du ciblage des populations concernées en se basant sur la carte de pauvreté en matière de répartition dudit contingent ;
- ▣ Le renforcement du contrôle de la fabrication et de livraison des farines subventionnées.

Année 2013 : Limitation du contingent de la FNBT à 8,5 Millions de quintaux à partir du deuxième semestre. La réduction dudit contingent, à hauteur de 0,5 millions de quintaux a été limitée aux zones urbaines dont le taux de pauvreté demeure inférieur à 10%.

Année 2015 : Baisse du contingent de la FNBT de 500 Milles quintaux au titre du 2^e semestre pour s'établir globalement à 8 MQx en 2015.

CHAPITRE II : EVOLUTION DU SYSTEME D'INDEXATION DES CARBURANTS

II.1. RAPPEL SUR LE SYSTEME D'INDEXATION 2013 ET 2014

II.1.1. Le système d'indexation partielle en 2013

En vertu de l'Arrêté du Chef du Gouvernement n° 3-69-13, et afin de réduire l'influence des cours pétroliers sur la charge de compensation, un système d'indexation partielle des prix a été appliqué depuis le 16 septembre 2013 pour le supercarburant, le gasoil et le fuel N2 à usage industriel. Ce système consiste à fixer les niveaux de subventions allouées à ces produits tels qu'arrêtés par la loi de finances, et à répercuter les variations résultantes des fluctuations du marché international sur les prix de vente, aussi bien à la hausse qu'à la baisse.

Les niveaux de subventions unitaires arrêtés au titre de l'année 2013 étaient fixés à :

- 2,6 DH/L pour le gasoil ;
- 0,8 DH/L pour le supercarburant ;
- 930 DH/T pour le fuel N2.

La révision des prix des trois produits indexés était appliquée le 16 de chaque mois, sur la base des moyennes des cotations bimensuelles de ces produits et du taux de change du dollar allant du 13 du mois M-2 au 12 du mois M, conformément à l'arrêté n° 3-69-13. Par ailleurs, chaque révision de prix n'a été opérée que lorsque l'impact sur le prix en vigueur dépasse le seuil de signification +/- 2,5% du prix en vigueur. Ces prix sont fixés par arrêté et retracés au niveau de la structure des prix après un calcul effectué par la Commission Interministérielle des Prix.

Ainsi, ce système était qualifié de « partiel » au regard des subventions maintenues et du lissage entrepris pour la détermination des cotations moyennes définissant les prix de vente. En effet, le choix d'une cotation moyenne bimensuelle permettait d'atténuer l'impact des fortes variations des cours sur les prix intérieurs.

II.1.2. Le système d'indexation en 2014

Faisant suite à l'expérience de l'année 2013, le système d'indexation en 2014 a été généralisé à d'autres produits pétroliers liquides et différencié selon les produits. En effet, et en vertu de l'arrêté du Chef du Gouvernement n° 3-01-14, de l'arrêté n° 3-208-14 le complétant, et de l'arrêté conjoint n° 31-14 des Ministres chargés des Finances, de l'Energie et des Affaires Générales, les dispositions retenues pour l'année 2014 ont été les suivantes:

■ Pour le supercarburant et le fuel N2

Le supercarburant et le fuel N2 à usage industriel ont été totalement indexés et ne font l'objet d'aucune compensation depuis le 1^{er} février 2014.

La révision des prix du supercarburant et des fuels était ainsi appliquée le 1^{er} et le 16 de chaque mois sur la base des cotations du marché international, conformément à l'arrêté n°3-208-14. Les variations résultantes sont totalement répercutées à la hausse comme à la baisse sur les prix.

Pour le gasoil

Contrairement au supercarburant et au fuel N2, la subvention du gasoil a été progressivement démantelée, conformément à l'arrêté conjoint n°31-14 des Ministres chargés des Finances, de l'Energie et des Affaires Générales. Ainsi, le prix de vente du gasoil a été défini sur la base des subventions suivantes :

 2,15 Dh/L en janvier ;

 1,70 Dh/L en avril ;

 1,25 Dh/L en juillet ;

 0,80 Dh/L en Octobre.

Le prix de vente du gasoil était sujet à révision au 16 de chaque mois sur la base des cotations bimensuelles précédant la révision et tenant compte du niveau de subvention indiqué ci-dessus. Il convient de préciser que pour ce produit, le prix n'a été révisé que lorsque l'incidence sur le prix en vigueur dépasse +/- 2,5%, alors que pour les autres produits qui sont totalement décompensés, cette disposition n'était plus considérée en 2014.

Pour le fuel destiné à la production de l'électricité

Le fuel N2 et le fuel spécial destinés à la production de l'électricité ont été inclus au système d'indexation depuis le 1^{er} juin 2014, date à partir de laquelle ces produits sont assujettis aux mêmes dispositions que le supercarburant et le fuel N2, soit une connexion totale aux prix du marché international.

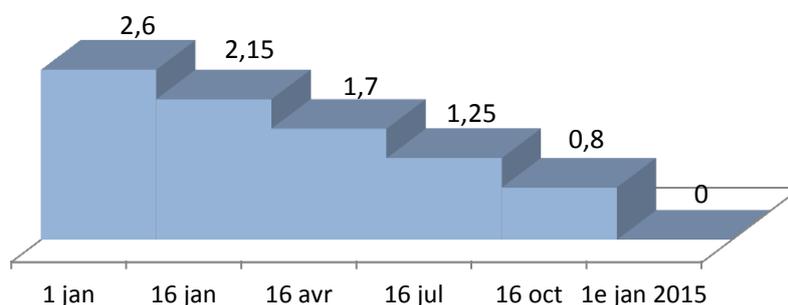
La subvention ayant été allouée aux fuels destinés à la production de l'électricité a été substituée par un transfert forfaitaire direct à l'ONEE, permettant à cet établissement de prendre en charge le coût additionnel engendré par la décompensation de ce produit.

II.2. HOMOLOGATION DES PRIX DES CARBURANTS EN 2015

II.2.1. La décompensation du prix du gasoil

A l'instar des autres produits pétroliers liquides, le gasoil a été totalement décompensé. De ce fait, tous les carburants précités sont révisés le 1^{er} et le 16 de chaque mois, en fonction de leurs cotations sur le marché international.

Démantèlement de la subvention du gasoil (DH/L)



II.2.2. L'homologation des prix des carburants

Un accord d'homologation des prix des produits pétroliers liquides a été signé le 26 décembre 2014 entre le Gouvernement et le secteur des produits pétroliers représenté par Le Groupement des Pétroliers du Maroc (GPM) et la Société Anonyme Marocaine de l'Industrie du Raffinage (SAMIR) pour la période allant du 1^{er} janvier au 30 novembre 2015.

Cet accord vise notamment à :

- Accompagner, pour une période transitoire, les professionnels du secteur pour la fixation des prix des carburants liquides. Dans ce sens, l'Etat arrête chaque quinzaine les prix « plafonds » de ces produits, selon la structure des prix et sur la base des cours internationaux, conformément à l'arrêté du Ministre délégué auprès du Chef de Gouvernement chargé des Affaires Générales et de la Gouvernance n° 4554-14 du 29 décembre 2014 ;
- Promouvoir les conditions d'une concurrence saine entre les opérateurs du marché pétroliers qui soit profitable aux consommateurs ;
- Assurer la sécurité d'approvisionnement du pays dans les meilleures conditions ;
- Veiller au respect des normes et de la réglementation en matière de qualité et de stockage ;
- Soutenir les programmes d'investissement du secteur pétrolier.

II.2.3. La suppression de la péréquation

La péréquation s'élevait à 0,88 Dh/L et 0,11 Dh/L respectivement pour le supercarburant et le gasoil. Il s'agit d'une recette qui était prélevée sur le prix de ces deux produits et qui était destinée au financement d'une partie de la charge de compensation du gaz butane. La suppression de la péréquation en 2015 s'est traduite par un manque à gagner pour l'Etat de l'ordre de 1,2 MMDH, et une réduction des prix des carburants au profit des consommateurs.

In fine, le système de compensation s'est limité au titre de l'année 2015 au gaz butane, au sucre et à la farine nationale du blé tendre. Par ailleurs, des mesures d'accompagnement sont prévues par la Loi de Finance 2015 notamment l'appui à l'ONEE suite à la décompensation totale du fuel et le soutien au secteur de transport.

Synthèse de la réforme des produits pétroliers liquides

	2012	2013	2014	2015
Evolution	Augmentation prix	Indexation partielle	Indexation totale	Indexation totale
Super	+2 DH/L	Subvention fixée à 0,8 DH/L	Subvention supprimée	Subvention supprimée
Gasoil	+1 DH/L	Subvention fixée à 2,6 DH/L	Indexation partielle Subvention dégressive	
Fuel N2	+988 DH/T	Subvention fixée à 930 DH/T	Subvention supprimée	
Fuel ONEE			Subvention supprimée +Appui direct à l'ONEE	
Processus	Fixation des prix			Homologation

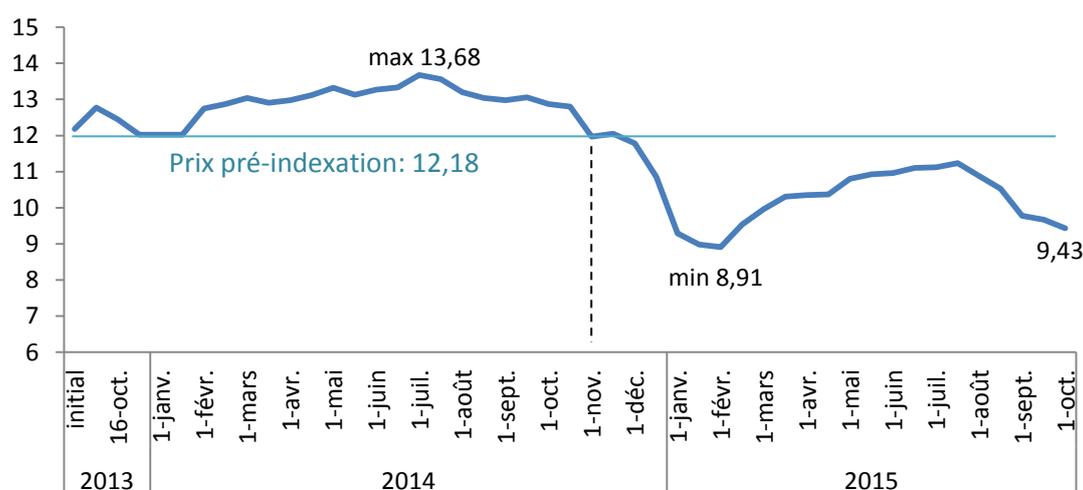
**II.3. EVALUATION DE LA REFORME DES PRODUITS PETROLIERS LIQUIDES :
2012 –2015**

II.3.1. Evolution des prix

Le supercarburant

Le prix du supercarburant a atteint son plus haut niveau au mois de juillet 2014 à 13,68 DH/L, correspondant à un cours du pétrole brut de l'ordre de 114 \$/bbl. A partir du mois d'aout 2014, le prix du supercarburant s'est inscrit dans une baisse continue suite à la forte baisse des cours pétroliers sur le marché international. Actuellement, le prix du supercarburant est resté inférieur à son prix pré-indexation (12,18 DH/L) depuis le mois de novembre 2014, et ce malgré sa décompensation totale. Par ailleurs, son prix minimal a été enregistré à 8,91 DH/L en février 2015.

Evolution du prix du supercarburant (DH/L)



Le gasoil

Selon l'arrêté conjoint n° 31-14 des Ministres chargés des Finances, de l'Energie et des Affaires Générales relatif à l'indexation des prix des carburants, une baisse de subvention de 45 cts/L par trimestre a été prévue pour le gasoil durant l'année 2014, devant être répercutée sur les prix.

- ✚ Pour les 2 premiers trimestres de l'année 2014, la baisse du cours du dollar a permis de limiter les augmentations à hauteur de 32 cts/L au lieu de 45 cts/L, comme le montre le tableau ci-dessous ;
- ✚ Pour le mois d'octobre, et compte tenu de la forte baisse du cours du gasoil, son prix de vente n'a connu aucune révision en cette période, alors qu'une augmentation de 45 cts/L était effectivement prévue pour le 16 octobre 2014 ;
- ✚ Au cours du dernier trimestre de l'année 2014, le repli continu du cours du gasoil a induit une baisse de 70 ct/L au 16 décembre 2014.

(DH/L)

	1 ^{er} Jan	16 Jan	16 Avr	16 Juil	16 Oct	16 Déc	Total 2014
Subventions prévues *	2,6	2,15	1,7	1,25	0,8	0,8	-
Augmentations prévues *	-	+0,45	+0,45	+0,45	+0,45	0	+1,8
Révisions effectives	-	+0,34	+0,32	+0,49	+0,0	-0,7	+0,45

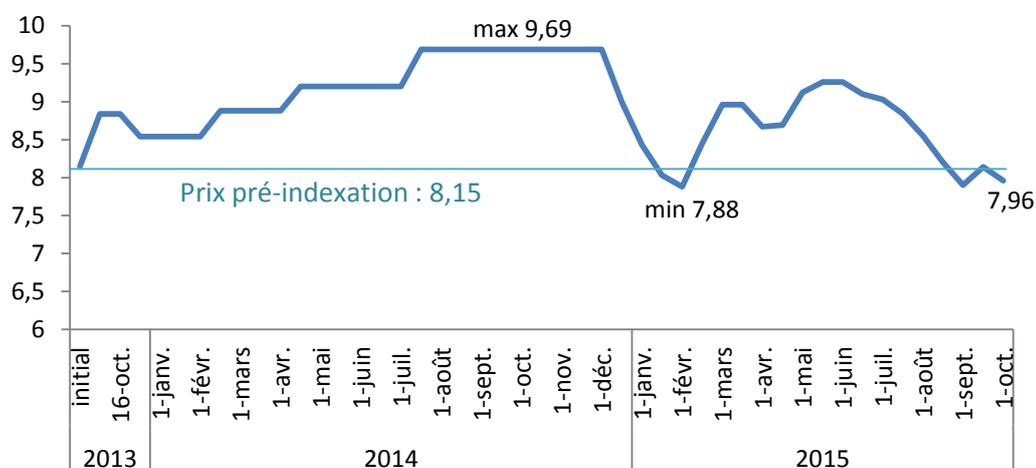
* Dispositions de l'arrêté n°31-14

Au final, et grâce à une conjoncture internationale favorable, le prix du gasoil n'a augmenté que de 45 cts/L par rapport au début de l'année 2014, alors qu'une augmentation totale de 1,80 DH/L était prévue en conséquence à la décompensation du gasoil.

Globalement, le prix du gasoil en 2014 n'a pas affiché la même baisse que celle du supercarburant en raison de sa décompensation progressive (-45 cts/L) qui a amorti l'effet baissier du marché international sur le prix de vente. Alors que pour les autres produits qui étaient totalement

décompensés dès le 1^{er} semestre, la baisse des cours pétroliers a directement fait baisser les prix intérieurs.

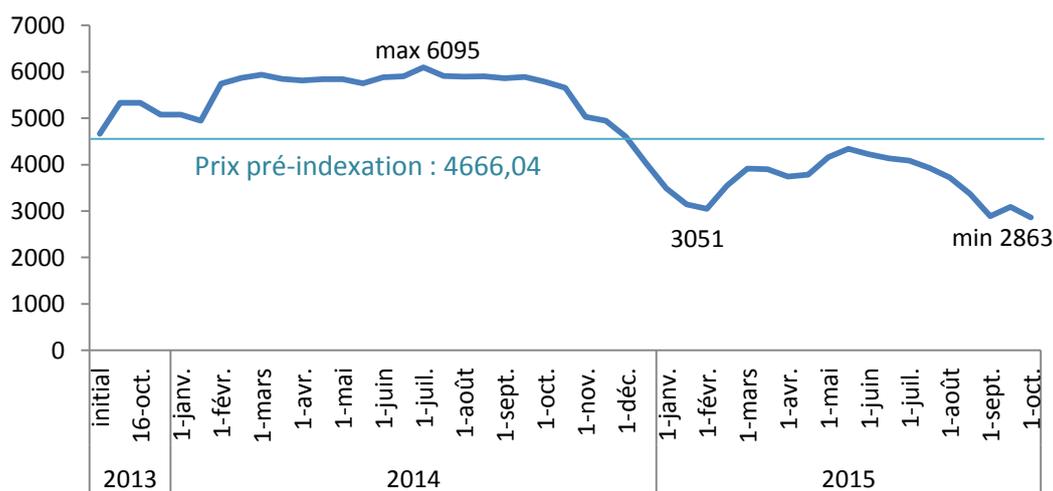
Evolution du prix du gasoil (DH/L)



Le fuel

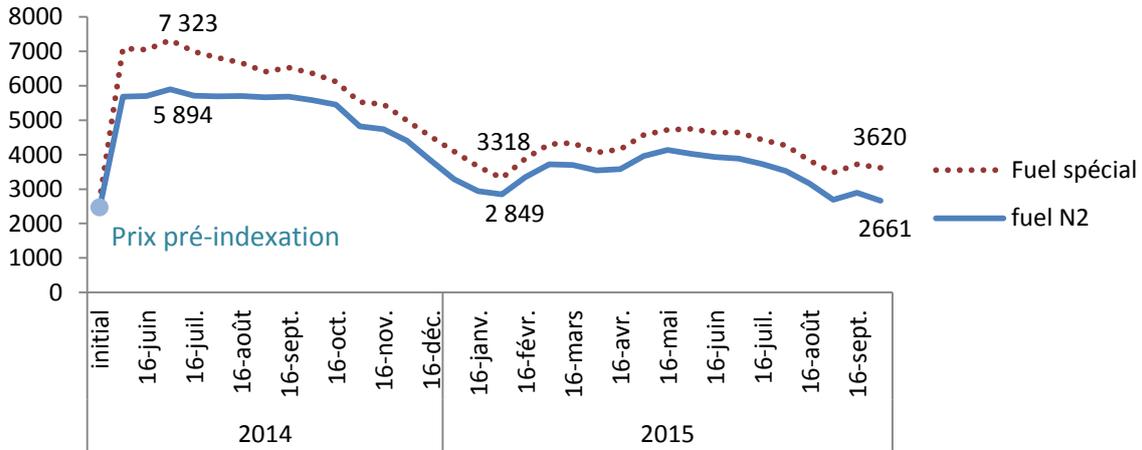
Concernant le fuel N2 à usage industriel, son prix a atteint son plus haut niveau au mois de juillet 2014 à 6 095,46 DH/T, correspondant à un cours du pétrole brut de l'ordre de 114 \$/bbl. A partir du mois d'août 2014, le prix du fuel N2 s'est inscrit dans une baisse continue suite à chute des cours pétroliers sur le marché international. Actuellement, le prix du fuel N2 est resté inférieur à son prix pré-indexation (4 666,04 DH/T) depuis le mois de décembre 2014, et ce malgré sa décompensation totale. Par ailleurs, son prix minimal a été enregistré à 2862,72 DH/T au mois d'octobre 2015.

Evolution du prix du fuel N2 à usage industriel (DH/T)



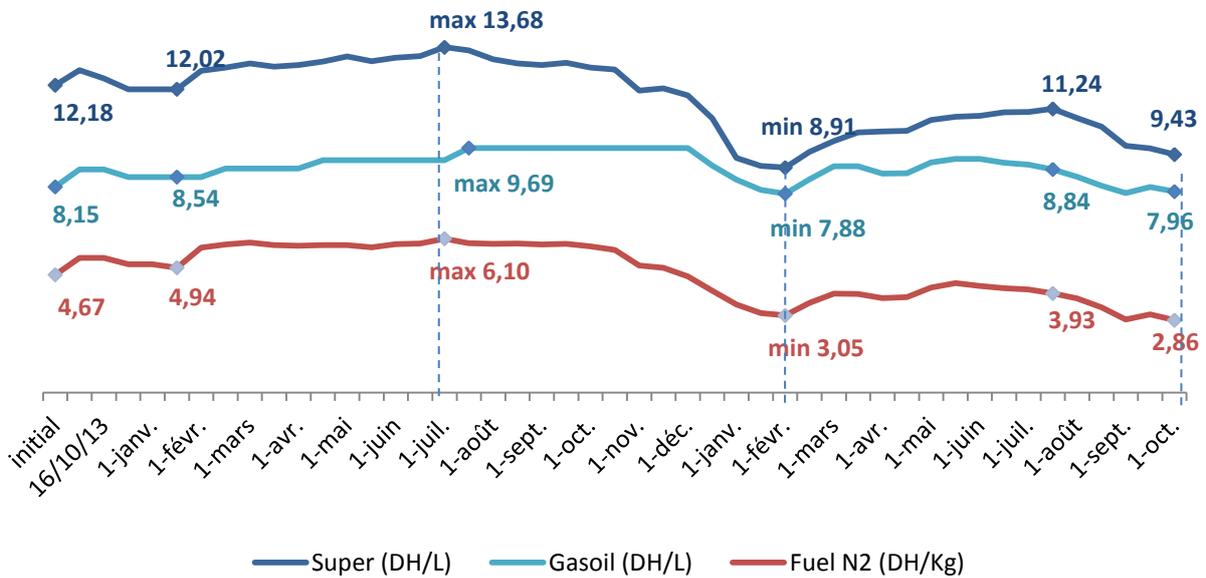
S'agissant des fuels destinés à la production de l'énergie électrique, le graphique ci-après, décrit l'évolution de leurs cours durant les années 2014 et 2015. Il en ressort que les plus hauts niveaux ont été enregistrés en juillet 2014, alors que les plus bas niveaux ont été enregistrés en février et octobre 2015 respectivement pour le fuel spécial et le fuel N2.

Evolution des prix des fuels destinés à la production de l'électricité (DH/T)



Par ailleurs, dans le cadre du contrat-programme (CP) conclu entre l'Etat et l'ONEE pour la période 2014-2017, un appui direct a été accordé à cet établissement pour faire face à l'augmentation du prix du fuel.

Evolution des prix de base maxima des carburants indexés (hors différentiel de transport)

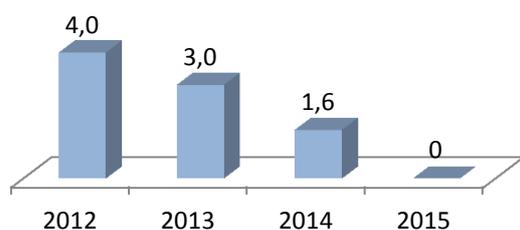


La figure ci-dessus retrace l'évolution des prix depuis la mise en place du système d'indexation. Il en apparaît globalement que les prix des carburants ont atteint leur plus haut niveau au mois de juillet 2014, et leurs plus bas niveaux en février 2015 pour le supercarburant, le gasoil et le fuel spécial, et en octobre 2015 pour le fuel N2 destiné aux usages industriels et à l'ONEE.

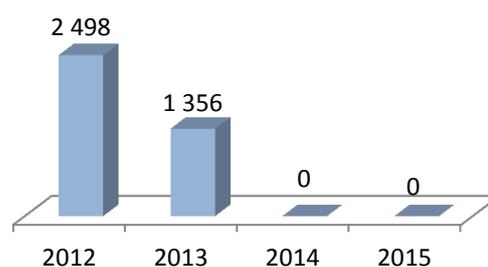
II.3.2. Réforme progressive des subventions

Suite à l'ajustement des prix en 2012 et à l'application du système d'indexation en 2013, les subventions unitaires des carburants ont été progressivement supprimées. Ces subventions s'étaient élevées en 2012 à 4 DH/L pour le gasoil, 2,3 DH/L pour le supercarburant, 2498 DH/T pour le fuel N2 à usage industriel, 4166 DHT et 5084 DH/T respectivement pour le fuel N2 et le fuel spécial destinés à la production de l'électricité.

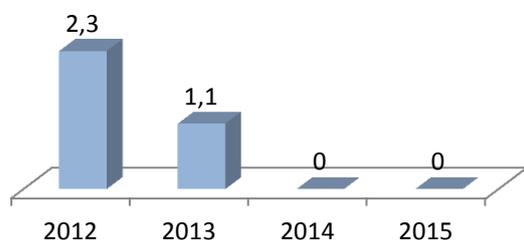
Evolution de la subvention unitaire du gasoil (DH/L)



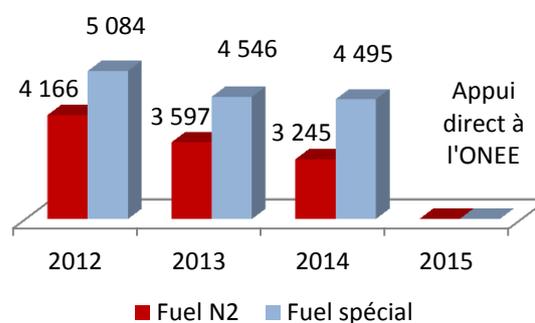
Evolution de la subvention unitaire du fuel N2 (DH/T)



Evolution de la subvention unitaire du supercarburant (DH/L)



Evolution des subventions unitaires du fuel ONEE (DH/T) *



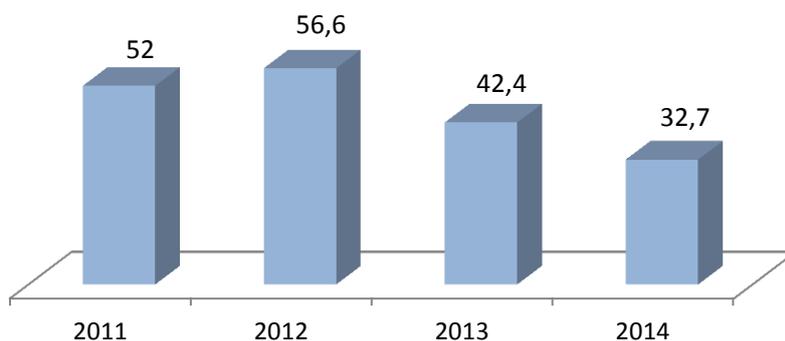
* Hors appui à l'ONEE

II.3.3. Performance budgétaire du système

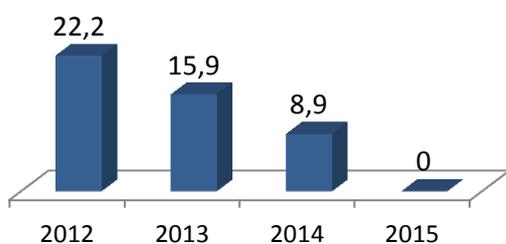
📊 Réduction de la charge de compensation

Suite à l'effet conjugué de la mise en place du système d'indexation des carburants et la baisse des cours des produits pétroliers sur le marché international, la charge de compensation globale a baissé de 56,6 MMDH en 2012 à 32,7 MMDH au titre de l'année 2014.

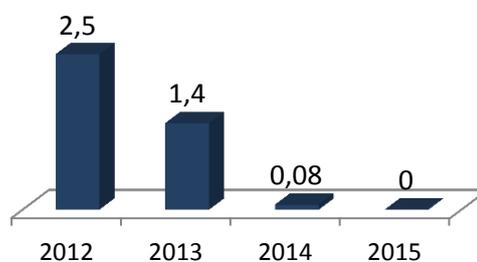
Evolution de la charge de compensation totale (MMDH)



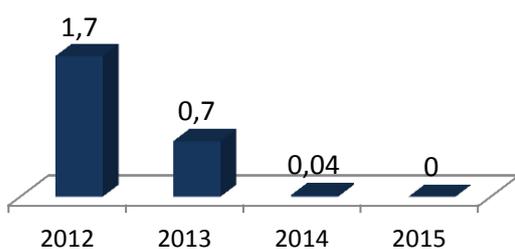
Evolution de la charge de compensation du gasoil (MMDH)



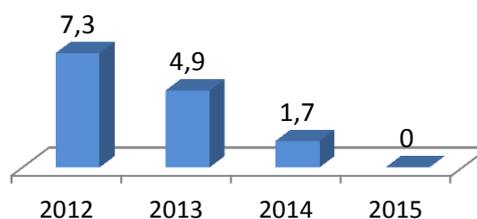
Evolution de la charge de compensation du fuel N2 (MMDH)



Evolution de la charge de compensation du supercarburant (MMDH)

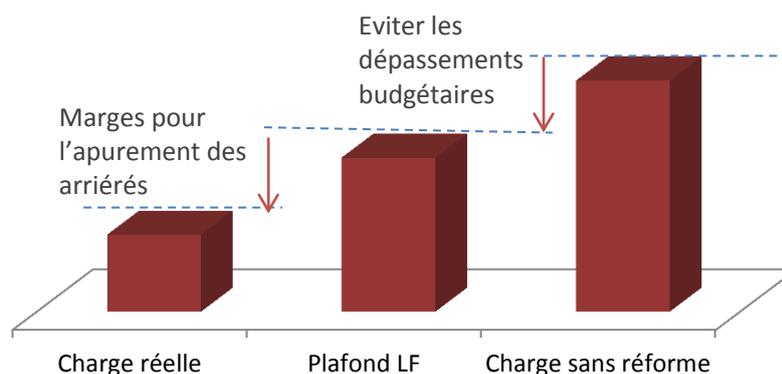


Evolution de la charge de compensation du fuel ONEE (MMDH) *



* Hors appui direct prévu par le CP

A noter que la réforme du système de compensation des produits pétroliers a permis d'une part, d'éviter le dépassement des plafonds arrêtés par les lois de finances, et d'autre part, d'apurer les arriérés cumulés lors des années antérieures au titre de la compensation.



■ Résorption des dépassements budgétaires

La réforme engagée depuis l'année 2012 a permis de réduire le dépassement enregistré en 2012 de près de 4,3 MMDH, et d'éviter les dépassements au titre des années 2013, 2014 et prévisionnellement 2015. Rappelons que lors des années antérieures à 2013, l'exécution des dépenses annuelles de la compensation avait fait constamment ressortir des dépassements par rapport aux crédits initialement ouverts, ce qui avait conduit à l'ouverture de crédits supplémentaires pour assurer la subvention des produits à hauteur de 14 MMDH en 2008, 18 MMDH en 2011 et 10 MMDH en 2012.

■ Apurement des arriérés

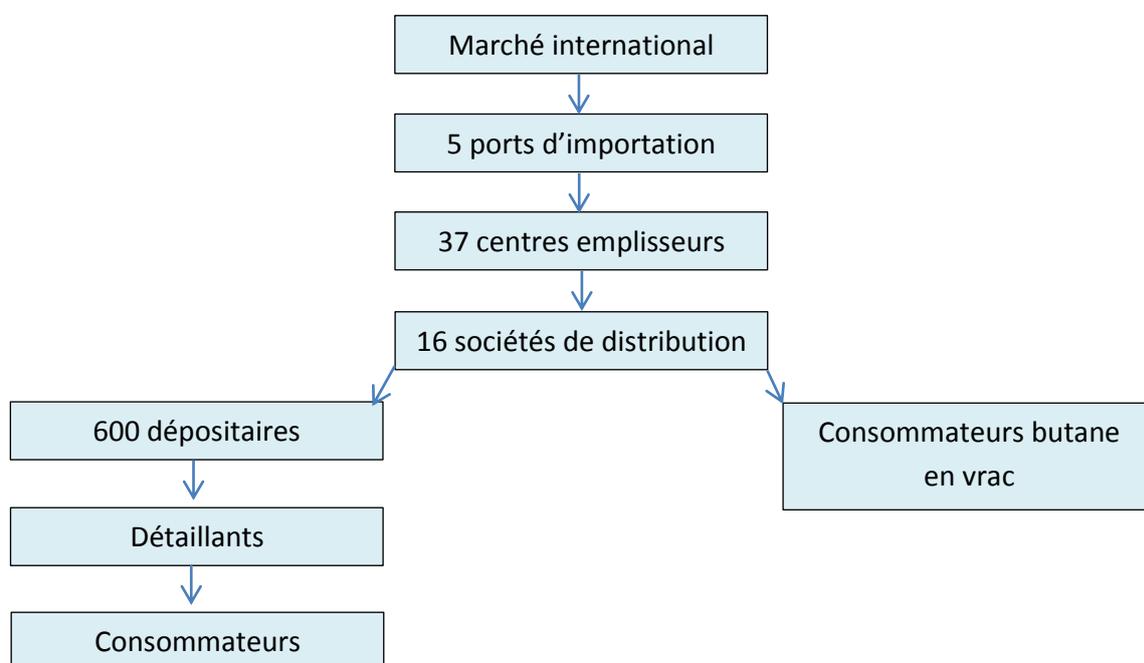
La mise en place du système d'indexation en 2013 a permis l'apurement progressif des arriérés cumulés lors des années antérieures. En effet, les LF 2013, 2014 et 2015 ont prévu des montants respectifs de 10 MMDH, 6,65 MMDH et 7,5 MMDH à cet effet. Ainsi, les arriérés de la compensation qui s'élevaient à plus de 22 MMDH en 2012 ont été totalement apurés entre 2013 et 2015, et par conséquent le compte d'ajustement des prix des produits pétroliers a été clôturé en février 2015.

CHAPITRE III : DETERMINANTS DE LA COMPENSATION DU GAZ BUTANE

III.1. DESCRIPTION DE LA FILIERE DU GAZ BUTANE

Depuis l'année 2010, l'approvisionnement du marché national en gaz butane se fait quasi-totalement à travers l'importation directe depuis l'Algérie et l'Europe, s'effectuant à 81% par des contrats annuels liant les sociétés d'emplissage à certains fournisseurs internationaux, et à 19% par appels d'offres mensuels.

Ces importations transitent depuis les terminaux portuaires, soit vers les centres d'emplissage qui sont au nombre de 37, soit par la Société Marocaine de Stockage (SOMAS). Ces stocks sont ensuite distribués au niveau national par 16 sociétés de distribution qui livrent le butane en vrac aux grands consommateurs, et le butane conditionné aux dépositaires puis aux détaillants pour l'usage domestique.



La consommation nationale annuelle en gaz butane s'est élevée à 2,1 Millions de tonnes en 2014, avec un accroissement annuel de l'ordre de 6%, qui reviendrait à la fois à la croissance démographique et à l'épanouissement de certains secteurs économiques utilisant le gaz butane.

En projetant ce niveau d'accroissement, la consommation du gaz butane pourrait s'élever à 3 Millions de tonnes à l'horizon 2020, représentant plus de 40% par rapport aux volumes consommés en 2014, soit une augmentation prévisionnelle de 40% en 2020 de la charge de compensation du gaz butane, induite uniquement par l'accroissement de la consommation.

III.2. RAPPEL SUR LE MECANISME DE SUBVENTION DU GAZ BUTANE

Le prix de vente actuel du gaz butane au niveau national est fixé à 3333,33 DH/T depuis 1990. Pour absorber les diverses fluctuations du marché international et maintenir le prix intérieur inchangé, l'Etat intervient à 3 niveaux de la filière :

III.2.1. Au niveau de l'importation

Pour assurer l'approvisionnement permanent du pays en gaz butane, qui reste, à ce jour, entièrement dépendant des importations, et en tenant compte de la forte volatilité du marché de ce produit, les frais d'importation du gaz butane sont régularisés afin d'annuler le risque des intempéries du marché international sur l'approvisionnement du pays.

Ainsi, la différence entre le prix de reprise arrêté par la structure des prix, et le prix de revient réel des importations est prise en charge ou perçu par l'Etat.

Le coût annuel de la régularisation à l'importation est compris entre 350 MDH et 700 MDH selon l'évolution intra-annuelle du cours du butane, soit de 2% à 5% de la charge de compensation totale de ce produit.

III.2.2. Au niveau du transport du butane en vrac

Le coût du transport du butane en vrac entre les ports et les divers centres emplisseurs est pris en charge par l'Etat, afin de ne pas le répercuter sur le prix de vente de base qui reste uniforme à l'échelle nationale. Cette opération est financée en partie par une provision prévue au niveau de la structure des prix de 50 DH/T.

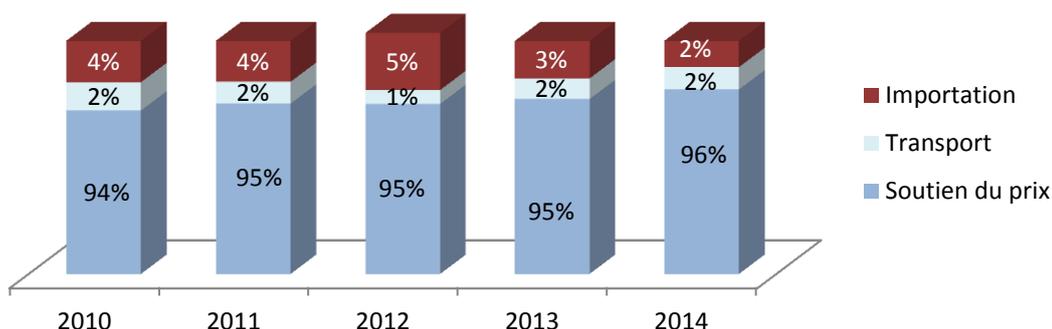
Le coût annuel du remboursement des frais de transport du butane en vrac est compris entre 170 et 250 MDH, soit près de 2% de la charge de compensation totale de ce produit.

III.2.3. Au niveau de la distribution

La subvention proprement dite ou le soutien du prix du gaz butane est injectée au niveau de la distribution, en compensant l'écart entre le prix de vente fixé à 3.333,33 DH/T (soit 40 DH pour la bouteille de 12 kg et 10 DH pour la bouteille de 3 Kg) et le prix de revient réel incluant notamment les frais et les marges de l'activité.

Le coût annuel du soutien du prix du gaz butane est compris entre 12 et 14 Milliards de dirhams, soit près de 95% de la charge de compensation totale de ce produit.

Ventilation de la charge de compensation du butane (%)

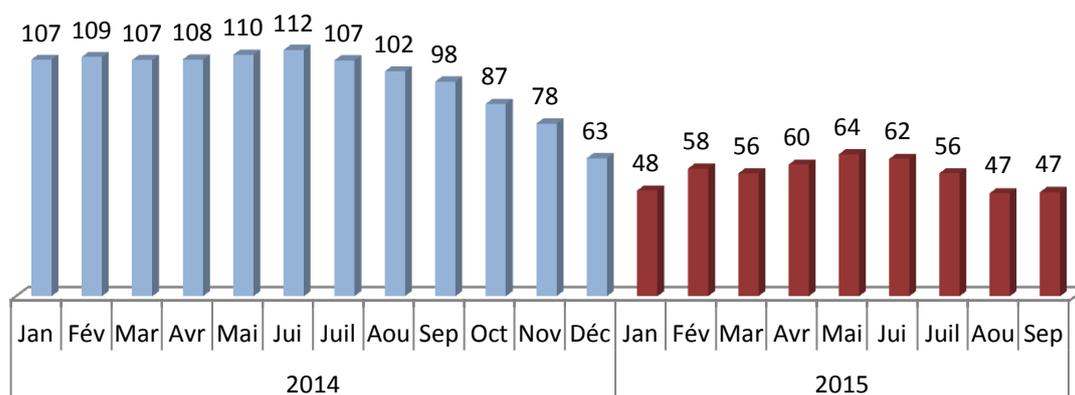


III.3. SITUATION DU MARCHÉ INTERNATIONAL DES PRODUITS PÉTROLIERS

Depuis le deuxième semestre de l'année 2014, les cours pétroliers se sont inscrits dans une forte baisse aussi bien ceux des produits liquides que le gaz. En effet, le cours du pétrole brut est passé de 112 \$/bbl au mois de juin à 63 \$/bbl au mois de décembre 2014. Cette baisse s'est étendue sur l'année 2015 où ledit cours a fluctué entre 42 et 66 \$/bbl au titre de la période janvier-septembre, avec une moyenne de 55 \$/bbl, contre 107 \$/bbl enregistré durant la même période de l'année précédente.

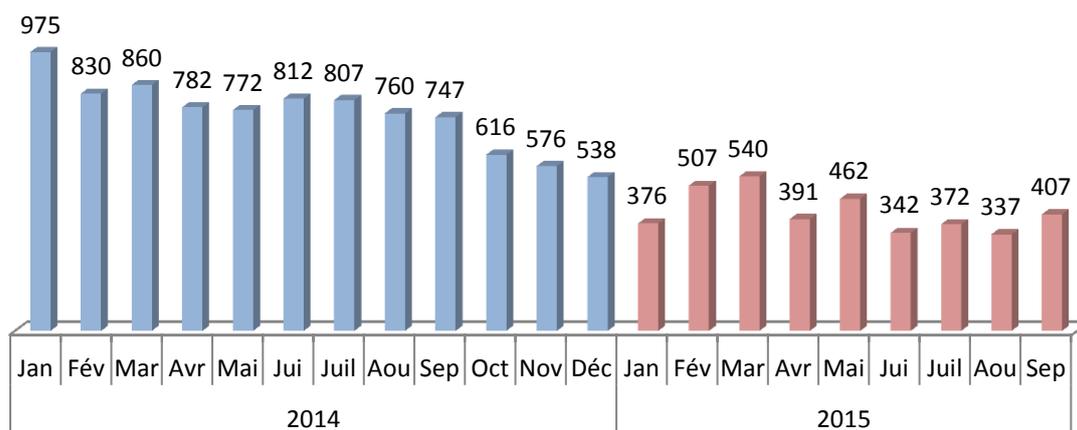
Cette évolution baissière aurait été induite notamment par la forte production pétrolière mondiale à savoir en Arabie Saoudite, aux États-Unis, en Russie et en Irak, et le léger repli de la demande en raison de la stagnation des performances économique de certains pays de forte consommation.

Evolution du cours moyen du pétrole brut en 2014 et 2015 (\$/bbl)



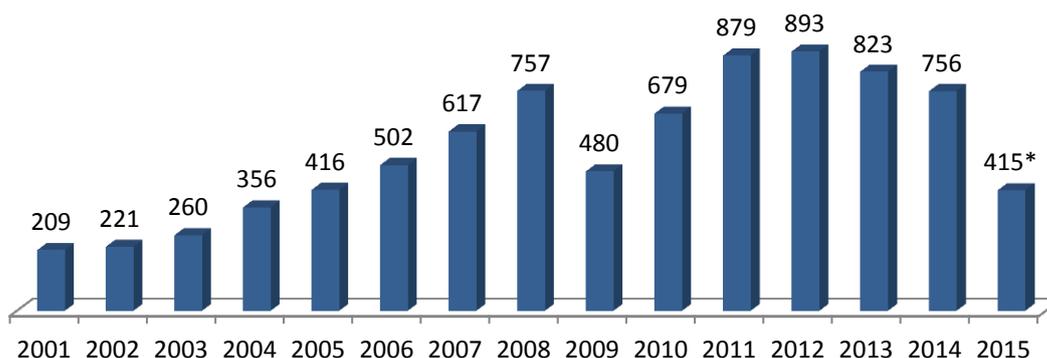
Concernant le gaz butane, son cours a également enregistré une importante baisse depuis le mois de juillet 2014, en suivant globalement la même tendance que celle du pétrole brut. Par ailleurs, le cours moyen du gaz butane enregistré au titre de la période janvier-septembre 2015 est de l'ordre de 415 \$/T, contre 816 \$/T pour la même période de l'année précédente.

Evolution du cours moyen du butane en 2014 et 2015 (\$/T)



Ce cours moyen (415 \$/T) représente son plus bas niveau depuis près de 10 ans. En effet, il est inférieur au cours moyen annuel enregistré en 2006 à 502 \$/T.

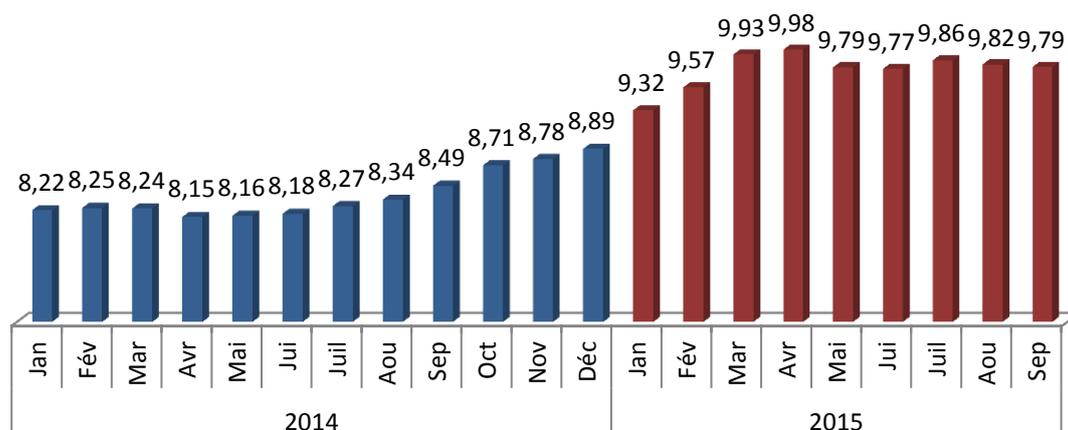
Evolution annuelle du cours moyen du butane (\$/T)



* Période janvier-septembre 2015

Inversement à la chute des cours pétroliers, le cours de change du dollar s'est apprécié en passant d'un niveau de 8,2 à près de 9 DH/\$ à fin 2014. Pour l'année 2015, le cours moyen du dollar s'est élevé à 9,76 DH/\$ au titre de la période janvier-septembre. Cette hausse a eu pour effet d'amortir le bénéfice tiré de la baisse des cours pétroliers. En effet, une variation de 0,1 DH/\$ impacte les prix du supercarburant et du gazoil de près de 9 cts/L.

Evolution du taux de change moyen du dollar en 2014 et 2015 (DH/\$)

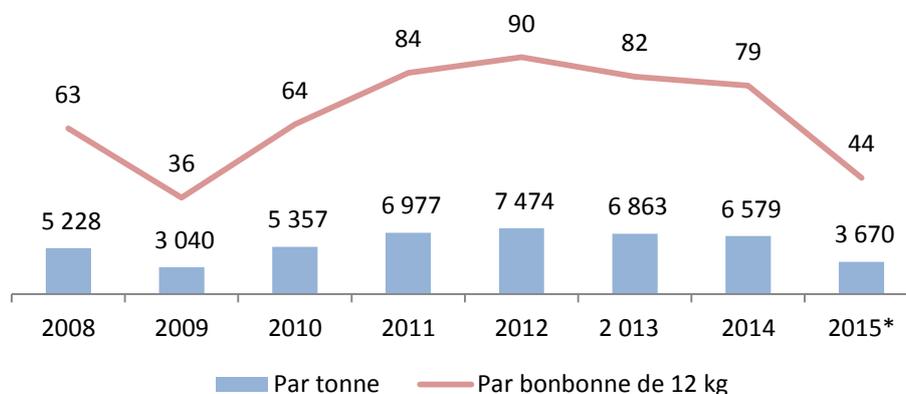


III.4. EVOLUTION DE LA CHARGE DE COMPENSATION DU GAZ BUTANE

III.4.1. Evolution de la subvention unitaire

Résultant de la forte volatilité du cours du gaz butane, la subvention unitaire s'est élevée à plus de 80 DH par bonbonne de 12 Kg, (éq.20 DH par bonbonne de 3 Kg) au titre des quatre dernières années, soit le double du prix de vente au public qui est fixé à 40 DH par bonbonne de 12 kg, hors différentiel de transport.

Evolution de la subvention unitaire du gaz butane (DH)



Ainsi, la subvention a représenté plus des 2 tiers du prix réel du gaz butane au cours de ladite période. En 2015, et malgré la chute du cours du gaz butane par rapport à la dernière décennie, la contribution de l'Etat à la consommation de ce produit demeure supérieure au prix d'achat supporté par les bénéficiaires, comme le montre le tableau suivant :

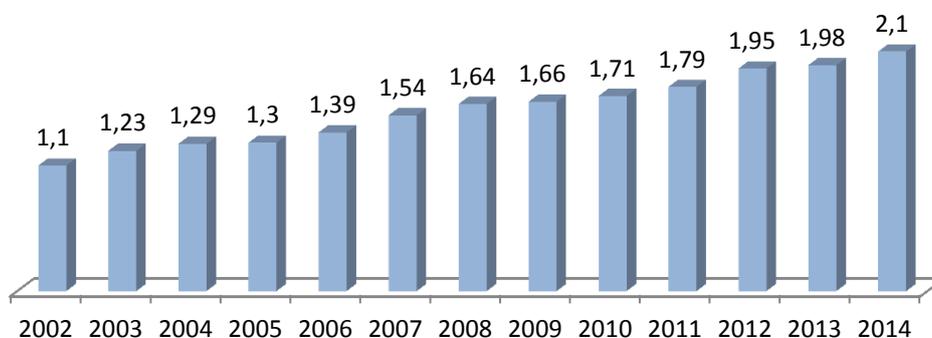
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015*
Coût de revient réel DH/B	103	76	104	124	130	122	119	84
Part de la subvention (%)	61%	48%	62%	68%	69%	67%	66%	52%
Part du prix de vente (%)	39%	52%	38%	32%	31%	33%	34%	48%

* Période janvier-septembre 2015

III.4.2. Evolution de la consommation

La consommation du gaz butane a doublé entre 2002 et 2014 avec un accroissement annuel moyen de l'ordre de 6%, en passant de 1,1 MT à 2,1 MT.

Evolution des mises à la consommation du gaz butane (MT)

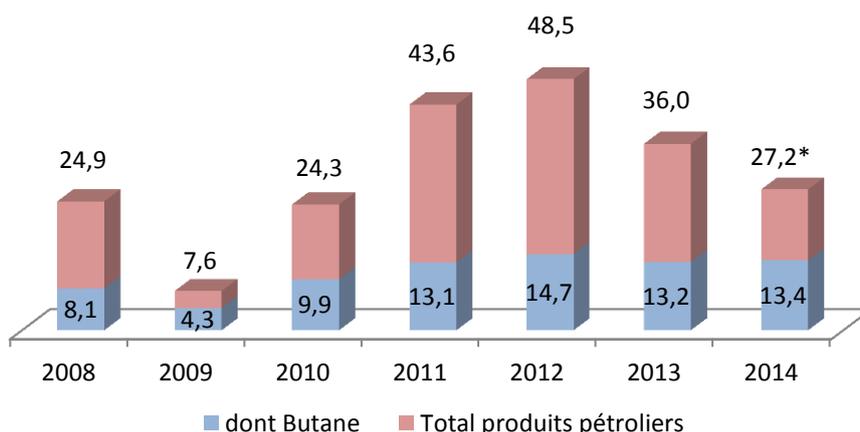


III.4.3. Evolution de la charge de compensation

La charge de compensation du gaz butane a évolué entre 10 et 15 Milliards de dirhams au cours des 5 dernières années. Cette évolution revient principalement à la volatilité de son cours sur le marché international ainsi qu'à l'accroissement annuel continu de la consommation nationale.

L'impact dudit accroissement est compris entre 500 MDH et 900 MDH par an pour un cours du butane compris entre 460 et 780 \$/T (équivalent 60 et 100 \$/bbl en pétrole brut).

Evolution de la charge de compensation des produits pétroliers dont le gaz butane (MMDH)



* Dont 1,4 MMDH au titre des mesures d'accompagnement

CHAPITRE IV : DETERMINANTS DE LA COMPENSATION DU SUCRE

IV.1. RAPPEL SUR LES MECANISMES DE SUBVENTION DU SUCRE

La régulation du prix du sucre s'effectue à 2 niveaux de sa chaîne de valeur. De prime abord, une subvention de 2,8 DH/Kg est systématiquement accordée sur les quantités mises à la consommation de sucre raffiné. En outre, une subvention additionnelle est déployée, le cas échéant, pour prévenir les fluctuations du cours international du sucre brut sur le prix intérieur.

IV.1.1. Subvention forfaitaire à la consommation

Depuis l'initiation à la libéralisation de la filière sucrière en 1996, une subvention forfaitaire de 2000 DH/T HT a été instituée sur les quantités du sucre raffiné mises à la consommation.

A partir de l'année 2007, cette subvention a été assujettie à la TVA dont le coût a été pris en charge par l'Etat, ce qui a ramené ladite subvention forfaitaire à 2 140 DH/T TTC. Dans un deuxième temps, et suite à la revalorisation des prix des cultures sucrières au niveau de l'amont agricole en 2012 et 2013, la subvention HT passée à 2 661 DH/T, soit 2 847 DH/T TTC.

IV.1.2. Subvention additionnelle à l'importation

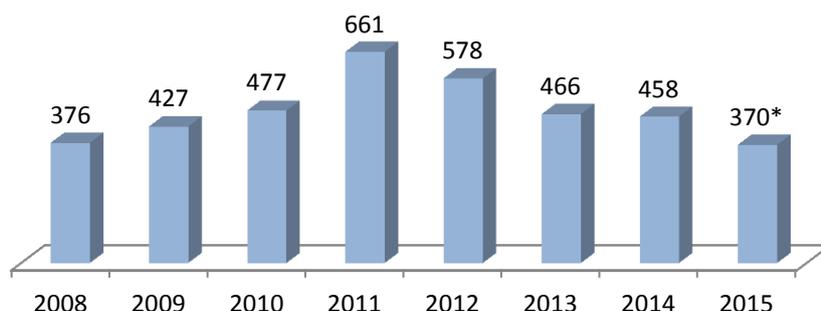
Afin de prémunir les consommateurs des fluctuations du cours international du sucre brut, les quantités importées en ce produit sont assujetties, le cas échéant, à une subvention supplémentaire (ou une restitution en faveur de l'Etat), pour ramener le prix d'entrée du sucre brut au prix cible de 5 335 DH/T.

Ledit prix cible à l'importation a été revu à la hausse de 4 700 DH/T en 2012 à 5 335 DH/T actuellement suite à la revalorisation des cultures sucrières.

IV.2. SITUATION DU MARCHE INTERNATIONAL DU SUCRE

Depuis le pic enregistré en 2011 à 661 \$/T (CAF), le cours moyen du sucre brut s'est inscrit dans une tendance baissière pour atteindre 355 \$/T (CAF) au cours de la période janvier-juillet 2015.

Evolutin des cours CAF moyens du sucre brut (\$/T)



* prévision de la période janvier-septembre

Ladite baisse des cours en 2015 est expliquée notamment par la plus importante dépréciation du cours de la monnaie brésilienne depuis neuf ans d'une part, et par l'abondance de l'offre du sucre brut sur le marché mondial d'autre part. En effet, le bilan mondial sucrier affiche un excédent de l'offre sur la demande pour la cinquième campagne consécutive.

Les excédents estimés ont atteint respectivement 1,1 MT, 6,2 MT, 10,3 MT, 3,1 MT et 2,6 MT pour les campagnes agricoles allant de 2010/2011 à 2014/2015.

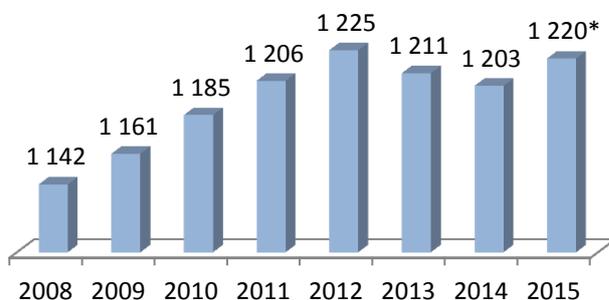
Evolution du cours du sucre brut en 2014 et 2015 (\$/T)



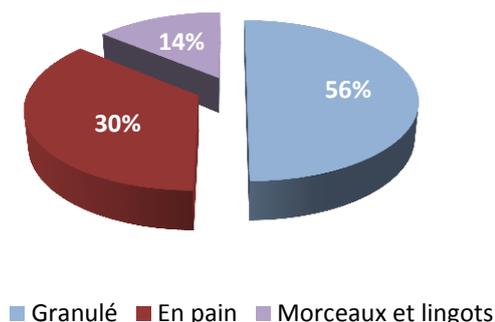
IV.3. CONSOMMATION NATIONALE DU SUCRE BLANC

La consommation nationale du sucre blanc a enregistré un accroissement annuel moyen de l'ordre de 1,8% entre 2008 et 2012, avant de se replier en 2013 puis en 2014 d'environ 1% par an. Par type de sucre, le granulé représente près de la moitié de la consommation nationale (56%), suivi du sucre en pain à 30% puis du sucre en morceaux et en lingots à 14%.

Evolution de la consommation nationale en sucre blanc (KT)



Répartition de la consommation annuelle du sucre par type

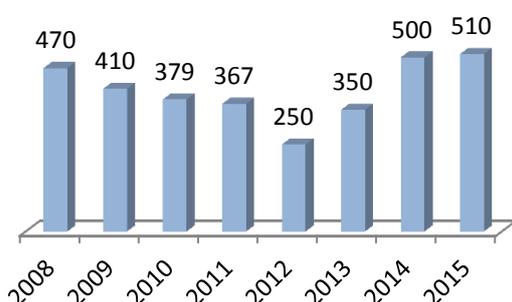


* Préviation

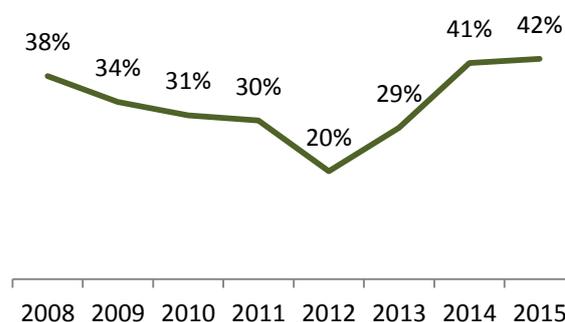
IV.4. PRODUCTION NATIONALE DE SUCRE BLANC ET IMPORTATION DU SUCRE BRUT

Suite aux efforts déployés par les pouvoirs publics notamment en matière de revalorisation des cultures sucrières d'une part, et de renforcement des incitations financières du Fonds de Développement Agricole d'autre part, tel qu'il a été prévu dans le cadre du contrat-programme de la filière sucrière 2013-2020, la production nationale de sucre blanc a significativement augmenté en passant de 250 KT en 2012 à 510 KT en 2015. Ainsi, le taux de couverture de la consommation par la production nationale est passé de 20 % en 2012 à 29 % en 2013, puis à 42% en 2015.

Evolution de la production nationale de sucre blanc (KT)



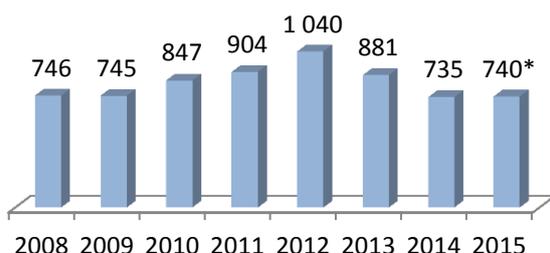
Evolution du taux de couverture par la production nationale



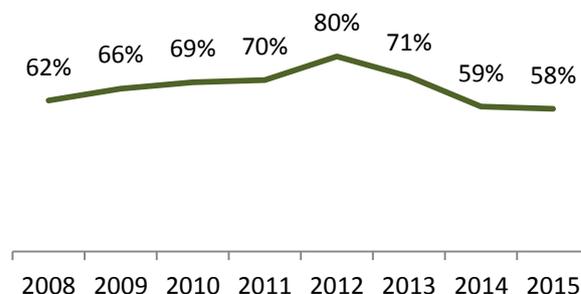
Le déficit de la production nationale est comblé par l'importation du sucre brut. En raison de la faible production enregistrée durant ces dernières années à cause des conditions climatiques défavorables, les importations du sucre brut ont pris des proportions très importantes et ont constitué près de 70% de l'approvisionnement national, voire 80% en 2012.

En 2014 et 2015, et suite au rebond de la production nationale induit notamment par la redynamisation de l'amont agricole sucrier, les importations ont baissé de près de 30% par rapport à l'année 2012.

Evolution des importations du sucre brut (KT)



Evolution du taux de couverture par l'importation (%)



* prévision

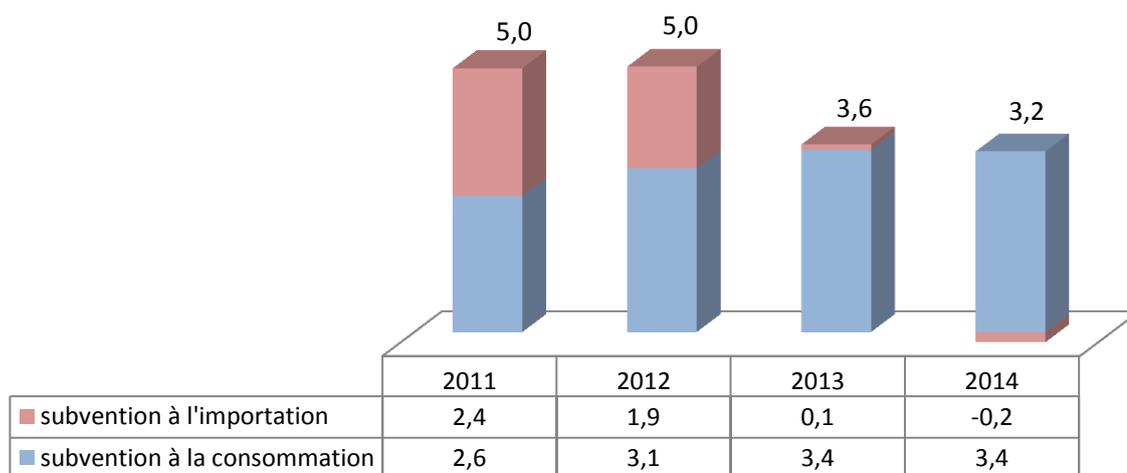
IV.5. EVOLUTION DE LA CHARGE DE COMPENSATION DU SUCRE

La charge de compensation de sucre est passée de 5,0 MMDH en 2011 et 2012 à 3,2 MMDH en 2014. Ce repli s'explique par la diminution de la subvention à l'importation qui revient à la baisse du cours du sucre brut sur le marché international.

En effet, ladite subvention à l'importation est passée de 2,4 MMDH en 2011 à une restitution de l'ordre de 200 MDH en 2014, et ce suite au repli du cours du sucre brut de 660 \$/T à 355 \$/T au cours de ladite période. Cette subvention à l'importation représente donc la part variable de la charge de compensation du sucre, qui dépend principalement des aléas du marché international, et plus particulièrement dans un contexte national fortement dépendant des importations pour combler la demande nationale en ce produit.

S'agissant de la subvention forfaitaire à la consommation, elle constitue quant à elle la partie relativement stable de la charge de compensation du sucre, et n'est tributaire que des quantités consommées. Cette subvention s'est élevée à hauteur de 3,4 MMDH en 2013 et 2014.

Evolution de la charge de compensation du sucre (MMDH)



CHAPITRE V : DETERMINANTS DE LA COMPENSATION DU BLE TENDRE ET DE LA FARINE

V.1. RAPPEL SUR LES MECANISMES DE SUBVENTION DU BLE ET DE LA FARINE

Le soutien de l'Etat aux prix des produits céréaliers reste quasiment limité à la farine de blé tendre moyennant les 2 mécanismes cités-ci-après. On distingue en premier lieu une subvention forfaitaire à la consommation de la farine, limitée à un contingent destiné aux classes sociales les plus défavorisées, et une subvention déployée, le cas échéant, pour prévenir l'influence de la hausse des cours du blé sur les prix de la farine au niveau national. En outre, d'autres subventions sont octroyées pour assurer notamment l'acheminement du produit vers le consommateur ciblé à savoir le soutien au magasinage et au transport du produit.

V.1.1. Promotion de la production nationale

Ce mécanisme permet de contrôler, à l'amont, le prix du grain national et importé afin d'aboutir à un prix cible pour la farine, soit 350 DH/QI pour la farine libre et 200 DH/QI pour la farine subventionnée.

- **Pour le blé tendre national** : l'Etat fixe, à la veille de chaque campagne céréalière, un prix référentiel d'achat et octroie une prime de magasinage aux stockeurs, au titre des achats de blé tendre issu de la collecte nationale déclarés et détenus dans leurs dépôts.
- **Pour le blé tendre importé** : Les droits de douane à l'importation sont ajustés en fonction de la saison. Au titre de la période de collecte, les droits de douanes sont revus à la hausse pour la protection et l'écoulement de la production locale de blé tendre. Cependant, dans les périodes où le stock national est bas, les droits de douanes sont revus à la baisse.
- En outre, si malgré la baisse des droits de douane, le prix de revient à l'importation est toujours plus élevé que le prix cible, l'Etat active le système dit de restitution, qui est une subvention à l'importation permettant de maîtriser le prix d'entrée du blé tendre sur le territoire national.

V.1.2. Subvention à la consommation de la farine

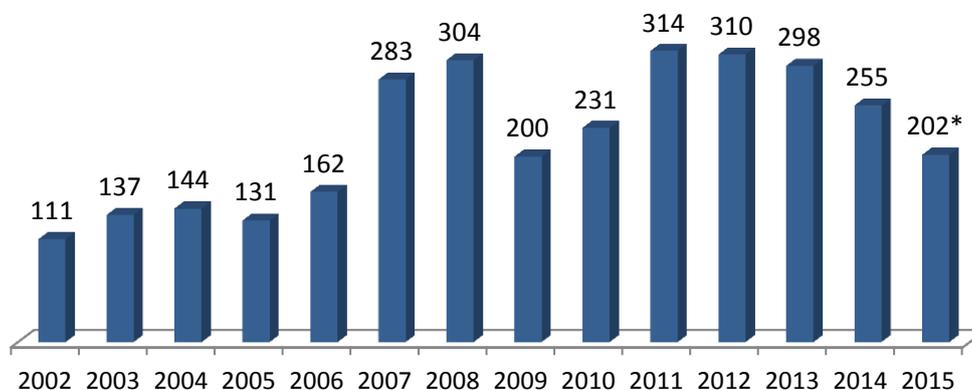
La farine subventionnée, dite farine nationale de blé tendre (FNBT), est limitée à un contingent bien défini, destiné aux couches sociales les plus défavorisées. Sa subvention s'élève à 143,7 DH/QI hors frais de transport, représentant la différence entre le prix de revient et le prix de cession. Pour les provinces du sud, ladite subvention s'élève à 238,375 DH/QI.

Ledit contingent a été révisé à la baisse de 500 Milles quintaux au titre du 2^e semestre pour s'établir à 8 MQx en 2015. Historiquement, il est passé de 10 MQx en 1988, à 9 MQx en 2008 puis à 8,5 MQx en 2013. Ce contingent représente actuellement près de 18% des écrasements de la minoterie industrielle.

V.2. SITUATION DU MARCHÉ INTERNATIONAL DU BLE TENDRE

Depuis le pic enregistré en 2011 à 314 \$/T, le cours moyen du blé tendre s'est inscrit dans une tendance annuelle baissière pour atteindre 202 \$/T au cours de la période janvier-septembre 2015.

Evolution du cours du blé tendre (\$/T)

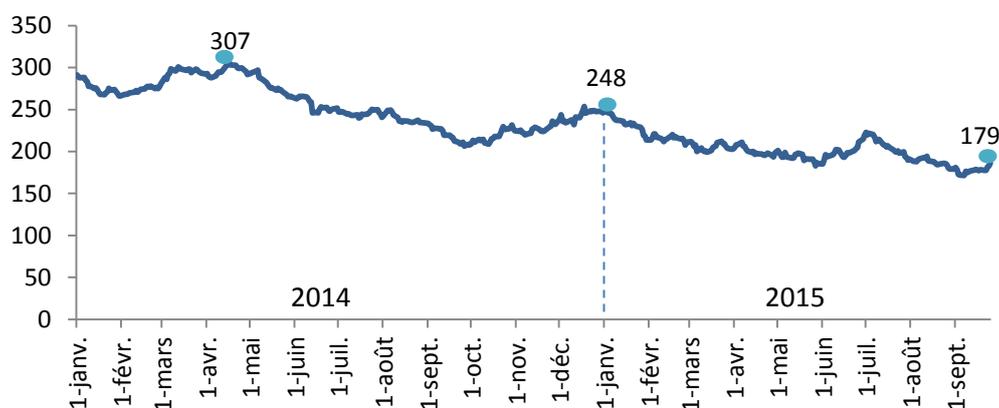


* Moyenne de la période janvier-septembre

La baisse du cours international du blé tendre durant l'année 2015 a été favorisée par de bonnes précipitations aux Etats-Unis ainsi que par une production record en France, malgré les conditions climatiques défavorables dans les pays producteurs asiatiques et la protection douanière russe à l'exportation du blé.

La production mondiale des céréales est estimée à 2 013 MT au titre de la campagne 2014/2015 selon le Conseil International des Céréales, dont 721 MT pour le blé, en hausse de 7 MT par rapport à la campagne précédente.

Evolution du cours du blé tendre en 2014 en 2015 (\$/T)

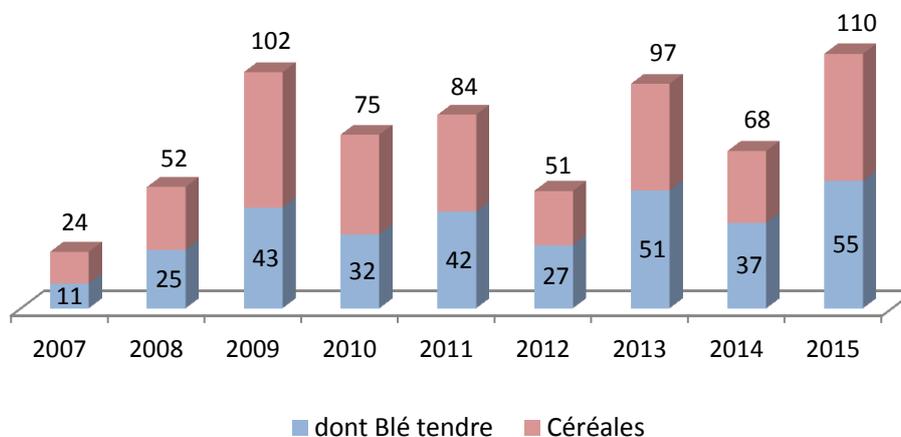


V.3. PRODUCTION NATIONALE ET IMPORTATION DE BLE TENDRE

La production nationale des céréales s'est révélée très volatile au cours des dernières années en raison de sa forte dépendance aux conditions climatiques. La campagne céréalière 2014-2015 a, quant

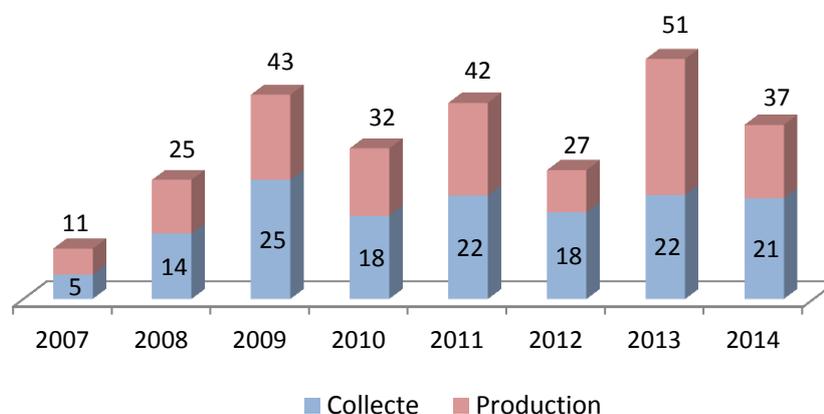
à elle, affiché des performances très optimistes avec une production record de 110 MQx, dont 55 MQx pour le blé tendre. Il s'agit de la meilleure campagne céréalière au titre de cette dernière décennie.

Evolution de la production nationale des céréales (MQx)



Concernant la collecte, elle s'est située entre 18 et 22 MQx au cours du dernier quinquennat, soit près de 55% de la production nationale. Il s'agit des quantités déclarées et acheminées vers les minoteries industrielles par voie conventionnelle, excluant les quantités non déclarées et destinées à l'autoconsommation.

Evolution de la collecte du blé tendre (MQx)

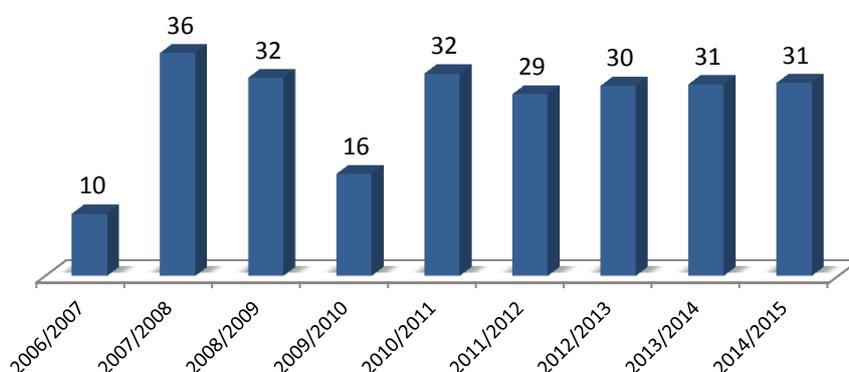


Par ailleurs, et en vue d'assurer un meilleur déroulement de la collecte, l'Etat a reconduit en 2015 les outils d'incitation à la collecte et de protection du produit national à travers:

- L'adoption d'un prix de référence pour le blé tendre, situé à 270 dirham/quintal rendu moulin, pour une qualité standard ;
- Le maintien de la prime de magasinage sur les quantités collectées au titre de la campagne 2014-2015, et déclarés par les organismes stockeurs et les coopératives ;
- L'instauration d'un droit d'importation de 75% sur le blé tendre importé à partir du 1^{er} mai 2015.

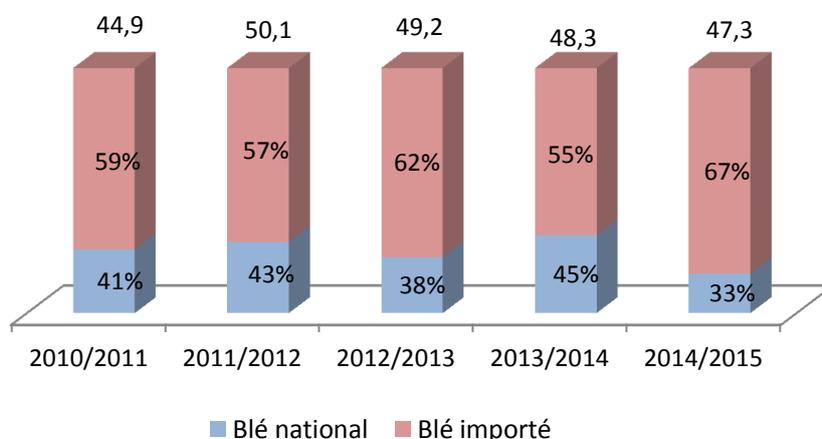
Concernant les importations du blé tendre, elles se sont élevées à 30,73 MQx au titre de la campagne agricole 2014/2015, et moyennement à près de 30 MQx durant les 5 dernières années, soit globalement à la même hauteur de la production nationale.

Evolution des importations du blé tendre (en MQx)



S'agissant des écrasements de la minoterie industrielle, ils ont atteint 47,3 MQx au titre de la campagne 2014/2015, dont 33% à partir du blé national.

Evolutions des écrasements de la minoterie industrielle par provenance (MQx)



V.4. EVOLUTION DE LA CHARGE DE COMPENSATION DE LA FARINE

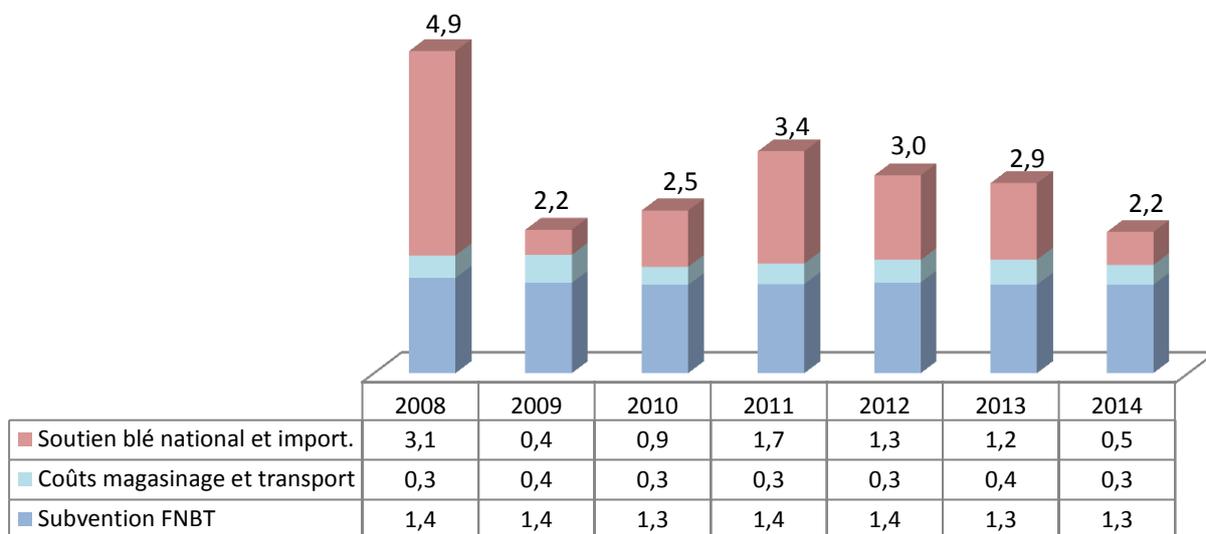
Dans un contexte international caractérisé par de fortes intempéries boursières, la mise en place du système de restitution à l'importation en 2007 a permis d'absorber l'impact des fluctuations du cours du blé tendre sur les prix intérieurs, en maîtrisant le risque lié à l'approvisionnement. Toutefois, cette mesure s'est traduite par l'ascension de la charge de compensation du blé tendre qui a atteint notamment 4,9 MMDH en 2008 et 3,4 MMDH en 2011.

Ladite subvention à l'importation est très fortement tributaire des aléas du marché international. Elle constitue donc, conjointement avec le soutien au blé national, la partie variable de la charge de compensation de ce produit, comme le montre le graphique ci-après.

Concernant la subvention de la farine nationale de blé tendre (FNBT), elle est forfaitaire et représente ainsi la partie stable et aussi majeure de la subvention, à hauteur de 1,3 MMDH.

S'agissant du coût du transport du blé tendre et de la farine, ainsi que le coût du magasinage, ils constituent près de 10% du soutien total et varient légèrement en fonction de la collecte.

Evolution de la charge de compensation du blé tendre et de la Farine (MMDH)



CHAPITRE VI : SITUATION DE LA COMPENSATION EN 2015 ET PLF DE L'ANNEE 2016

VI.1. ESTIMATION DE LA CHARGE DE COMPENSATION EN 2015

Charge de compensation au titre de la période janvier- septembre 2015

Sur la base d'un cours moyen de pétrole brut de 55 \$/bbl, et d'un taux de change moyen du dollar de 9,76 DH/\$, la charge de compensation estimée au titre de la période janvier-septembre 2015 s'élève à près de 10,56 MMDH, dont 6,5 MMDH pour le gaz butane (hors appui à l'ONEE).

	Cotation moyenne	Consommation actuelle	Subvention moyenne	Charge de compensation (MDH)
Gaz butane	415 \$/T	1 657 KT	3 669 DH/T	6 545
Sucre	370 \$/T	914 KT	2 847 DH/T	2 620
Farine et blé	202 \$/T	6,2 MQx	150 DH/QL	1 320
OCE	-	-	-	75
Total				10 560

Charge prévisionnelle de compensation au titre de la période octobre- décembre 2015

Sur la base d'un cours moyen prévisionnel de pétrole brut de 61 \$/bbl, et d'un taux de change moyen du dollar de 9,5 DH/\$, la charge de compensation prévisionnelle au titre de la période octobre-décembre 2015 pourrait s'élever à près de 3,4 MMDH, dont 2,16 MMDH pour le gaz butane.

	Cotation moyenne	Consommation actuelle	Subvention moyenne	Charge de compensation (MDH)
Gaz butane	450 \$/T	550 KT	3 640 DH/T	2162
Sucre	320 \$/T	306 KT	2 847 DH/T	855
Farine et blé	190 \$/T	1,8 MQx	150 DH/QL	405
OCE	-	-	-	25
Total				3 447

VI.2. PROJET DE LOI DE FINANCES 2016

Le projet de loi de finances relatif à l'exercice budgétaire de l'année 2016 prévoit une dotation totale de 15 550 MDH au titre de la compensation. Ces crédits sont destinés d'une part, à soutenir les prix à la consommation du gaz butane, de la farine nationale de blé tendre et du sucre, et d'autre part, à financer les mesures d'accompagnement y compris l'appui à l'ONEE.