

AMIT BAKHRTA (ANNEAU):

«Le coût de la vie sera beaucoup plus élevé»

Les consommateurs ont déjà bien des difficultés à tenir le coup des incessantes montées en flèche des prix de produits de consommation depuis l'an dernier. Avec la récente hausse conséquente du prix du carburant, de quelle manière cela est-il susceptible de se répercuter sur l'économie et sur les consommateurs ?



Il est peu probable que cette augmentation attendue fasse dérailler la reprise économique en 2022, bien que la consommation intérieure privée soit susceptible d'être légèrement affectée car cette hausse touchera le consommateur et toute notre économie directement à la source.

Déjà, avant cette augmentation, il est important de noter que l'inflation du CPI (Consumer Price Index) sur un an avait atteint +6,4 % en novembre 2021. Cette augmentation générale des niveaux de prix sera encore mise sous pression en 2022, malgré la base mathématique plus élevée (d'avant de décembre). L'impact direct de cette hausse du prix du carburant représentera vraisemblablement environ 14 % du panier du CPI tandis qu'indirectement, nous estimons l'impact à plus de 55 % du panier. La pression sur les prix, surtout sur les coûts de transport et sur le coût manufacturier, sera palpable avec donc un coût de la vie beaucoup plus élevé, dans un environnement de récupération économique très anémique.

Cette hausse du prix des carburants était-elle évitable ?

Dans une certaine mesure, oui, mais c'est *paribus*, non. C'est un fait que les prix du pétrole sur les marchés internationaux ont bondi de plus de 55 % pour terminer l'année ouverte de + USD 75,21 en 2021. Les prix de la gasoline, pour leur part, ont grimpé d'environ + 46 %. Ces augmentations excluent des frets plus serrés, principalement en raison des perturbations de la chaîne d'approvisionnement mondiale et de la stratégie de l'OPEP + pour maintenir l'équilibre de production de pétrole plus serrée. Ceux-ci devraient dépendre être normalisés en 2022/23.

En plus du fait que nos finances publiques étaient dans un état lamentable et que nous devions être renfloués par la Banque de Maurice, l'exécutif avait des marges très serrées pour contenir cette augmentation. Dans une autre mesure, oui. Cela pourrait être évité. Cela dépend de la stratégie de politique fiscale publique de l'exécutif. Les coûts des carburants peuvent être, en partie, subventionnés à Maurice ou même les taux d'imposition abaissés. C'est intelligemment plausible.

Quelles mesures possibles pour cesser d'enfoncer les petits et moyens consommateurs toujours plus dans leurs difficultés financières ?

Les plus vulnérables de notre société peuvent avoir accès à un système de carte carburant/transport subventionné qui garantirait un certain niveau de subven-

tion, surtout en ces temps difficiles. Des augmentations du salaire minimum pour ce groupe vulnérable peuvent également être envisagées.

Cependant, dans une reprise économique anémique et un environnement inflationniste toujours élevé, l'impact peut être marginal mais nous estimons que c'est utile. Aussi, nous croyons humblement que les plus vulnérables devraient avoir accès aux investissements qui contribuent à augmenter la valeur de leur maigre épargne, ce qui leur permettrait ainsi de contrer l'érosion de leur pouvoir d'achat. Que ces mesures soient équitables dans une société capitaliste reste un autre débat.

Quelles leçons tirer de 2021 pour une meilleure économie en 2022 ?

Le mythe selon lequel « quand la construction est en plein essor, l'économie est en plein essor » est fallacieux dans le monde d'aujourd'hui hautement compétitif, en évolution et en innovation. Nous devons investir dans notre main-d'œuvre et dans notre productivité. Une si petite économie comme la nôtre, avec à peine USD 11 milliards de PIB, croît à un rythme plus lent qu'un géant de USD 14 000 milliards comme la Chine ou l'Inde. Et il y a beaucoup de choses de fondamentalement problématiques là-dedans.

L'épuisement du niveau de vie et de la richesse de notre pays et le manque de compétitivité et de flux de trésorerie disponibles de notre secteur privé sont préoccupants et cela doit être corrigé pour que la consommation intérieure et les investissements du secteur privé stimulent respectivement notre reprise économique en 2022, mais surtout, sur le moyen à long terme.

L'optimisme est-il permis pour notre économie en 2022 ? Vos prévisions...

Où, sans aucun doute ! Nous nous attendons humblement à une année 2022 beaucoup plus forte pour le secteur privé, car l'économie devrait s'accélérer et prendre de la vapeur. La reprise économique, bien qu'anémique, devrait s'intensifier l'année prochaine avec un plus fort taux de vaccination et d'immunité, d'une part, et de l'autre, une probabilité que le variant Omicron, avec une forte contagiosité mais moins sévère, donne le Delta et amène donc à une forte reprise mathématique de la consommation et des investissements.

Le PMI prévoit une croissance économique réelle de +5 % en 2021 et environ +6,6 % cette année-ci (2022), cela dénote une reprise mathématique beaucoup plus forte en 2022. Ce sera plus dur pour les entreprises à court terme en raison des engagements à court terme élevés. Nonostante cela, pour les particuliers et les entreprises, et les souverains, il est important de préparer 2022 comme une année de forte reprise socio-économique, de continuité et d'une certaine nouveauté « normalisation ». Notre scénario de base : entre +4,5 % et +6,5 % de croissance du PIB en 2022. Mais la fourchette reste large et prudente à ce stade.

TIRS CROISÉS | Hausse du prix du carburant

Que devenir pour les petits

Dans un contexte économique déjà fragile, où le pouvoir d'achat est réduit de mois en mois comme une peau de chagrin, quel devenir pour les petits et moyens consommateurs, particulièrement avec la récente hausse du prix du carburant ?

Amit Bakharta, fondateur et CEO d'Anno, société de services financiers, fait valoir que l'impact direct de cette hausse représentera « vraisemblablement environ 14 % du panier du CPI tandis qu'indirectement nous estimons l'impact à plus de 55 % du panier ». Ce qui l'induit à dire que « la pression sur les prix, surtout sur le coût du transport et le coût manufacturier sera palpable avec donc un coût de la vie beaucoup plus élevé dans un environnement de récupération économique très anémique ».

Pour éviter que les plus vulnérables ne s'ensilent dans leur détresse financière, le CEO d'Anno estime qu'ils

pourraient avoir accès à un système de carte carburant/transport subventionné « qui leur garantirait un certain niveau de subvention, surtout en ces temps difficiles ». Toutefois, en dépit de tout, l'optimisme est, dit-il, permis pour une reprise économique.

Reaz Chuttoo, président de la Confédération des travailleurs des secteurs privé et public (CTSP), prévoit, quant à lui, une triple augmentation. D'abord, des produits importés, ensuite des prix de distribution suite à la hausse du prix du carburant et troisièmement, celle des légumes en cette saison soit très sèche, soit diluvienne. Pour soulager les petits et moyens consommateurs, il suggère que le ministère pratique « une hausse sélective à travers un système temporaire de subvention de certains secteurs comme les compagnies de distribution ». Il propose, en outre, que le gouvernement fixe les prix des produits de consommation temporairement. Le

REAZ CHUTTOO (CTSP):

«La note sera salée avec une

Les consommateurs ont déjà bien des difficultés à tenir le coup des incessantes montées en flèche des prix de produits de consommation depuis l'an dernier. Avec la récente hausse conséquente du prix du carburant, de quelle manière cela est-il susceptible de se répercuter sur les consommateurs ?

Au niveau de la CTSP, nous prévoyons une triple augmentation. Il y a d'abord la hausse des produits importés qui sont touchés par une hausse des prix, cela à cause de la dévaluation de la roupie et à cause de l'augmentation des prix à l'étranger. Ensuite, il y a les prix de distribution suite à la hausse du prix du carburant. Il est clair que cette augmentation se répercutera sur les consommateurs.

Une troisième hausse à prévoir : celle des légumes. C'est en effet la période des légumes chers, soit à cause de la sécheresse ou des gelées plus ou moins fortes. Il y a donc trois fronts de hausse et la note sera définitivement salée pour les consommateurs.

Cette hausse du prix des carburants était-elle évitable ?

Le ministère aurait pu pratiquer une hausse sélective à travers un système

temporaire de subvention de certains secteurs comme les compagnies de distribution. Il n'est d'ailleurs pas trop tard pour le faire. La CTSP représente des compagnies de transport public. Depuis 2016, l'accord collectif des chauffeurs de bus n'a pas été. À la CNT, par exemple, les cadres ont bénéficié du PRB alors que les autres compagnies qui ne sont pas couvertes par le PRB n'ont rien eu. Il y a une demande pour qu'une somme de Rs 1 000 d'avance soit ajoutée à leur salaire de base.

Mais, avec la hausse du carburant, le gouvernement réfléchira à deux fois car d'autres cadres d'autres compagnies demanderont la même chose. Il faut un système réglementé pour que le coût du transport n'aug-

mente pas. Prenons les compagnies engagées dans le transport des scolaires. Ces véhicules n'ont pas roulé pendant le confinement mais les parents ont eu à payer la même somme. Le gouvernement ne devrait-il pas réglementer en disant qu'il faut que les véhicules n'aient pas roulé, ces compagnies ne peuvent réclamer 100 % ? Beaucoup de parents ont souffert de cela.

Quelles mesures possibles pour cesser d'enfoncer les petits et moyens consommateurs toujours plus dans leurs difficultés financières ?

Il faut réglementer les prix. Quand l'augmentation provient de facteurs externes, quand le pays est en récession économique, quand le gouvernement doit payer les salaires du secteur touristique et aider les PME, quels moyens reste-t-il ? Soit se laisser porter par le cours du marché, soit réglementer les prix.

L'Observatoire des prix n'a pas servi à grand-chose ! Il faut fixer les prix, ne serait-ce qu'un temps. Les consommateurs sont aujourd'hui victimes de ce qu'on appelle des prix abusifs. Les entrepreneurs qui affichent leurs prix. Mais, sur place, ces produits n'y sont plus, même à 10h du matin ! Il

Propos recueillis par Sharon LEUNG-AH FAT

et moveas les consommateurs ?

syndicaliste se dit pessimiste : « moins que le gouvernement vienne vraiment avec des décisions fortes pour protéger les consommateurs ».

Mosadeq Sahebodin, président de la Consumer Advocacy Platform (CAP), estime que le gouvernement a été malavisé d'entériner une hausse de 10 % des prix des carburants à la veille du Nouvel An. « Cette décision peut être perçue comme une provocation pour une population déjà impactée par la hausse des produits alimentaires et celle, vertigineuse des médicaments ». Il trouve « inacceptable que le gouvernement se serve de l'argent des contribuables pour payer à un prix excessif des médicaments dont l'efficacité n'est pas prouvée et leur impose, d'autre part, une hausse de 10 % sur les prix des carburants ». La perception, selon lui, que cette hausse est injustifiée « est accentuée par la baisse du carburant dans des pays de la région ». Il dénonce le fait

que certains importateurs, tout en bénéficiant de subventions, « n'auraient nullement réduit leur marge de profit ». De plus, « les prix excessivement élevés des médicaments ont confirmé que l'industrie n'est pas là pour faire du caritatif ». Il souhaite que le gouvernement prenne « la pleine mesure des souffrances des consommateurs ».



triple augmentation»

n'y a qu'une quantité limitée de produits en promo. À titre d'exemple : certains supermarchés coupent un poison en morceaux et augmentent le prix par 25 %. Le gouvernement aurait dû sévir pour soulager le consommateur.

Quelles leçons tirer de 2021 pour alléger le fardeau des petits et moyens consommateurs en 2022 ? Nous sommes au deuxième confinement, le gouvernement a tout de suite fixé les prix des oignons et des pommes de terre. Cela a évité que les consommateurs ne paient jusqu'à Rs 50 la livre comme après le premier confinement. Par ailleurs, la STC a dit que si on ne peut fixer les prix, on avait importé des légumes dont des carottes. Toutefois, on les vendait dans des points de vente de l'AMJ dans les villages et non dans la ville où il y a plus de consommateurs. Le gouvernement a dit que le système de distribution. Ce n'est pas possible qu'un seul groupe de personnes ait accès à des produits. Le gouvernement peut, pour une raison bien simple. Les commerçants qui n'ont pu réaliser leurs chiffres d'affaires pour les mois de novembre et décembre parce que les gens n'ont pas fait autant de courses, continueront

à trouver des moyens pour pouvoir survivre. Ils n'hésiteront pas à avoir recours à des publicités mensongères. Et, surtout au niveau des légumes, le gouvernement doit se décider à contrôler ces ventes. Ce ne sont pas les planteurs que les vendeurs qui pratiquent le prix fort.

Chaque gouvernement au pouvoir voit dans les petits planteurs des possibilités de vote et évite de prendre des actions à leur encontre. Mais, il y a d'autres moyens : importer des légumes pour entrer en compétition avec les produits locaux ! Pour être franc, je suis donc pessimiste à moins que le gouvernement vienne vraiment avec des décisions fortes pour protéger les consommateurs.

Un dernier mot... Aujourd'hui, concernant les matières premières dans la construction, il existe une variété de ciments pour des besoins différents. Il faut d'abord exiger que le client ait des informations fiables car beaucoup se trompent sur les produits. Le quincaillier peut leur dire que c'est approprié pour telle chose alors que ce n'est pas vrai et en l'espace de quelque temps, le béton est fissuré ! Là encore, les industriels font de l'argent et les clients sont victimes.

MOSADEQ SAHEBDIN (CAP):

«Que le GI comprenne la souffrance des consommateurs !»

Les consommateurs ont déjà bien des difficultés à tenir le coup des incessants montres en flèche des prix de produits de consommation depuis l'an dernier. Avec une récente hausse conséquente du prix du carburant, de quelle manière cela est-il susceptible de se répercuter sur l'économie et les consommateurs ?

Tous les observateurs sont unanimes : la hausse de 10 % des prix des carburants aura un impact conséquent sur de nombreux secteurs. Il est certain qu'une telle hausse aura un impact important sur les prix d'autres produits et services. On peut s'attendre à une hausse des produits de consommation, les distributeurs répercutant la hausse des frais de transport sur les détaillants. On peut s'attendre à une hausse des prix des légumes également, conséquence de la hausse du transport. Le transport en commun ainsi que les frais de taxi devraient connaître une hausse. Même les produits en quincaillerie pourraient être impactés. Au final, c'est le pouvoir d'achat du consommateur qui prend un sale coup.

Cette hausse du prix des carburants était-elle évitable ?

La Consumer Advocacy Platform estime que le gouvernement a été malavisé d'entériner une hausse de 10 % des prix des carburants à la veille du Nouvel An. Cette décision peut être perçue comme une provocation pour une population déjà impactée par la hausse des produits alimentaires et celle, vertigineuse des médicaments. Il est évident que le gouvernement se sert de l'argent des contribuables, d'une part, pour payer à un prix excessif des médicaments dont l'efficacité n'est pas prouvée et, d'autre part, une hausse de 10 % sur les prix des carburants.

La perception que cette hausse est injustifiée est accentuée par la baisse du carburant dans des pays de la région. Nous demandons au gouvernement de réduire les taxes sur le carburant pour amortir l'impact de la dévaluation de la roupie.

Quelles mesures possibles pour cesser d'enfoncer les petits et moyens consommateurs toujours plus dans leurs difficultés financières ?

On sait que la subvention des prix des produits de base est maintenue jusqu'à juin cette année. Elle permet déjà de nombreux consommateurs de souffler. Néanmoins, il semble que certains importateurs ne jouent pas le jeu. Tout en bénéficiant de subventions, certains n'auraient nullement réduit leur marge de profit, comme l'a soutenu le leader de l'opposition réélect.

Il incombe au ministère du Commerce d'effectuer une vérification ou non cette pratique. Si cette situation est avérée, le ministre devrait name and shame afin que les consommateurs puissent agir se-

lon leur conscience. Il faudrait rétablir la loi contre le «pro-fiteering». De plus, la CAP soutient que la mise en place d'une commission indépendante pour la protection des consommateurs, soutenue par un Consumer Tribunal, devra pouvoir ramener les profits à l'ordre.

Quelles leçons tirer de 2021 pour alléger le fardeau des petits et moyens consommateurs en 2022 ?

Malheureusement, il n'y a aucune indication que la situation s'améliorera au cours de l'année prochaine. La hausse excessive de 10 % des carburants vient corser la situation. Le porte-monnaie du consommateur a pris un sale coup. De plus, il n'y a aucune raison, sans une intervention internationale au niveau de l'OMC par exemple, de croire que les transitaires qui ont exploité la situation du Covid à fond pour engranger des profits excessifs changent de comportement.

Au niveau des produits pharmaceutiques, peut-on s'attendre du gouvernement qu'il tire des leçons des abus qu'il engendre l'«emergency procurement», abus qui impacte directement les porte-monnaies des contribuables ? De plus, les prix excessivement élevés des médicaments ont confirmé que l'industrie n'est pas là pour faire du caritatif. Il est temps de faire rendre des comptes aux profiteurs.

Êtes-vous pessimiste pour les consommateurs après la hausse du prix du carburant suivant la cascade d'augmentations déjà intenable en 2021 ?

Malheureusement, en l'absence de lois plus sévères, il est peu probable que les profiteurs changent de comportement. Néanmoins, nous sommes optimistes que la situation s'améliorera. On peut souhaiter que le gouvernement ait pris pleinement la mesure des souffrances des consommateurs et aille de l'avant avec une nouvelle loi pour mieux protéger les consommateurs, sur tous les fronts.

De plus, on attend toujours du ministère du Commerce qu'il rende publiques les recommandations du comité technique sur le changement du régime d'importation des médicaments. On peut s'attendre à un assouplissement des conditions pour faciliter l'importation parallèle. Nous attendons aussi du ministère qu'il mette un terme à la surfacturation des médicaments.

Au niveau des prix des légumes, il est souhaitable que le National Wholesale Market continue ses opérations. Les lois devant permettre le Marketing Board, le gérer ce marché visant à éliminer les encaissements ont déjà été votées. Il ne devrait plus y avoir d'obstacle à la mise en marche du National Wholesale Market. Avec l'entrée en opération de ce marché central, les prix des légumes devraient connaître une baisse importante avec l'élimination des intermédiaires.