

TIR: Une feuille de route

- L'étude sectorielle validée par la profession

- Le contrat-programme 2014-2020 signé en octobre

- La mise à niveau coûterait 206 millions de dirhams

LE cabinet international Advanced Logistics Group chargée de réaliser une étude sur le transport international routier (TIR) vient de rendre son diagnostic final et de proposer un plan d'action pour la mise à niveau du secteur.

La stratégie de réforme du TIR a pris beaucoup de retard que les professionnels justifient par les différents changements à la tête de leur ministère de tutelle et à la complexité des problématiques étudiées. Une nouvelle réunion a eu lieu au siège du ministère du Transport, jeudi 12 juin,



Le Maroc représente à peine 26% de part de marché du transport international routier (TIR) (Ph. Conception Fotolia)

pour décliner les conclusions de l'étude en contrat-programme 2014-2020. La profession a proposé de recadrer ou de préciser certaines recommandations et identifier les instances concernées par chaque mesure. De plus, ils ont réclamé

forts du secteur du TIR tels que la structure favorable des coûts, le développement des plateformes logistiques, l'intégration du pays dans l'espace européen et le potentiel des flux aussi bien maghrébins que subsahariens. Le travail du cabi-

Le gasoil professionnel, encore et encore

LES opérateurs du transport de manière générale défendent auprès du gouvernement un train de mesures fiscales dans le cadre du projet de loi de Finances 2015. Parmi celles-ci figurent l'adoption du gasoil professionnel. Bien que le principe existe dans d'autres pays d'Europe, l'idée est rejetée par le gouvernement qui y voit une nouvelle forme de compensation. Les transporteurs réclament la possibilité de récupérer environ 50% de la taxe intérieure à la consommation, qui est actuellement d'environ 2,20 dirhams le litre. Là encore, il y a très peu de chances que cette requête soit acceptée. C'est la raison pour laquelle les opérateurs misent plus sur l'augmentation du taux de TVA à 20% contre 10% actuellement. A la faveur de ce réaménagement, les transporteurs pourront récupérer 10% de la taxe et donc réduire l'impact de la hausse du carburant. Selon un opérateur, le ministère des Finances serait favorable, mais il faudra encore effectuer des simulations pour évaluer l'impact de cette mesure avant de l'intégrer dans le projet de loi de Finances 2015. □

la fixation d'un échéancier pour la réalisation des dispositions de la feuille de route. Les professionnels estiment que le contrat-programme devrait être finalisé d'ici octobre.

Les experts du cabinet Advanced Logistics Group proposent un plan d'action en 3 axes déclinés en 27 mesures. Certaines ne nécessitent pas de budget, mais il faudra mobiliser 206 millions de dirhams pour financer, entre autres, l'amélioration des infrastructures d'inspection dans le port TangerMed, l'externalisation de la production, l'implantation d'un tunnel froid au Maroc.

L'étude relève les différents points

net identifie les nombreuses faiblesses du secteur. Les entreprises nationales sont de petite taille et donc incapables de rivaliser avec la concurrence européenne. Les opérateurs nationaux éprouvent beaucoup de difficultés pour se frayer une place dans le marché européen. Les obstacles sont nombreux. Le premier concerne les difficultés pour les chauffeurs d'obtenir les visas. De plus, les nationaux sont toujours confrontés à l'obligation d'obtenir des autorisations bilatérales pour chaque pays avant de se rendre en Europe. «Nous demandons au gouvernement d'entamer des négociations avec la Commission européenne afin d'instaurer une autorisation

pour la rentrée

communautaire unique et de permettre aux transporteurs marocains, à l'image de leurs homologues européens, de pouvoir acheminer des marchandises à partir d'un pays d'Europe vers une autre direction européenne. Cela aura un impact considérable sur le secteur», explique Jamal Hadi, manager de Marcofran Maroc.

La multiplicité des intervenants (douane, police, services de lutte contre la fraude, ministère du Commerce...) dans les ports constitue un boulet pour les opérateurs. «Le gouvernement devrait adopter le principe de communauté portuaire pour faciliter le travail des professionnels du transport international routier», suggère Driss El Bernoussi, président de l'Association marocaine



Le contrat-programme dédié au transport international routier (TIR) a pour ambition, notamment, de porter la taille moyenne de la flotte par entreprise à 10 véhicules, de doter les entreprises d'entrepôts logistiques et de labelliser 75% des opérateurs (Ph. Archives de L'Economiste)

du transport international (Amtri Nord) et PDG de Cap Inter.

L'autre point faible du secteur concerne le manque d'équilibre au niveau des flux ainsi que leur saisonnalité. Ce qui fragilise la situation financière des entreprises du secteur. Par ailleurs, les chauffeurs sont confrontés à des problèmes d'émigration clandestine et de trafic de stupéfiants. Chaque fois qu'un contrôle débouche sur la présence d'une charge de drogues ou la présence d'un candidat à l'immigration, le conducteur est arrêté et son véhicule est envoyé en fourrière même en cas de non responsabilité. Plusieurs associations sectorielles, affiliées à la CGEM et opérant à TangerMed, ont d'ailleurs déclenché une grève, le jeudi 5 juin, pour réclamer un amendement du code pénal. L'objectif étant de revoir la délimitation des responsabilités des intervenants. □

Hassan ELARIF



TIR: Une feuille de route pour la rentrée

3 axes, 27 mesures



■ Relever le niveau de l'exercice de la profession

Le premier axe vise l'amélioration de l'environnement réglementaire. Le cabinet propose la modification de la loi 16-99 pour exiger des opérateurs de TIR des capacités financières et professionnelles plus élevées. Un cahier des charges devrait donc être adopté pour fixer les règles du jeu spécifiques à la profession.

La réglementation devra également intégrer les activités de logistique telles que l'entreposage, la distribution, la gestion de la supply chain... Le gouvernement est appelé à revoir ses accords bilatéraux avec ses partenaires européens. L'objectif étant d'aboutir à un accord unique en matière de transport et d'intégrer la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT). Ce qui permettra aux opérateurs nationaux d'obtenir des autorisations multilatérales, de faire du cabotage en Europe, de régler l'admission au Maroc de semi-re-

morques étrangères sous le régime locatif.

■ Redimensionner les entreprises

Le deuxième pack d'objectifs se décline à travers une dizaine de mesures destinées à favoriser le développement des entreprises de transport international routier (TIR). Le rapport propose d'augmenter la taille des firmes notamment via des groupements avec des partenaires marocains ou européens ou la création de groupement d'intérêt économique. Le contrat-programme vise à atteindre une flotte moyenne de 10 véhicules par entreprise. Les professionnels suggèrent l'amélioration de l'accès au financement bancaire.

La diversification des prestations fait également partie des objectifs du contrat-programme. Les opérateurs de TIR sont appelés à développer des services de logistique et de ne pas se cantonner dans le transport. La location ou l'achat de plateformes logistiques permettra aux transpor-

teurs d'expédier des camions pleins grâce à la massification des flux et leur éclatement sur les points de livraison. Le gouvernement pourrait proposer des aides financières pour permettre aux entreprises d'accéder à la location des entrepôts logistiques.

■ Un code d'incitations dédié au secteur

Le troisième axe de la feuille de route se décline autour de l'élaboration d'un code d'incitations pour le développement des entreprises de TIR. Difficile de trancher quant à la marge de manœuvre du gouvernement pour accorder de nouvelles exonérations fiscales ou appliquer un taux réduit. Le cabinet Advanced Logistics Group propose l'application d'un taux d'IS réduit de 17,5% pendant les cinq premières années en faveur des entreprises qui se regroupent. Un taux basé sur le barème en vigueur à l'international et au Maroc.

Les marchés maghrébin et subsaharien constituent une opportunité pour

les entreprises nationales de TIR pour augmenter leur business. L'étude recommande l'exonération de l'IS pour les professionnels opérant dans ces régions jusqu'à 2020, puis l'application d'un taux réduit de 17,5% sur le chiffre d'affaires réalisé au Maghreb (encore faut-il ouvrir les frontières avec l'Algérie) et en Afrique subsaharienne.

Le cabinet affirme que la perte de recettes fiscales à court terme sera compensée par l'augmentation à moyen terme du chiffre d'affaires des entreprises de TIR.

Le rajeunissement du parc figure également parmi les recommandations de l'étude. Le consultant propose de proroger le programme de renouvellement de la flotte et d'attribuer des aides de 150.000 à 200.000 dirhams en cas de retrait d'un véhicule de 15 ans et plus. □

H. E.