

L'activité de montage local de poids lourds en danger

■ Après le désengagement des marques européennes, la filière ne compte plus qu'un seul industriel qui fait du montage lourd, en l'occurrence Auto Hall ■ Les gros opérateurs qui ont investi pour se conformer aux nouvelles normes techniques se disent sérieusement menacés par un éventuel report de leur application ■ Les matériels et machines servant à monter la cabine absorbent plus de 70% de l'investissement initial des industriels.

L'industrie du montage local de poids lourds traverse une mauvaise passe. Les ventes continuent de se tasser et la migration vers les nouvelles normes techniques fait planer un air d'attentisme sur le secteur. D'après les chiffres du groupement du poids lourd et de la carrosserie (GPLC), les opérateurs ont écoulé à peine 1 822 unités sur les cinq premiers mois de l'année, en baisse de 13,4% par rapport à fin mai 2013. «Nous constatons beaucoup de reports d'achat en raison du manque de confiance des responsables. Le renouvellement est quasiment mis en stand-by ; seules quelques extensions de parcs jugées nécessaires sont entérinées», explique un cadre commercial d'un opérateur.

La plupart des opérateurs font du montage très léger

D'autres sources rapportent que la deuxième raison majeure qui justifie la baisse des ventes réside dans les difficultés d'accès au crédit. «Le financement est refusé pour plus de la moitié de nos prospects. Même les sociétés de leasing demandent des garanties réelles notamment des hypothèques alors qu'elles n'en ont pas le droit. Elles ont fini par trouver des formules pour contourner la réglementation afin de mieux se prémunir contre les risques», fait remarquer le directeur d'un grand distributeur de la place.

Ceci dit, le gros des ventes a été réalisé en châssis-cabine, le client s'occupe ensuite du choix de la carrosserie (fourgons, bennes, plateaux...). «Au niveau du marché du montage local, peu d'opérateurs proposent l'équipé», souligne une source au GPLC.

Sur les volumes vendus, environ la moitié correspond au montage en CKD (Complete knocked down)



alors que le reste relève du SKD, une sorte de semi-montage, sachant que la cabine est importée montée et finie. Selon des sources qui connaissent bien le secteur, il n'existe aujourd'hui qu'un seul opérateur qui fait du montage CKD, en l'occurrence Auto Hall. Une des raisons de cette désaffection est que les investissements sont très lourds. «Les 70% du budget sont absorbés par les matériels et machines destinés à monter la cabine», explique Abdelilah Khabbach, directeur général délégué d'Auto Hall, qui fait le montage des véhicules Mitsubishi. Ce distributeur, qui fait travailler environ une quarantaine d'autres entreprises, achète plus de 12% des composants du véhicule au Maroc et importe le reste du Japon.

En revanche, les autres opérateurs font du montage très léger (SKD). Il y en a même qui contournent les

SEULES LES
IMPLANTATIONS AVEC
UNE VISION D'EXPORT À
L'INSTAR DE CE QU'A FAIT
RENAULT À TANGER POUR
LES VOITURES PEUVENT
ÊTRE ENVISAGEABLES POUR
LE MONTAGE DE POIDS
LOURDS

droits de douane en important le tout monté. «Il ne font que quelques opérations basiques et ne paient que 4 à 5% de droits de douane, alors

qu'un véhicule importé sur roue est passible d'un taux de 25%», explique une source proche du secteur. A l'en croire, ce sont justement ces opérateurs qui ne réalisent pas de gros investissements qui font du lobbying auprès des ministères de tutelle (industrie et transport) pour reporter l'entrée en vigueur effective des nouvelles normes techniques prévue pour le 1^{er} janvier 2015.

«Si la loi est reportée encore une fois, nous allons être sérieusement menacés», confie M. Khabbach. En effet, l'opérateur qui pèse aujourd'hui 47% de l'activité du montage CKD a réalisé des investissements colossaux dans ses usines pour produire des unités respectant les normes Euro 5. Ses véhicules vont être mis sur le marché d'ici octobre, mais avec des prix augmentés de 12% par rapport aux prix normaux. «Ce qui consti-

tuera un handicap vis-à-vis des autres opérateurs qui ont gardé les mêmes moyens de production qu'auparavant», explique le responsable.

Le secteur rapporte quelque 5 milliards de DH par an et emploie 3 000 personnes

En somme, la filière donne l'air de se consumer à petit feu. En dehors d'Auto Hall qui peut se targuer d'une vraie activité industrielle mais qui se trouve menacée par un éventuel report des normes, le reste des opérateurs ne pèsent pas gros dans l'industrie du montage, au vu des volumes produits et des modifications subies aux produits importés.

De plus, les marques européennes, leaders jusqu'à peu, assemblent aujourd'hui un nombre très réduit et en semi-monté. «L'investissement dans une usine de montage n'est plus pertinent d'un point de vue économique, vu que les droits de douane n'existent plus. Si un constructeur dispose d'une usine qui produit plus de 100 000 unités à Lyon, il ne trouvera pas d'intérêt à s'implanter à Casablanca pour faire un volume beaucoup plus réduit selon la taille du marché local», explique un opérateur.

Seules les implantations avec une vision d'export à l'instar de ce qu'a fait Renault à Tanger pour les voitures peuvent être envisageables pour le montage de poids lourds. Rappelons que la marque au losange s'est désengagée du montage de poids lourds au Maroc en vendant ses actifs à un carrossier auquel elle soustrait le montage des véhicules importés. Les enjeux sont pourtant de taille : le secteur rapporte quelque 5 milliards de DH par an et emploie 3 000 personnes ■

NAOUEF DARIF