

Cyclomoteurs

Les opérateurs déplorent le non respect de l'homologation

● L'homologation, qui est obligatoire selon la loi, n'est pas respectée. Un écart énorme existe entre le nombre d'unités importées et celles immatriculées. Entre 2008 et 2013, seul 5% des motocycles > 50cc importés ont été immatriculés.

NOMBRE DE MOTOCYCLES > 50 CC IMMATICULÉS PAR RAPPORT AU TOTAL IMPORTÉ (2008-2013)

IMPORTATIONS

2008 → 2013

640.000



IMMATICULATION

2008 → 2013

34.000



SOURCE: AIM

La problématique est simple et compliquée à la fois dans le secteur des cyclo-moteurs. Premièrement, le marché des deux-roues est en une situation d'anarchie causée par la non application de la loi 52-05, qui stipule clairement que tout motocycle, tricycle ou quadricycle ne peut emprunter la voie publique que s'il est homologué par l'administration. Cette homologation est octroyée par le Centre national d'essais et d'homologation (CNEH) sur la base d'homologations européennes. Or, la plupart des motocycles circulant sur la voie publique ne disposent pas de cette «autorisation de mise sur le marché». Aussi, il n'existe pas, jusqu'à ce jour, de laboratoires et de centres d'essais qui se chargent de faire des tests adaptés aux produits et au contexte local. Les homologations adoptées, même dans le cas des voitures, sont celles qui sont en vigueur sur le marché européen et américain. Dans ce sens, le contrôle est uniquement visuel et administratif et non technique. Résultat : l'absence de tests primordiaux appliqués sur toutes les composantes du véhicule selon les normes connues, y compris les tests

d'émission de gaz ou les tests de freinage. Les laboratoires internationaux spécialisés font généralement ce travail méticuleux et approuvent, ou non, les modèles candidats à cette homologation, mais cela se passe sur un autre continent. Par ailleurs, il existe sur le marché marocain des marques réputées, mais qui ne sont pas homologables en Europe. En tenant compte du fait que les homologations marocaines se basent sur celles délivrées sur ce continent, cela crée un problème de conformité à la loi. «Au Maroc, nous avons plus d'un million de motocycles en circulation. Plus de 800.000 ne sont pas homologués. Cela est très grave car il s'agit de la majorité écrasante du parc des deux-roues dans le pays et non seulement ils ne sont pas homologués, mais ils ne sont pas en conformité avec la déclaration d'importation», précise Aziz Kammah, président de l'Association des importateurs de motocycles (AIM). Pour ne considérer que la période de 2008 à 2013, les statistiques de l'Office des changes fournis par l'AIM, qui se basent sur les données du service des mines, montrent que seuls 34.000 deux-roues (supérieur à 50 cc)

sur les 640.000 importés ne possèdent pas d'immatriculation. Aussi, «entre janvier et mars 2014, une période où plus de 34.000 cyclomoteurs inférieurs et supérieurs à 50 cc ont été importés, les immatriculations ne devraient pas dépasser 500», précise Kammah.

Fausse déclarations

L'anarchie au sein du marché est également causée par les fausses déclarations. Pour éviter la nécessité d'avoir un permis pour vendre un deux-roues d'une puissance supérieure à 50 cc, la fausse déclaration est un moyen illégal pour contourner la loi. Des entreprises importent des motocycles non homologués, d'une puissance supérieure à 50 cc, les déclarent à la douane de manière légale, mais les vendent comme des «moins de 50 cc». Le fond du problème est surtout administratif. Aujourd'hui, il n'existe apparemment au Maroc aucun recoupe-ment entre les différentes administrations. Pourtant, l'écart entre les chiffres de la douane et ceux du service des mines et donc du ministère de l'Équipement et du transport est énorme. Le nombre de produits répertoriés par la douane est précis mais à la fin de chaque année, le nombre de motocycles vendus, additionnés à ceux qui forment le stock au sein des entreprises, ne se reflète en aucun cas sur le nombre d'immatriculations. «Il n'y a pas de contrôle. Chaque entreprise doit être capable de fournir les chiffres des produits immatriculés et les quantités présentes en stock», fustige Aziz Kammah. ●

PAR HICHAM AÏT ALMOUH
h.almouh@leseco.ma

Q/R



Aziz Kammah
Président de l'AIM

Les ÉCO : Quels sont les impacts de la non application de la loi 52-05 ?

Aziz Kammah : Les impacts de la non application de cette loi sont nombreux et néfastes. Premièrement, les caractéristiques techniques du véhicule sur papier ne sont pas conformes aux vraies caractéristiques techniques des produits. Cela fait que le client est mal assuré. Deuxièmement, l'État perd énormément d'argent à cause de ce phénomène. Troisièmement, cela crée une situation de concurrence déloyale au sein du marché.

Qu'en est-il du port du casque ?

Aujourd'hui, le port du casque a bénéficié de campagnes de sensibilisation et de prévention, mais il faut continuer à faire pression sur les utilisateurs. La réquisition des motocycles a un effet positif mais certains utilisateurs de cyclomoteurs continuent à se comporter de manière insouciant et irresponsable sur les routes.

Comment voyez-vous le marché aujourd'hui ?

Le marché est lucratif, mais il y existe un grand vide juridique. N'importe qui peut importer des conteneurs de motocycles de l'Asie. La loi, qui devait entrer en vigueur en octobre 2010 réglemente tout cela, mais elle n'est pas appliquée. ●