

Prime à la casse

L'effet placebo d'une réforme

• **Un budget de renouvellement de plus 2 milliards de DH**

• **Le dispositif ne s'attaque pas à la rente**

LE principe de la prime à la casse des grands taxis annonce une mini-révolution dans les transports en commun. L'Etat vient d'accorder un délai de remise des dossiers aux opérateurs qui court jusqu'au 30 octobre 2015. La décision a été publiée au BO du 13 octobre. Un arrêté qui vient compléter le décret relatif à la subvention portant sur le renouvellement du parc des grands taxis, adopté le 10 juillet en Conseil de gouvernement. Ce sont plus de 30.000 véhicules qui seront réformés (sur un parc global de 45.000 unités). Ce qui représente un marché de plus de 2,4 milliards de DH. La prime à la casse ne concerne que les véhicules vieux d'au moins 10 ans et ayant servi au minimum 3 ans en tant que taxi de 1re catégorie. Autre critère, l'acquisition d'un véhicule neuf et subventionné implique systématiquement le retrait et la mise à la casse de l'ancien. Le législateur exige l'engagement

du bénéficiaire de la subvention à utiliser le véhicule neuf pendant au moins 48 mois à usage taxi exclusif et à ne pas le revendre pendant 5 ans... Autant de conditions pour verrouiller l'opération prime à la casse. Même si le principe de renouvellement est viable sur le papier, il n'en reste pas moins qu'il ne s'attaque pas à la rente. Il vient

anarchique, concurrence déloyale aux bus... Les grands taxis sont dans un tel état qu'ils sont plus nuisibles qu'incontournables. S'y ajoute que la corporation de ce secteur (détenteurs d'agrément, loueurs ou encore chauffeurs, voire syndicalistes...) constitue l'un des plus puissants lobbies qui fait avorter les réformes. «A la moindre an-

ciale qui fait vivre au moins 5 familles par taxi (au moins 40 personnes)! Pour chaque taxi, il y a au moins 5 personnes impliquées dans l'exploitation (le propriétaire de l'agrément, le ou les locataires, ainsi que les chauffeurs...). En plus de l'écosystème informel qui gravite autour (vidange, lavage, courtier, mécanicien...). Selon une analyse du Centre Jacques Berque, cela «reste une alternative efficace à la faiblesse du parc automobile ainsi qu'à l'insuffisance et à la dégradation de l'offre du transport public et collectif». Selon la même étude, malgré ses différents travers, le modèle actuel a la réputation «d'apporter souplesse et flexibilité en plus du facteur prix». C'est un palliatif qui vient cacher les insuffisances du transport en commun. «Les grands taxis, c'est du co-voiturage à but lucratif. Ils répondent à des besoins d'usagers à faible revenu et pallient l'insuffisance des transports en commun. Ils ont la capacité de s'adapter avec souplesse», analyse Julien Le Tellier, spécialiste en transport en commun. □

Pour la petite histoire...

LA première mouture de prime à la casse est apparue dans les années 90 en France. C'était pour soutenir le marché du neuf, relancer la consommation ou encore développer le parc automobile. Le 1er dispositif permettait à tout particulier disposant d'un véhicule de tourisme de plus de 8 ans de faire une cession et d'obtenir une prime. Celle-ci a été maintenue, mais pour retirer de la circulation les véhicules polluants, de booster les ventes et favoriser les constructeurs locaux.

même la consacrer et lui donner un cachet encore plus officiel. «L'actuel système d'agrément est complètement sclérosé. Or, c'est le chantier de la rente qui doit être traité en priorité. Autrement, l'Etat se contente de mesurette», déplore Mohamed El Herrak, SG du syndicat national des taxis (CDT). Vétusté, voitures polluantes, problèmes de sécurité, surconsommation de carburant, promiscuité, organisation

annonce de réformes, la réponse des lobbies des propriétaires et locataires d'agrément est systématique: grèves, manifestations, sit-in... font souvent capoter des initiatives et reculer d'importantes décisions de mise à niveau», relève un consultant du Centre Jacques Berque. Ceci dit, toute réforme se doit d'intégrer le caractère sensible de cette activité, puisque c'est un maillon incontournable jusque-là. Une soupape so-

Prime à la casse

Le conflit de générations gagne les taxis

• La corporation dénonce l'absence de concertation dans le choix du véhicule

• Levée de boucliers autour de l'offre Lodgy

• Reproches: «Faux 7 places, habitabilité, fiabilité, qualité/prix, usure des pièces, durée de vie... »

À peine annoncée, l'opération prime à la casse des grands taxis suscite déjà de vives réactions auprès des conducteurs de la Ire catégorie et des centrales syndicales. Bien évidemment, la polémique ne s'arrête pas sur le principe de renouvellement des véhicules dont le bien-fondé est a priori partagé par la quasi-totalité des conducteurs. En revanche, elle repose sur le manque de concertation en amont avec

Le match Lodgy/Mercedes 240



Indicateurs Source: WC

- Un parc de 45.000 véhicules
- 70% ont plus de 30 ans d'âge
- Le taxi à réformer doit avoir au moins 10 ans
- Montant de la subvention de l'Etat : 80.000 DH par véhicule
- Acquisition hors TVA

Les constructeurs ont du mal à convaincre les taxis qui tiennent encore au «mythe 240 D». Tout le défi est de mener un travail de fond sur les mentalités de la corporation qui montre de grosses poches de résistance à tout changement

les représentants de la corporation des taximen. A la veille de l'entrée en application de ce dispositif, la corporation refuse «le diktat des marques retenues». «Pourquoi nous imposer une marque. Qu'on nous donne la prime et que chacun choisisse la voiture qui lui convient», répètent presque en chœur les centrales syndicales.

Les enjeux de cette opération sont de taille. En tout et pour tout, le parc global des grands taxis est de 45.000 véhicules dont plus de 70% dépassent les 30 ans d'âge. Une aubaine commerciale de plusieurs milliards de DH pour les constructeurs. La polémique est aussi alimentée par l'alternative proposée. En clair, le type de véhicule et le choix des constructeurs avec lesquels l'Etat a signé des conventions. «Tout le monde s'accorde à dire que la Mercedes 240 a fait son temps et qu'un changement de génération automobile s'impose. Mais 70 à 80% des taximen refusent Lodgy et les modalités d'octroi de la subvention», confie Abdelhak Dehbi, secrétaire national de la Fédération des syndicats des transports (affiliée à l'UNTM, le

eu les effets escomptés. A en croire les syndicats ayant fait le déplacement, «il y a beaucoup de lobbying pour qu'il y ait adhésion autour du concept Lodgy. Nous avons même eu droit à une visite de l'usine pour nous enquêter des étapes de montage. N'empêche que ce modèle n'est pas convaincant, rien que pour les amortisseurs par exemple, je doute fort qu'il résiste à une cadence de 300 km/jour», témoigne Mohamed El Harrak, secrétaire général du syndicat national CDT des taxis.

Pour l'heure, les centrales syndicales multiplient les éléments à charge. Leur argumentaire repose surtout sur la fiabilité du véhicule comparée à celle d'une Mercedes, fut-elle une 240 D de la fin du siècle dernier. L'usure du véhicule et sa capacité à résister à l'état des routes et aux mouvements et chocs fréquents sont également pointées du doigt. S'y ajoute le critère habitabilité qui ne fait pas l'unanimité. «C'est un faux 7 places. Le véhicule est configuré pour accueillir 5 places, sans plus. Au-delà, il y aura de gros risques en termes de sécurité et une dégradation accélérée du véhicule», précise l'UNTM. Le rapport qualité/prix ne fait pas non plus l'unanimité. Car, malgré l'effort du positionnement prix entrepris par le constructeur (49.900 DH), le véhicule reviendra à un minimum de 130.000 hors taxe. Ce qui est jugé «excessif» par rapport aux caractéristiques du produit. Le réquisitoire va plus loin et revient sur le «flop du design» du Lodgy qui a fait le buzz en France en septembre dernier. A

Cafutage chez Sonasid

DE sources concordantes, l'Etat vient d'avoir l'accord de principe du sidérurgiste Sonasid pour les besoins de cafutage des anciennes Mercedes 240 qui seront remises à la casse. Dans le milieu industriel, l'on entend par cafutage, toute opération de destruction qui consiste à se débarrasser définitivement de tous les matériaux qui n'ont plus aucune nécessité pour la production ou aucun intérêt pour une mise en vente. Bien évidemment, la ferraille des épaves servira de matière première au sidérurgiste. □

bras syndical du PJD). Les centrales syndicales critiquent également le choix restreint des véhicules proposés, notamment Stavic et Lodgy. «La logique veut qu'il y ait le choix entre 4 à 6 marques et modèles différents. Et pourquoi pas élargir le principe à tous les constructeurs. Fini les temps de la limitation à un ou deux modèles», renchérit Dehbi. Autrement, ce serait de la pub déguisée qui prescrit un modèle au détriment des autres, renchérit les représentants syndicaux. Justement, Renault avait anticipé ce type de réaction en organisant «un voyage-découverte» au profit de 35 représentants de la corporation des taxis au site de Renault Tanger. Le constructeur a fait valoir ses arguments techniques: motorisation, puissance fiscale, consommation, disponibilité de la pièce de rechange, entretien... Mais cette démarche est loin d'avoir

priori, la déclaration d'Arnaud Lebœuf, responsable Distribution de la gamme Entry Monde de Dacia & Renault, selon laquelle «Lodgy est victime de son design», a interpellé la corporation. Et c'est ce qui a mis de l'huile sur le feu. En plus de son design qui n'emballa pas grand monde, le véhicule pâtit aussi de son sourcing local. Loin d'être un argument vendeur, le made in Maroc est dans ce cas de figure un handicap surtout pour la communauté des grands taxis qui reste très attachée à la 240 made in Germany. Un modèle qui a survécu grâce à sa mécanique qui se prête au bricolage et réparation de fortune. □

Amine ATER