

# La norme Euro 4 menace l'industrie du montage

• **Les opérateurs demandent le report de l'entrée en vigueur de cette norme**

• **L'écosystème du marché du poids lourd en cours de préparation**

**L**E Groupement des poids lourds et des carrossiers (GPLC) veut un nouveau délai de grâce avant l'application de la norme Euro 4. Cette norme, qui fixe les limites maximales de rejets polluants, devrait entrer en vigueur en janvier 2015. Elle a jusque-là fait l'objet de deux reports et les opérateurs locaux estiment que le marché n'est pas encore prêt à basculer vers de nouvelles règles techniques. Lesquelles devraient s'appliquer aux véhicules utilitaires légers et aux poids lourds aujourd'hui aux normes Euro 2 et Euro 3.

Les opérateurs mettent en avant un contexte défavorable. Ainsi l'application

de cette norme se traduirait par une refonte complète des lignes de montage. Ce qui aura un impact important sur l'assemblage, la commercialisation et l'entretien des véhicules.

entreprises sont prêtes à répondre à la demande du consommateur selon ses besoins et son pouvoir d'achat. Mais cette nouvelle réglementation entraînera des changements dans le mode d'approvisionnement

tives. Un schéma aux antipodes des aspirations du secteur qui mène actuellement des discussions avec le département de l'Industrie pour l'organisation de l'écosystème du marché du poids lourd et la stratégie industrielle qui devrait en découler. «Les conséquences de l'application de cette norme seraient néfastes pour l'industrie locale du montage et de la carrosserie. Des centaines d'emplois directs seraient détruits», affirment les opérateurs. Pour eux, une industrie de montage automobile forte et compétitive est nécessaire pour pouvoir se positionner comme hub d'exportation vers l'Afrique.

A côté de l'impact sur la balance commerciale, le basculement à l'Euro 4 pourrait également favoriser le marché de l'occasion. Ce qui, de l'avis du groupement, ferait ralentir la cadence de renouvellement de leur parc qui compte plus de 100.000 anciens camions hors normes. □

K. M.

## Qui fera le contrôle

**E**N cas de basculement à l'Euro, qui fera le contrôle et comment s'effectuera l'homologation? Selon les opérateurs, l'ensemble des laboratoires agréés dans le cadre des nouvelles mesures sont en Europe. Autrement dit, un modèle non commercialisé et non testé en Europe ne peut être homologué au Maroc. «Cela signifie que les véhicules montés au Maroc doivent être envoyés en Europe pour les tests, une opération extrêmement coûteuse et complexe. Ce processus est également coûteux pour les véhicules importés en provenance de l'Asie par exemple», estime le GPLC. Pour lui, des standards d'homologation marocains doivent être mis en place. □

Selon le GPLC, le passage à l'Euro 4 se traduirait par une hausse de 20% du coût de production des véhicules. Un surcoût qui serait répercuté sur les prix du transport avec tout ce que cela engendrerait comme pressions inflationnistes. «Les

et de production des marques des poids lourds au Maroc», indique un opérateur. Les marques européennes par exemple pourraient substituer l'assemblage au Maroc à de l'importation vu que les lignes de montage locale ne seraient plus compéti-