



## L'industrie des 2 roues veut retrouver l'équilibre

- 120.000 motos importées par an au Maroc
- En valeur, c'est 500 millions de DH rien qu'en 2016
- 30% des pièces de rechange sont contrefaites
- Les importateurs veulent investir dans le montage

La filière des deux-roues cherche son avenir industriel. Il y a quelques mois, la création d'une nouvelle association regroupant les professionnels du secteur de la moto et des pièces de rechange rendait cette ambition plus que jamais sérieuse. C'est désormais chose faite. Une dizaine d'acteurs, essentiellement des importateurs, s'y retrouvent : Camel Cycle, Polymoto et Sky moto, pour les plus gros, et ont l'ambition de relever l'attractivité du secteur aux investissements privés.

Mais derrière l'acte de constitution de cette nouvelle corporation, c'est toute une dynamique d'organisation et de

relance de la filière industrielle des deux-roues que porte ce projet. En tête des priorités, figure «la réorganisation du segment de la rechange», pour reprendre les mots de Jaouad Zoggarh, vice-président de l'association. Le secteur, encore très peu industrialisé, a pourtant bien des arguments. Les chiffres parlent d'eux-mêmes : 120.000 motos importées par an au Maroc. Ce volume correspond à quelque 500 millions de DH, rien qu'en 2016, contre 600 millions de DH une année auparavant. Ce chiffre a même frôlé le milliard de DH en 2014.

Selon des chiffres estimatifs, la contrefaçon représenterait 30% du

marché de la pièce de rechange moto. La marque MBK, filiale du constructeur japonais Yamaha, s'y est déjà attaquée via son représentant local. Le constructeur a même mandaté un cabinet casablancais pour travailler sur un plan de riposte. Idem pour le constructeur tchèque CZ, qui fabrique les chaînes pour cyclomoteurs. L'autre chantier du secteur est la réglementation et la normalisation des importations. Les maux sont connus : importateurs fantômes, défaut de traçabilité des unités et pièces importées, etc. «L'objectif est de réglementer le secteur. Nous avons déjà mis en place, avec le ministère de l'Équipement et du Transport, toute une procédure à l'importation de

motocycles», explique-t-on auprès de l'organisation. Celle-ci passe d'abord par une phase d'accréditation, suivie d'un audit, ainsi que d'une phase d'homologation du modèle destiné à l'import. «Ce sont de premiers pas vers la réorganisation de l'activité », poursuit-on auprès de la même source. Sur le segment des pièces de rechange, les opérateurs travaillent sur un projet de labellisation des enseignes de distribution. «Nous comptons nous inspirer de l'Amica et nous rapprocher du ministère de l'Industrie », précise un acteur du secteur.

Casques, mâchoires de frein, pneus... L'industrialisation de la moto est un chantier important. La valeur ajoutée se trouvera dans la fabrication de certains composants au niveau local. Les acteurs veulent aussi intégrer le Plan d'accélération industrielle et disposer de leurs propres écosystèmes.

Le modèle turc inspire. Il est fondé sur une promotion de l'industrialisation locale combinée à une protection du marché à l'importation des produits finis et des droits préférentiels sur les composants. Le pays est passé de 200 importateurs de motos à 10 à 15 usines de montage de 70 à 100 personnes par unité industrielle. « On a la possibilité de fabriquer des châssis, par exemple, et d'autres composantes ».

La consommation locale est surtout sur le segment économique (cyclomoteur). Le pays importe en moyenne 120.000 unités par année, toutes catégories confondues. 15.000 à 20.000 de triporteurs. Le reste ce sont des deux roues (Scooter, 50CC, plus de 50 CC, etc.)

Il y avait deux assembleurs locaux : la MIFA avec la marque MBK et la Dimac pour la marque Peugeot. Mais l'activité n'a pas su résister à l'agressivité commerciale des motos chinoises.

Aujourd'hui, les opérateurs n'excluent pas de s'associer en joint-venture avec leurs concurrents chinois pour mener l'industrialisation du segment. Par ailleurs, le marché subsaharien figure aussi dans le collimateur du secteur de la moto.

## **Douane, la chambre à air fait pishhh**

La douane a fixé un prix de 50 DH/kg à l'importation, contre 7 DH/pièce à l'achat (0,25). Il n'y a plus de production locale de chambre à air, ce qui laisse le marché dépendant des marchés à l'importation. On a adopté des normes nouvelles avec la chambre à air avec Imanor, des normes qui obéissent aux exigences internationales et qui s'inspire du modèle européen.