

Transport de marchandises

La réforme quasi impossible

- A peine adoptée, la prime à la casse décriée

- L'insolvabilité de la plupart des entreprises plombe le dispositif

- Concurrence déloyale de l'ONCF et de la SNTL vivement dénoncée

LES dés sont jetés. La Chambre des représentants a définitivement adopté, en deuxième lecture, le 25 décembre 2013 lors d'une séance plénière, le projet de loi de Finances 2014. Pour le transport routier de marchandises, «de secteur est toujours au point mort», se désolé Abderrahim Chennaoui. Selon le président du Centre profes-

sionnel pour le développement de la sécurité et du transport (CPDST), le dispositif contenu dans la nouvelle loi de Finances, dite de prime de renouvellement des véhicules de transport routier de marchandises pour compte d'autrui, «ne va rien changer à la situation». Chennaoui fait allusion au caractère atomisé du secteur dominé à plus de 90% par des entreprises familiales et des structures avec 1 à 2 camions tout au plus. En somme, le président du CPDST dépeint un tableau sombre avec «des entreprises qui ne peuvent en aucun cas être compétitives». De plus, cette prime de démolition, couvrant la période 2014-2016, d'un montant compris entre 115.000 et 210.000 DH, n'est pas sans conditions. Elle est destinée aux camions âgés d'au moins 15 ans, en activité, là aussi au moins, pendant une période de trois mois sans discontinuité au cours des douze derniers mois précédant la date de dépôt de la demande de renouvellement. Le budget annuel alloué à cette prime à la casse, confié à la Direction des transports routiers et de



La vétusté du parc roulant, conjuguée à l'atomisation du secteur, rend toute compétitivité des entreprises le formant quasi nulle (Ph. archives)

la sécurité routière, s'élève à 300 millions de DH.

Pour les propriétaires dont le véhicule est concerné par ce dispositif, ils devaient être inscrits dans le registre spécial de la profession avant le 1er janvier 2014. Pareil pour les personnes morales.

Cadence lente des mesures promises

Le dispositif part d'une bonne intention, mais les opérateurs du secteur ne se font pas beaucoup d'illusion quant à sa pertinence et son efficacité. Ceci d'autant plus qu'il est subordonné à la satisfaction par les transporteurs routiers de marchandises éligibles à une batterie de conditions. Mais, il y a l'engagement pour l'acquisition d'un véhicule neuf d'un poids total en charge autorisé supérieur ou égal à 15 tonnes (voir infographie). Autres exigences, le véhicule à acquérir doit être doté d'équipements de sécurité requis par la réglementation en vigueur. De ce fait, la catégorie de transporteurs ciblés pourra bénéficier de trois primes de renouvellement de trois vieux véhicules pour l'acquisition d'un seul véhicule aux conditions exigées. Des conditions d'éligibilité qui laissent perplexes les opérateurs du secteur. A peine le dispositif adopté, Chennaoui se veut sceptique. Il doute déjà du succès de cette opération. «Comment voulez-vous qu'un artisan transporteur possédant trois camions éligibles, donc trois sources de revenus, accepte de les échanger contre un seul camion, neuf soit-il?», s'interroge le président du CPDST.

Depuis le début des discussions autour de la mise à niveau de ce secteur, en 1999, et l'entrée en vigueur de ces promesses, en 2003, l'on semble faire du surplace. Résultat: «l'on fait face à une réforme inachevée». La faute à «la cadence très lente des réformes

promises par le gouvernement» ou plutôt des différents gouvernements qui se sont succédé aux affaires depuis dix ans? «Un peu plus encore avec l'actuel gouvernement». Car, «du temps de Karim Ghellab à la tête du ministère des Transports, les choses étaient plus lisibles», rappelle Chennaoui. «Et l'éclatement du ministère, avec la création d'un département délégué, piloté par Boulif, va encore plus accentuer cette lenteur»...bureaucratique. Quoi qu'on dise, les maux dont souffre le secteur du transport routier de marchandises ne sont pas du seul fait de la lenteur du rythme des réformes imprimé par les pouvoirs publics. Il y a aussi «la concurrence de l'Etat au secteur», dénonce le CPDST. «La Société nationale de transport et logistique, l'ONCF ont tous les privilèges et autres aides des pouvoirs publics pour être plus compétitifs que les entreprises privées du secteur qui ne reçoivent aucune subvention et qui plus est n'ont aucune confiance des banques». Comment avec une prime de 200.000 DH, dans le meilleur des cas, les mono-entrepreneurs surtout parviendront-ils à trouver le financement complémentaire pour un camion neuf aux normes dans le prix excède le million et demi de dirhams?

Dans une tribune publiée à L'Economiste (6 décembre 2013), Driss Traki, gérant de société, remet en cause l'idée même de la prime à la casse des vieux camions et autres. L'ex-patron de Centrale Laitière et de la Compagnie minière de Touissit se demande s'il n'était pas économiquement pertinent de remplacer ce dispositif par «un prêt à moyen terme, bonifié par l'Etat ou un crédit d'impôts»? Selon Traki, en optant pour la prime à la casse, «l'Etat est encore en train de donner de bons arguments à ses détracteurs» qui estiment qu'il continue à enrichir les riches et à appauvrir indirectement les pauvres. □

Transport de marchandises: Zéro visibilité

- La mauvaise gouvernance du secteur le rend illisible
- Sous-estimation de la prime à la casse
- Aucun dispositif pour ceux qui veulent «casser et partir»

INFORMEL, vétusté du parc, atomisation du secteur... c'est le cocktail explosif qui menace chaque jour davantage la pérennité du transport routier de marchandises. Certes les données sur le secteur varient d'une source à l'autre, mais elles convergent toutes donnant à voir des pratiques d'un autre temps. L'âge moyen du parc roulant dépasserait les 20 ans pour près de 22% des camions de transport de marchandises en circulation. Ils seraient plus de 90% à constituer des structures mono-personnelles avec moins de trois camions. Au bas mot, ce sont plus de 11.000

camions qui seraient en âge de prendre la direction de la casse.

Pourtant le transport de marchandises constitue l'une des principales activités économiques du pays, concentrant, hors transport des phosphates, 75% des flux.

présidée par Abdelilah Hefdi, au Conseil de la concurrence, pour avis sur des questions relatives justement à la concurrence dans le secteur. Voilà qui pose en filigrane la question de gouvernance rendue encore plus illisible selon certains par l'absence de

n'étaient pas prêts à affronter la concurrence. Ces derniers souhaitaient remettre leurs camions à la casse et encaisser la prime pour aller voir ailleurs. A l'époque, la prime était encore beaucoup moins importante, 110.000 DH à peine pour le véhicule moteur ou semi-remorque. Or, le camion vétuste se revendait sur le marché d'occasion à plus de 300.000 DH. N'ayant pas obtenu gain de cause, et pour contourner légalement la loi, les opérateurs ont donné à la casse plus de véhicules semi-remorques que de véhicules moteur, puisqu'à l'achat il est beaucoup moins cher que la prime proposée. C'est encore le cas aujourd'hui.

Les ajustements apportés depuis la mise en place du Fonds d'accompagnement de la réforme du transport, créé en 2007, de 400 millions de DH répartis à parts égales entre le transport interurbain et routier, non plus, n'ont pas réussi à assainir le secteur des transports de manière générale encore moins le transport routier de marchandises.

B. T.

Critères d'éligibilité à la prime à la casse

Age du véhicule à démolir	Montant de la prime en dirhams		
	Poids total en charge autorisé à 3,5 tonnes et inférieur à 8 tonnes	Poids total en charge autorisé supérieur à 8 tonnes et inférieur ou égal à 14 tonnes	Poids total en charge supérieur à 14 tonnes
Entre 15 et 20 ans	135.000	150.000	210.000
Supérieur à 20 ans	115.000	130.000	190.000

L'objectif de la loi sur la prime de la casse est de mettre en place des mécanismes de régulation du secteur qui compte 75% du flux des marchandises transportées, hors phosphates

En effet, l'offre est pléthorique, en tout cas «largement supérieure à la demande du fait de la prédominance de l'informel enclin à casser les prix», dénonce le CPDST. D'ailleurs, c'est le souci principal qui a motivé la saisine adressée en 2011 par la Fédération du transport au sein de la CGEM,

vision politique globale sur le secteur. Bien évidemment, le défi de la libéralisation ne peut être relevé par tous les opérateurs. La Fédération avait, en son temps, introduit un amendement pour faire accepter le principe de casse sans renouvellement pour répondre aux attentes des opérateurs qui