

Pièces détachées d'occasion : l'étau des nouvelles normes se resserre sur les importateurs

■ En gestation depuis quelques mois, l'interdiction définitive de l'importation des pièces de récupération se fait encore attendre ■ Les services douaniers sont plus attentifs sur la nature de la marchandise déclarée ■ Les opérateurs structurés déplorent que des lots importés en tant que « ferraille » échappent au contrôle.

Les responsables de l'Association marocaine de l'industrie et du commerce de l'automobile (Amica) ne sont pas encore satisfaits comme ils l'entendent. Alors que l'interdiction d'importer les pièces de rechange d'occasion est dans l'air depuis quelques mois, aucune information officielle ne filtre encore ! Toutefois, selon plusieurs sources proches du dossier, le lobbying de l'association a été tout de même fructueux. Pour preuve, l'étau se resserre de plus en plus sur les importateurs de pièces dites de récupération. « Bien que les importations se poursuivent, la norme marocaine en matière de pièces de rechange place dorénavant le curseur de plus en plus haut, en premier lieu en raison



de considérations de sécurité pour un pays avec une sinistralité routière aussi élevée», explique un opérateur. « Nous militons en réalité pour que l'importation soit carrément prohibée, mais sur ce registre-là, tant que nous n'avons pas encore vu le bout du tunnel, nous concentrons notre effort sur l'établissement de normes de plus

en plus draconiennes à même d'assainir le marché et de garantir la sécurité du consommateur», affirme Chakib Hafyane, président du collège de distribution au sein de l'Amica. « Les nouvelles normes sont concoctées par un collège composé des membres de l'Amica et différentes parties prenantes et puis

proposées à la tutelle représentée par le ministère de l'industrie et du commerce. Elles se présentent par nature de pièces et viennent s'ajouter en continu à l'arsenal des normes auxquelles les pièces importées doivent se conformer pour être admises aux frontières», explique M. Hafyane.

L'Amica veille sur la sécurité et le respect de l'environnement

Quant à Hakim Abdelmoumen, président de l'Amica, il souligne qu'à travers la multiplication des normes d'accès, la profession veut « s'assurer du niveau de sécurité des pièces et du respect de l'environnement dans l'attente de l'interdiction définitive ». Pour informer sur le degré de perfectionnement des standards en matière de pièces de récupération, un distributeur de pièces neuves affirme qu'il existe même une norme anti-contrefaçon pour traquer la fausse pièce à travers une multitude de tests dans un laboratoire dédié qui travaille sous la tutelle du ministère de l'industrie et du commerce et qui dispose des compétences techniques et matérielles pour

« ON NE PEUT PAS
CONSIDÉRER CES GENS
COMME DES FERRAILLEURS
ALORS QU'ILS IMPORTENT
DES PIÈCES POUR LES
DERNIERS MODÈLES
DE VÉHICULES EN
CIRCULATION, VOIRE
DES MODÈLES QUI NE
SONT PAS ENCORE MIS
EN VENTE CHEZ LES
CONCESSIONNAIRES »

vérifier si les pièces importées sont conformes à la norme marocaine.

Les importateurs de l'occasion sont unanimes à penser que les procédures se durcissent. « Les services douaniers bloquent systématiquement les lots importés et n'acceptent plus, comme avant, le certificat d'origine (EUR1) qui permet aux importateurs de bénéficier de réductions douanières sur la marchandise en provenance de

La pièce de rechange de contrefaçon représente 25 à 30% du marché

Tout ceci arrange les professionnels structurés. Cependant, ils continuent de se plaindre du fait que même avec ce relèvement des exigences et des normes, le problème est que plusieurs importateurs de pièces échappent au contrôle vu qu'ils sont considérés comme des ferrailleurs qui font entrer de la casse alors qu'ils importent de la pièce de rechange « en vrac ». De par leur nature, les lots de la casse ne sont que superficiellement contrôlés. « On ne peut pas considérer ces gens comme des ferrailleurs alors qu'ils importent des pièces pour les derniers modèles de véhicules en circulation, voire des modèles qui ne sont pas encore mis en vente chez les concessionnaires », proteste M. Hafyane. Cette difficulté à repérer des importations faites dans « l'illégalité légale », selon les termes du responsable de l'Amica, rend impossible la quantification du phénomène. D'autant plus que les transactions se font généralement sans factures. « Nous ne disposons pas du tout de chiffres concernant la pièce d'occasion. Toutefois, la pièce de rechange de contrefaçon représente 25 à 30% du marché, selon une étude du ministère de l'industrie et du commerce », souligne M. Hafyane.

Cela dit, « l'adoption de ces normes de plus en plus rigoureuses balise certainement le terrain pour une adoption douce (voir encadré) de l'interdiction définitive d'importation », résume M. Abdelmoumen ■

NAOUFEL DARIF

3 000 commerces et 15 000 employés dans l'occasion

Les importateurs de pièces détachées d'occasion redoutent les répercussions sociales qui peuvent découler de l'arrêt définitif de leur activité. Avec 3 000 commerces qui emploient chacun 4 à 5 personnes, ce sont environ 15 000 personnes qui seraient directement concernées. Les responsables de l'Amica insistent quant à eux sur le fait que plusieurs de ces opérateurs sont en porte-à-faux avec la loi parce qu'ils ne déclarent pas leurs employés à la CNSS, s'abstiennent de payer les impôts et ne délivrent pas de bulletins de paie. De ce fait, leur activité pénalise les opérateurs structurés, plus qu'autre chose. Aussi, l'association rappelle que l'importation des pièces de récupération condamne toute la filière de réparation et de mécanique qui comporte en son sein des métiers nobles de grande précision nécessitant un grand savoir-faire ■