

LES PRODUITS PETROLIERS AU MAROC

CHAPITRE I

LA RECHERCHE D'HYDROCARBURES AU MAROC

La recherche d'hydrocarbures au Maroc s'est intensifiée ces dernières années sous l'impulsion de l'Administration des Mines et du B.R.P.M. sous la forme de conventions passées avec les sociétés spécialisées à la suite de la promulgation du code des hydrocarbures en 1958.

a) Le seul domaine prospecté jusqu'à l'indépendance était celui de la Société Chérifienne des Pétroles actuellement à 50 % B.R.P.M. et 50 % participations françaises, notamment le B.R.P., dans la région du Gharb et d'Essaouira.

Dans le bassin du Gharb: trois zones intéressantes ont été prospectées. Il s'agit des lentilles sableuses pouvant recéler du gaz, des bassins secondaires du Tselfat, du Drâa et Harricha, et enfin une série de bassins en voie d'épuisement.

Les recherches sur les lentilles sableuses du Miocène ont abouti à la découverte du gisement de gaz de Aïn-Hamra, actuellement épuisé.

Les autres bassins recelant du pétrole ne sont pas très étendus. Le plus important est celui de Harricha qui fournit plus de la moitié de la production de la S.C.P. jusqu'en 1962.

La S.C.P. a procédé à des travaux de repressuring permettant une récupération plus complète du gisement du Gharb. Quoique l'activité dans le Gharb ait tendance à diminuer, il n'en reste pas moins que le problème de la découverte d'un gisement pétrolier important au cœur du bassin n'a pas été résolu, les moyens techniques actuels ne permettant pas de résoudre la question très rapidement.

Dans le bassin d'Essaouira des structures importantes ont été mises en évidence depuis 1958; aboutissant à la découverte de gisements intéressants de pétrole et de gaz.

C'est ainsi que deux structures : Kéchoula et Jeer se sont révélées contenir des réserves importantes de gaz, dans la couche de l'Argovien. Ce gaz est destiné en principe au complexe de Safi.

La structure de Sidi Rhalem s'est révélée contenir des réserves de pétrole importantes et la mise en exploitation a commencé et se poursuivra en 1963. L'évacuation de ce pétrole brut se fera par pipe-line jusqu'à Safi, puis reprise par voie de chemin de fer jusqu'à Sidi Kacem.

Des recherches nouvelles seront entreprises dans le bassin d'Essaouira sur la structure importante du Tidsi qui peut se révéler intéressante.

b) la S.O.M.I.P.

Dès la promulgation du code des hydrocarbures, une entreprise italienne, l'E.N.I. a passé une convention avec le Gouvernement marocain pour la prospection et la recherche de pétrole dans la zone de Tarfaya.

Des travaux importants ont été faits dans cette zone où n'existait pas de carte géologique ni de carte topographique. Trois sondages de reconnaissance profonde ont été effectués par la S.O.M.I.P., constituée par 50 % B.R.P.M. et 50 % E.N.I., mais les risques de la recherche étant entièrement pris par l'E.N.I. avec remboursement éventuel par le B.R.P.M. en cas de découverte d'un gisement exploitable.

Les trois sondages n'ont pas abouti à des résultats concluants mais ont révélé l'existence de quelques indices de pétrole et de gaz.

c) Conventions PETROFINA - PREUSSAG - CANADIAN DELHI OIL LIMITED

Des conventions d'une forme nouvelle ont été établies sur d'autres bassins pétroliers du Maroc. Le principe est le suivant : l'Etat, par l'intermédiaire du B.R.P.M. participe aux risques de la recherche à raison de 20 %. En cas de découverte d'un gisement commercialement exploitable, les participants privés cèdent gratuitement au B.R.P.M. 30 % d'actions de manière à amener la participation de l'Etat à 50 %.

La première convention signée sous cette forme a été celle qui concerne PETROFINA dans le permis de l'Oued Drâa. Des travaux de prospection géophysique se sont développés dans cette zone depuis un an et une campagne de sondages est prévue pour l'année 1963.

Dans le bassin des Doukkala, la PREUSSAG développe une campagne préliminaire de prospection géologique et géophysique et doit procéder prochainement à des sondages profonds.

Dans le bassin de Ksar-es-Souk, un permis a été octroyé à l'association B.R.P.M.-Canadian Delhi-Allen Co en vue de la prospection et de la recherche de pétrole dans cette zone. Les recherches ont débuté depuis un mois.

d) Autres permis

D'autres bassins pétroliers font l'objet actuellement de demandes de permis de la part du B.R.P.M. en association avec des sociétés étrangères. Signalons d'abord le permis de Béni-Mellal octroyé au B.R.P.M. qui effectue une campagne de géophysique. Une convention a été établie entre l'A.G.I.P. Mineraria et le B.R.P.M. pour la prospection et la recherche de pétrole dans les Hauts-Plateaux.

Signalons enfin les bassins sédimentaires d'Agadir et de la Moulouya actuellement détenus par la S.C.P.

e) Bassins potentiels recouverts par les permis

Le Maroc recèle encore d'autres bassins potentiels pouvant faire l'objet d'octroi de permis et de prospection systématique. Il s'agit notamment des bassins de Guercif, de la chaîne calcaire du Moyen-Atlas et du bassin de Tindouf.

CHAPITRE II

LA DISTRIBUTION DES PRODUITS PÉTROLIERS

Le démarrage de la raffinerie de la S.A.M.I.R. à Mohammedia, a amené une modification de la structure du traitement du commerce et de la fiscalité des produits pétroliers. Il est donc nécessaire de faire le point de la situation jusqu'en 1962 et des modifications qui ont été apportées par la suite.

1. SITUATION JUSQU'EN 1962

A. APPROVISIONNEMENT EN PRODUITS PÉTROLIERS

Jusqu'en 1962, les besoins du pays étaient couverts :

1° d'une part, par l'importation de pétrole brut traité dans la raffinerie de Sidi-Kacem. Les quantités importées représentent la différence entre la capacité de traitement de la raffinerie existante et la production de brut national. A titre indicatif, les quantités importées ces dernières années sont données dans le tableau ci-dessous :

Années	Pétrole brut extrait du sous-sol marocain (tonnes)	Pétrole brut importé (tonnes)
1953 ..	102 600	
1954 ..	117 948	
1955 ..	102 455	
1956 ..	97 452	1 978
1957 ..	75 097	32 857
1958 ..	74 328	78 039
1959 ..	94 573	95 116
1960 ..	92 336	103 360
1961 ..	80 004	170 513

2° D'autre part, par l'importation de produits raffinés non fabriqués ou insuffisamment fabriqués au Maroc. Ces importations étaient le fait des sociétés pétrolières, elles sont libres et ne dépendent en fait que des accords commerciaux. Elles concernent la gamme complète des produits pétroliers, puisqu'aucun d'entre eux n'est fabriqué en quantité suffisante.

Il est évident que chaque société pétrolière achetait des produits à une raffinerie ayant traité du brut et vendu par son groupe.

Pratiquement, les grands produits étaient importés en quasi totalité de France, les lubrifiants proviennent de zone franc pour 65 %, les essences spéciales, essence aviation et carburéacteur, les graisses, cires et paraffine proviennent pour 85 % de la zone dollar.

B. PORTS D'IMPORTATION

Les produits raffinés étaient importés, pour l'ex-zone sud par Casablanca ou Mohammedia, pour l'ex-zone nord par Tanger, Alhucémas, Larache, Nador et Fnidek. En négligeant les quantités importées par les ports du Nord Maroc, quantités faibles, on peut dire que tous les produits noirs, c'est-à-dire les fuels-oil étaient importés par le port de Casablanca qui possède les installations conçues à cet effet. L'importation des produits blancs se faisait en majeure partie par le port de Mohammedia équipé à cet effet de deux sea-lines, les fonds de ce port ne permettant la mise à quai que des pétroliers de 12 000 tonnes maximum.

C. STOCKAGE

Chaque société pétrolière a construit des capacités de stockage répondant d'abord à la nécessité de posséder le stock utile nécessaire à la livraison des produits entre deux arrivages de navires, et ensuite à l'obligation qui lui est faite de posséder un stock de sécurité.

Cette obligation de stockage s'élevait pour chacune des sociétés à la valeur de deux mois et demi de ses ventes en essences et de trois mois de ses ventes en autres produits (pétrole, gas-oil, fuels).

Cette obligation est compensée par le paiement d'une ristourne égale à 0,7 % du montant de la valeur imposable du produit considéré.

D. STRUCTURE DES PRIX

La structure des prix des grands produits est fixée mensuellement par la Direction des Mines et de la Géologie, compte tenu des prix des pétroles bruts, des frêts, des frais et marge de raffinage, des frais, des droits et impositions.

La marge des revendeurs est fixée par arrêté du Ministre de l'Economie Nationale, ainsi que les prix de vente au public.

E. REPRISE EN RAFFINERIE

Jusqu'à présent, par un état de fait, seules les sociétés importatrices reprenaient à la raffinerie de Sidi-Kacem suivant le système des quotas de reprise : chaque société devant acheter à la raffinerie de la Société Chérifienne des Pétroles de Sidi-Kacem, un tonnage de chaque produit correspondant à sa position sur le marché intérieur.

F. DISTRIBUTION DES PRODUITS PÉTROLIERS

La distribution des grands produits est réalisée soit par livraisons directes, soit par livraisons de détail.

1° Les livraisons directes

Ce sont celles réalisées au profit des gros consommateurs : administration, armée, industries importantes. Elles portent sur la totalité des fuels, 22 % de l'essence auto, 7 % du supercarburant et 65 % du gas-oil.

Il est évident que les volumes livrés directement viennent en déduction des volumes débités par le réseau de distribution au détail.

2° Livraisons de détail

Elles font l'objet des stations service, stations de remplissage et autres points de vente.

Le tableau ci-dessous donne le nombre et la répartition des points de vente en 1961 :

	Casa- blanca	Reste Maroc	En- semble
Station service et station de remplissage	226	589	815
Autres points de vente	108	728	836

La construction de stations service n'était réglementée par aucun texte. Vu le faible débit moyen de chaque station service, le pays se trouve considérablement suréquipé dans ce domaine, surtout dans les grands centres urbains. De ce fait, la distribution au détail des hydrocarbures est une opération déficitaire.

Ce problème a été étudié en détail par la Société d'Etudes pour le Développement Economique et Social (SEDES). On peut indiquer que la rentabilité du réseau de distribution au détail de produits pétroliers peut être retrouvée, soit par l'augmentation des marges revendeurs, soit par la fermeture d'un certain nombre de stations service, soit par l'interdiction des ventes directes, soit enfin par un compromis de ces mesures.

G. RÉGIME DOUANIER

Le pétrole brut est exonéré de droits de douane et son importation ne donne lieu qu'au paiement de la taxe spéciale portuaire de 2,5 % ad valorem.

Les produits raffinés au contraire, acquittent un droit de 10 % ad valorem en sus de la taxe portuaire mentionnée plus haut.

Les produits pétroliers bénéficient des avantages accordés par la législation douanière dans ses dispositions sur l'entrepôt spécial qui permet l'importation, en suspension des droits, des produits destinés à être réexportés, ou à transiter d'un entrepôt à un autre ou à être mis ultérieurement à la consommation.

2. SITUATION CRÉÉE PAR LE DÉMARRAGE DE LA RAFFINERIE S.A.M.I.R.

La raffinerie de la S.A.M.I.R. a une capacité de traitement de 1 250 000 tonnes de brut en deux unités de topping et platforming. A elle seule, cette raffinerie est largement capable de fournir la totalité des besoins marocains.

Elle est la réalisation d'une société où l'Etat et le groupe AGIP se partagent les actions. Une convention du 17 février 1958 règle la plupart des relations possibles entre la S.A.M.I.R. et la puissance publique.

A. APPROVISIONNEMENT EN PRODUITS BRUTS

En attendant que le sous-sol national produise le brut nécessaire aux besoins du pays, la totalité de ce produit, exception faite de la production de la Société Chérifienne des Pétroles, est importée.

Pour l'une et l'autre raffinerie, toutes les provenances sont possibles dans le cadre des accords commerciaux. Il faut toutefois préciser que seuls certains bruts légers conviendront aux besoins du Maroc, faible consommateur de fuels et où la demande en produits légers est au contraire importante. De tels produits se trouvent au Vénézuéla, au Moyen-Orient, au Sahara et en Russie.

Le brut est déchargé :

- pour la S.A.M.I.R. au port de Mohammedia, équipé de deux sea-lines nécessaires à la raffinerie,
- pour la S.C.P., à Casablanca.

En 1962, il a été procédé à un achat de 700 000 tonnes de brut par la S.A.M.I.R. et de 150 000 tonnes par la S.C.P.

B. APPROVISIONNEMENT EN PRODUITS RAFFINÉS

Le marché marocain est approvisionné de deux façons :

1° Produits non fabriqués au Maroc

Il s'agit des essences spéciales, white spirit, carburateur essences avion d'une part et lubrifiants, graisses, bitumes, goudrons, cires et paraffine d'autre part.

Ces produits continueront d'être importés, soit de zone franc, soit dans le cadre du programme général d'importations, soit dans le cadre d'accords commerciaux.

Ces produits sont déchargés pour la plus grande partie à Casablanca. Toutefois, pour les lubrifiants, il n'est pas impensable d'approvisionner le Nord du pays par Tanger.

2° Produits fabriqués au Maroc

L'approvisionnement du marché en produits raffinés au Maroc se fait à partir de deux raffineries de Mohammédia et Sidi-Kacem.

C. PROBLÈMES PORTUAIRES, TRANSPORTS ENTRE MOHAMMÉDIA ET CASABLANCA ET STOCKAGE

La cessation des importations des grands produits a ses conséquences :

Le port de Casablanca se voit privé d'une importante source d'activités. Il reste à importer par ce port, les produits spéciaux, moins de 40 000 m³ par an, les lubrifiants 20 000 tonnes par an et le brut de la S.C.P. 150 000 tonnes par an. Casablanca perd en particulier l'importation de 240 000 tonnes par an de produits noirs.

Le port de Mohammédia gagne d'un côté ce qu'il perd de l'autre, puisqu'à l'importation des produits blancs, se substitue celle du brut de la S.A.M.I.R.

Il est cependant prévu la construction d'un pipeline par un organisme semi-public, pour le transport des produits blancs de Mohammédia à Casablanca.

D. REPRISE EN RAFFINERIE

Les produits raffinés sont repris à partir des deux raffineries. Afin d'éviter que chaque consommateur puisse se faire servir en raffinerie, une réglementation de la reprise permet aux capitaux nationaux de s'intéresser à la distribution des produits pétroliers.

CONCLUSION

Dans le dahir concernant l'importation, l'exportation, le raffinage, la reprise, le stockage et la distribution des produits pétroliers, on s'est attaché surtout à essayer de rendre la distribution des produits pétroliers au détail, sinon rentable, du moins autonome. Le but à atteindre est le suivant : rendre les stations service payantes en elles-mêmes. De ce fait, les gérances libres seraient véritablement libres. Pour être entrepreneur, il faut d'abord posséder une chaîne de stations service, comportant un minimum de stations service, et de plus, être en mesure de satisfaire aux obligations réglementaires de stockage de sécurité.

Le minimum de stations service a été fixé à cinq, chiffre assez faible pour ne pas gêner l'implantation de nouvelles sociétés, mais cependant assez fort pour éviter une dispersion de nouvelles petites sociétés qui rendraient anarchiques la distribution des produits pétroliers.

De plus il est institué une réglementation très stricte limitant la construction des stations service, tant en zones urbaines, que dans les zones extra-urbaines. Ces règles limitent surtout la construction des stations services par les sociétés déjà existantes et très bien implantées dans le réseau de distribution général. Par contre, les jeunes sociétés disposent de facilités pour construire leur propre réseau. Enfin, un minimum de 600 m³ de stockage de sécurité est exigé pour chacune des sociétés distributrices.

Les mesures précédentes tendent à éviter un accroissement du suréquipement du réseau et à rendre impossible le retour à pareille situation.

L'augmentation du débit moyen est possible à réaliser par l'interdiction des livraisons directes, ou par la diminution des points de vente. Il est difficile d'une part d'éviter ces livraisons directes qui sont faites au profit des gros consommateurs, au prix de gros (administration, armée, exploitations agricoles ou industrielles).

La diminution des points de vente de son côté ne peut se faire que dans le cadre de la réglementation de la création de stations-services.

En conclusion, la situation nouvelle engendrée par le démarrage de la S.A.M.I.R. a conduit à prévoir une réorganisation complète de la profession. La Direction des Mines et de la Géologie a profité de cette réorganisation pour pallier les inconvénients et défaillances de l'ancienne structure de la profession après une étude poursuivie depuis deux ans. Ainsi cet article donne un bref aperçu des nombreux problèmes qui se sont posés et qui ont été résolus en grande partie grâce à la promulgation du dahir qui pour la première fois, forme code de l'importation, exportation, raffinage, reprise, stockage et distribution des produits pétroliers.

A. HAMOU

Ingénieur en Chef des Mines
Chef de la Division des Mines