Tout augmente, jusqu'où iront les prix à la consommation ?

Economie

Posté par: Visiteur

Publié le : 12-10-2010 01:54:22

L'entrée en vigueur du nouveau Code de la route a obligé les transporteurs à respecter la charge autorisée.
Le transport de légumes entre Agadir et Casablanca coûte 2,5 fois plus cher et il a doublé pour la volaille.
Fruits et légumes, farines, viandes, matériaux de construction... la hausse est généralisée.
Pour corser l'addition, le coût des matières premières à l'importation flambe.

Où va-t-on avec les hausses des prix ? Ces derniers jours les mauvaises nouvelles s'accumulent. Déjà depuis juin dernier, le cours des matières premières à l'importation est entré dans une spirale haussière, alourdissant pour le consommateur final ou pour l'Etat qui subventionne plusieurs produits.

Les cours du blé, thé, café, maïs, coton, acier et bois de construction ont enregistré une progression à deux chiffres, venant ainsi aggraver les sorties de devises étrangères, principalement libellés en euros et en dollars (voir cahier détachable «Votre Argent»). Une mauvaise nouvelle ne venant jamais seule, l'entrée en vigueur du nouveau Code de la route a produit un effet inattendu, le doublement du coût du transport, qui s'est répercuté sur une myriade de produits : fruits, légumes, céréales, farines, viandes, matériaux de construction et, certainement, dans les jours à venir, tout ce qui est transporté par petits camions. Résultat : les prix à la consommation ont connu des hausses considérables et le risque d'inflation est palpable.

De 20 centimes le kilo à 3 DH au détail : un mécanisme démontrable

La majorité des denrées alimentaires consommées quotidiennement par les ménages a vu ses prix flamber au cours du week-end qui a suivi l'entrée en vigueur du nouveau Code de la route. L'explication du phénomène tient en un seul mot : la surcharge. C'est la disparition de la surcharge, désormais lourdement et fermement punie, qui est à l'origine de cette escalade de prix. Depuis le 1er octobre, les transporteurs, surtout les petits camions de 8 tonnes, devant respecter scrupuleusement le texte, ont dû donc réduire presque de moitié le volume des cargaisons habituelles.

Pour comprendre le mécanisme, rien ne vaut un petit tour au marché de gros des fruits et légumes de Casablanca. Le transport de la marchandise qui revenait d'habitude à 0,20 DH le kg, depuis des villes comme Agadir ou Berkane par exemple, est désormais à 0,50 DH et plus. Pour les légumes de grande consommation, comme la tomate, l'oignon ou la pomme de terre, les commerçants du marché de gros estiment que le surcoût dû au renchérissement du transport peut facilement être de 2 à 3 DH le kilo vendu au détail. Pourquoi cette différence ? Tout simplement parce que le transporteur ne pouvant porter qu'une charge réduite, l'acheteur n'écoulera, lui, qu'une quantité moindre avec les mêmes charges fixes. Son bénéfice quotidien sera donc moins et il augmentera le prix au détail pour se rattraper. Pour les autres légumes, relativement plus chers comme les haricots verts, les artichauts ou les poivrons, il faut compter beaucoup plus.

Bouchaïb Benhasbane, maître de corporation de ce marché, n'y va pas par quatre chemins : «Je n'ai jamais vu, durant près de cinquante ans, un tel climat régner au sein des professionnels. Les gens sont un peu déstabilisés et je crains pour la ménagère, car en fin de compte, les professionnels peuvent répercuter cette hausse exorbitante, mais le consommateur comment va-t-il s'en sortir ? Vous imaginez les légumes à 10 DH (minimum) le kg tout au long de l'année ?», s'interroge-t-il. Cela sans compter avec les périodes de hausse occasionnelles provoquées par les intempéries, les vagues de chaleur ou encore les attaques de maladies qui ravagent les récoltes. Et sur la base des explications de M. Benhasbane, la tomate qui coûtera 10 DH le kg en temps normal risque d'atteindre 18 à 20 DH le kg !

«Nous ne pouvons pas travailler en réduisant le tonnage de 50% et plus. Nous avons l'habitude de faire venir chaque jour 15 tonnes de pommes de terre au marché. Si je suis obligé de me contenter de 8 tonnes, jamais je ne m'en sortirais. Ou alors, comme le transport me coûtera bien plus, il faudrait répercuter cela sur les prix», explique un commerçant au même marché.

Houcine Aderdour, président de l'Association des producteurs et exportateurs des fruits et légumes (Apefel), abonde dans le sens des différents opérateurs questionnés. L'augmentation est inéluctable car, dit-il, «comment voulez-vous financer une telle augmentation de prix du kg transporté. Entre Agadir et Casablanca, pour exemple, le prix est passé de 0,20 à 0,70 DH/kg. Nous avons à peine commencé à absorber le coût de l'autoroute qu'il faut maintenant affronter cet autre renchérissement». Il ajoute aussi que les transporteurs intègrent aussi le manque à gagner pour ce qui est des fréquences car un transporteur va devoir revoir à la baisse le nombre de voyages effectués.

La volaille, le ciment, les produits de grande consommation..., tout est menacé

D'autres denrées sont également touchées par la flambée. C'est le cas du poulet de chair dont le transport repose presque exclusivement sur les camions de petits tonnages pour acheminer la volaille des fermes vers les villes. Selon Khaïreddine Soussi, président de la Fédération interprofessionnelle du secteur avicole (Fisa), «le coût d'acheminement de la volaille vers les marchés et les circuits de distribution est passé de 0,20 DH à 0,40 DH par kilogramme transporté». Pour M. Soussi, la conséquence coule de source : le surcoût sera forcément répercuté sur le prix de vente au consommateur final. Mais bien plus que cela, le président de la fédération rappelle que les éleveurs subiront eux aussi des surcoûts de transport en amont pour les intrants qu'ils se font livrer à leurs fermes.

C'est donc leurs charges d'exploitation qui s'en ressentiront et, très probablement prévoit M. Soussi, les prix de vente aussi.

Pour l'instant, assure toutefois M. Soussi, l'effet des hausses des charges d'exploitation ne sera pas immédiat. Les éleveurs ont encore des stocks et le poulet actuellement en élevage n'a pas subi ces hausses. Mais ce n'est qu'une affaire de semaines.

Dans d'autres filières agricoles également, la problématique se pose déjà avec acuité. C'est le cas des céréales, par exemple. Les minotiers sont, eux aussi, sur le front. Au sein de leur fédération nationale, l'heure est à la mobilisation. Depuis lundi 4 octobre, les réunions se suivent pour tenter de cerner l'ampleur du problème et d'y trouver une issue. Selon Abdellatif Izem, directeur de la fédération, beaucoup de moulins sont déjà en manque de matières premières. La raison en est que les grossistes qui stockent les céréales ont presque gelé les envois de cargaisons à leurs clients en

argumentant que le prix qu'ils facturaient pour le transport ne les arrange plus. Pour l'heure, le surcoût de transport occasionné n'est pas encore estimé par la fédération qui se contente seulement de signaler qu'il sera important et que les minotiers et autres industriels «n'auront d'autre choix que de le répercuter sur le prix final de leurs produits». Du coup, en aval de la minoterie, des craintes se font déjà sentir sur le prix du pain. Certes, il y a les prix de la farine qui risquent d'augmenter mais pas seulement. Il faut également voir d'autres intrants qui coûteront plus cher au transport. C'est le cas du bois qui sert à alimenter les fours et dont les transporteurs seront certainement confrontés au même problème de surcharge.

Raisonner en tonnages et non en voyages

Loin des produits alimentaires, d'autres filières seront elles aussi confrontées au problème. Les cimentiers en savent quelque chose. Auprès de leur association professionnelle (APC), on en est conscient, et ce, depuis très longtemps bien avant l'arrivée du nouveau code de la route. En fait, les cimentiers ont touché la question du doigt quand, en 2006, ils ont entamé une démarche de mise à niveau pour les professionnels habitués à transporter du ciment. Une des mesures consistait, entre autres, à faire en sorte que les camions qui viennent charger le ciment pour leur compte ne dépassent pas le tonnage légal permis. Non sans mal, les cimentiers, moyennant sensibilisation, ont réussi à imposer la norme mais uniquement pour les camions de grand tonnage. Pour les petits camions, notamment ceux de 8 tonnes, les cimentiers n'ont rien pu obtenir. Jusqu'en janvier dernier encore, l'APC tentait toujours de sensibiliser les transporteurs mais sans résultats concrets.

Aujourd'hui, encore, les petits camions de 8 tonnes continuent d'assurer en grande partie le transport de ciment dont le coût du transport sera, du coup, revu lui aussi à la hausse. Il était en moyenne de 100 DH la tonne kilométrique. Selon Ahmed Bouhaouli, directeur délégué de l'APC, le surcoût est inévitable et sera certainement facturé au client final, c'est-à-dire les promoteurs immobiliers et les entreprises de BTP.

En fait, le schéma peut être dupliqué à presque tous les produits tant qu'une grande partie du transport de marchandises par voie de route continuera d'être assurée par les camions de petit tonnage. Et c'est là peut-être, comme le pensent certains professionnels, que réside le vrai noeud du problème.

Mohamed Ouayach, président de la Confédération marocaine de l'agriculture et du développement rural (Comader), estime, en effet, que la flotte des petits tonnages, très sollicitée en milieu rural, va être mise à rude épreuve par la fréquence des voyages qui va augmenter à cause de la baisse des cargaisons. Aujourd'hui, préconise M. Ouayach, il faut apprendre à raisonner en tonnage et non pas en «voyages».

Pour le président de la Fédération nationale du transport, Abdelilah Hifdi, le débat sur le maintien ou non de la surcharge, comme le réclament déjà certaines voix, est biaisé. «On ne voit que ce qu'occasionnera la suppression de la surcharge. On ne voit pas les torts qu'elle faisait à l'économie : dégradation des infrastructures et des routes, accidents, sinistralité du secteur... cela aussi avait un coût pour la collectivité», argumente-t-il. Prenant exemple sur ce qui se fait ailleurs, M. Hifdi explique que dans d'autres pays les camions de petit tonnage n'assurent que le trafic régional et local et pas le transport de marchandises sur les longs trajets. Dans le schéma ciblé par la stratégie nationale pour la logistique, le principe trouve parfaitement sa place. Ainsi, explique M. Hifdi, les plateformes logistiques régionales seraient alimentées par les grands camions tandis que les petits camions, eux, s'occuperaient de dispatcher les cargaisons au niveau local.

Pour les transporteurs, une période de transition aurait dû être programmée

Le problème est qu'aujourd'hui on est encore loin de tout cela. Le plus gros du trafic continue d'être assuré à hauteur de 40% par le secteur informel et 60% par des entreprises formelles, certes, mais non structurées et ne possédant pas plus d'un à deux camions.
Mohamed Ghizlane, secrétaire général d'un syndicat de camionneurs, en l'occurrence l'Organisation marocaine des travailleurs unis (OMTU), est d'un tout autre avis. Il considère qu'une période de transition aurait été souhaitable car c'est toute la structure du transport qui va se trouver face à une mutation. M. Ghizlane juge qu'il aurait fallu mieux accompagner les transporteurs en matière d'encouragement fiscal ou autre dans l'achat et le renouvellement de leur flotte pour l'adapter aux nouveaux besoins du transport de marchandises.

Aujourd'hui, le problème du Code de la route n'est plus du ressort du seul ministère du transport. Avec la poussée inflationniste c'est tout le gouvernement qui se trouve face à un casse-tête.

Questions à Karim Ghellab, Ministre de l'équipement et du transport :Les augmentations de prix sont démesurées par rapport à l'impact réel

La Vie éco : Le gouvernement n'avait-il pas prévu cette hausse de prix consécutive au nouveau Code de la route ?
Karim Ghellab : D'abord, il faut corriger une fausse idée qui circule depuis quelques jours. Quand on entend ce qui se dit dans les médias, on a l'impression que le nouveau code de la route a réduit la charge des transporteurs. Ce n'est évidemment pas vrai. Le nouveau code a augmenté les sanctions et amendes pour surcharge illégale et je constate que les transporteurs ont commencé à respecter spontanément la loi en s'interdisant de dépasser leur charge légale. En soi, c'est déjà un point positif que les usagers commencent à respecter la loi de manière délibérée.

Oui, mais en voulant respecter la loi, ils doivent doubler leurs prix...
Le respect du tonnage permis ne peut pas être à l'origine de la flambée des prix avec l'ampleur dont parlent les professionnels. Aujourd'hui, le coût moyen du transport au Maroc est de 1 DH la tonne kilométrique. Prenons un exemple extrême, qui n'existe pratiquement pas, d'un transporteur qui avait l'habitude de faire 100% de surcharge. Aujourd'hui avec le code, il devra donc transporter la moitié de sa cargaison habituelle. S'il facture le voyage au même prix, cela veut dire qu'il a appliqué un tarif de 2 DH la tonne kilométrique. Quel lien entre le respect de la charge légale et l'augmentation du tarif appliqué par le transporteur ?
Mais répartir les charges fixes sur 20 tonnes n'est pas comme les répartir sur 10 tonnes... ?
C'est vrai mais l'effet est loin des chiffres qu'on entend depuis quelques jours. On peut parler de quelques centimes au kilo. Mais de là à dire que le coût du transport a doublé voire triplé c'est trop exagéré.

Pourtant, des opérateurs, comme par exemple ceux du marché de gros, ont bien payé le double de ce qu'ils paient d'habitude pour faire venir leurs marchandises
Là, il s'agit à mon avis de spéculation de la part des transporteurs et d'intermédiaires qui profitent toujours de la moindre occasion pour gonfler leurs marges.

Mais, in fine, le consommateur final va payer...
Nous avons tenu des réunions depuis quelques jours avec le ministère des affaires économiques et générales pour tenter de cerner cette flambée de prix artificielle. Des instructions fermes ont été données aux commissions de contrôle des prix pour doubler de vigilance et traquer les

augmentations de prix anormales pratiquées par des intermédiaires malhonnêtes. Nous allons sévir.

La Vie éco