

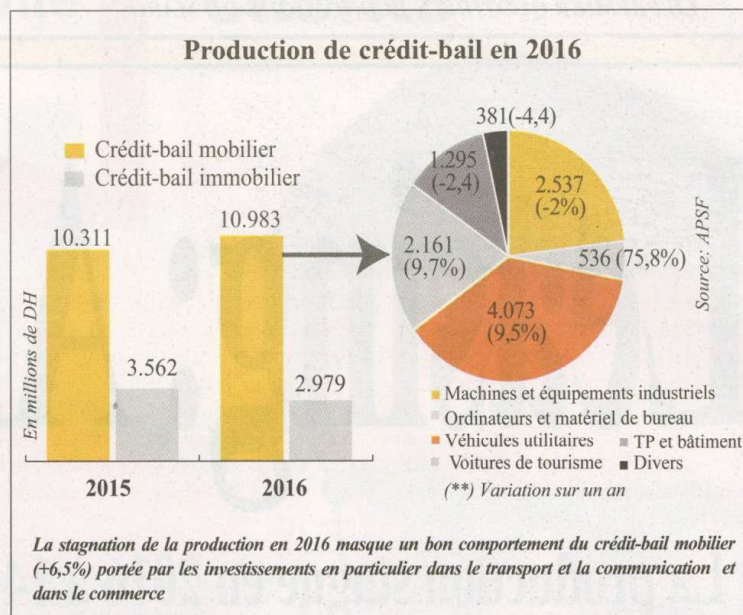
Leasing: Le coup de frein en 2016

• La production stagne à 14 milliards de DH

• En revanche, les financements de véhicules se distinguent

• Ouverture des assises africaines ce lundi à Casablanca

C'EST un rythme auquel les professionnels du crédit-bail sont peu habitués. La production a quasiment stagné (+0,6%) l'année dernière à 14 milliards de DH. Leur activité est directement liée à l'appétit d'investissement. Or, il n'était pas forcément au rendez-vous. La mauvaise campagne agricole, l'attentisme des opérateurs dans une année électorale (législatives d'octobre 2016) et une activité économique atone (1,2% de croissance du PIB) ont contrarié l'initiative des chefs d'entreprise. A cela s'ajoutent



les délais de paiement de plus en plus longs qui sont devenus un problème

structurel et freinent l'investissement. Le ralentissement de la production des sociétés de leasing en 2016 s'explique par ailleurs par l'agressivité commerciale des banques. L'encours des prêts à l'équipement y a augmenté de 12%. Sauf que cette croissance est portée par quelques grandes entreprises, les PME sont à l'écart de cette dynamique.

Tous les indicateurs ne sont pas sombres dans le bulletin de santé des leaseurs. La stagnation de la production masque une progression de 6,5% du crédit-bail mobilier pour s'établir à 11 milliards de DH.

La performance de ce segment tient à une spectaculaire reprise (+76%) du marché du matériel informatique et surtout à l'excellente tenue des montages pour l'acquisition de véhicules utilitaires (+9,5%) et de tourisme (+9,7%). «Il y a un intérêt clair pour le leasing sur le roulant. Cela tient en partie à une évolution des mentalités. Les entreprises ne sont plus très portées à la propriété des actifs. Elles préfèrent de plus en plus isoler de leur bilan», observe Abdesslam Bouirig, directeur général de BMCI Leasing et président de la section Crédit-bail à l'Association professionnelle des sociétés de financement (APSF).

La profession a aussi profité de l'effet «salon auto» et des investissements des transporteurs dans le renouvellement ou l'élargissement de leur flotte. Les opérations de crédit-bail dans le secteur transport et communication ont dépassé 2,2 milliards de DH, en hausse de 20%. Elles progressent de 6% dans le commerce et la réparation automobile. En revanche, les financements marquent nettement le pas dans l'industrie. Ils suivent la même tendance dans la construc-

tion. Nombre d'entreprises vivent encore principalement des marchés publics et tout retard a des répercussions sur leur propre investissement.

Les montants débloqués pour l'acquisition ou le renouvellement de matériel de BTP ont diminué de 2% en 2016. Idem pour les machines et les équipements industriels en baisse de 2%. Ce n'est pas mieux au niveau du crédit-bail immobilier où la production décroche de 16% à 3 milliards de DH. Seuls les montages de leasing pour la construction d'immeubles industriels échappent à ce mouvement baissier.

Après trois mois d'activité en 2017, les opérateurs du leasing comme beaucoup d'autres attendent de voir les orientations que prendra le nouveau gouvernement. «Nos clients nous présentent des plans d'investissement intéressants, mais leur réalisation dépend du déblocage des budgets d'investissements publics», relève le président de la section Crédit-bail à l'APSF. Les opérations de leasing sur le roulant poursuivent leur hausse. La production de crédit-bail mobilier entre janvier et mars 2017 a accéléré de 21% par rapport à la même période l'année dernière.

Convergence des règles

La profession souhaite une convergence des points de vue avec le régulateur et l'administration fiscale. Plusieurs dossiers sont sur la table des négociations. Les sujets de discussion avec Bank Al-Maghrib portent notamment sur les règles de calcul du coefficient de solvabilité. Les opérations avec certaines entreprises sont jugées trop gourmandes en fonds propres, ce qui pourrait pénaliser l'attractivité de cette source de financement. Les opérateurs réclament un allègement de la quotité de 150% appliquée à certaines créances lors du calcul du coefficient de solvabilité à 80% pour le crédit-bail mobilier et 40% pour le crédit-bail immobilier.

Les consultations se poursuivent, assure le président de la section Crédit-bail à l'APSF. Les effritements avec la Direction des impôts touchent plusieurs aspects. Les sociétés de leasing peuvent maintenant amortir les biens financés sur la durée du contrat. Reste à faire adhérer le fisc à l'idée d'un amortissement financier des biens. D'autres points liés à la taxe sur les services communaux ne sont pas totalement réglés. □

F.Fa

Leasing: Le lobby africain se structure à Casablanca



• Les opérateurs vont se regrouper en une fédération continentale

• Les leaseurs veulent bousculer l'hégémonie du crédit bancaire

AVEC plus d'un demi-siècle d'expérience, les opérateurs marocains du leasing ont beaucoup à partager avec leurs collègues du continent. Ils vont ensemble se rassembler au sein d'une fédération. Celle-ci sera officiellement constituée ce mardi 9 mai, au lendemain des premières assises africaines du leasing à Casablanca. «Il est difficile d'anticiper la direction des discussions, mais c'est d'abord une opportunité pour mieux nous connaître», relève Abdesslam Bouirig, président de la section Crédit-bail à l'Association professionnelle des sociétés de financement (APSF).

L'APSF et la SFI, filiale de la Banque mondiale, organisent l'événement. Le crédit-bail se développe sur plusieurs marchés



Le marché marocain du crédis-bail doit sa résistance à l'explosion des ventes des véhicules automobiles. En 2016, 130.000 voitures ont été écoulées (Ph. L'Economiste)

du continent, mais il reste encore loin des solutions de financement privilégiées par les entreprises, surtout les PME. Au Maroc, les sociétés de leasing contribuent aux alentours de 15% au financement de l'investissement, ce qui n'est pas négligeable. L'une des missions de la Fédération africaine de leasing sera d'assurer la vulgarisation du crédit-bail. Dans bien des cas, cette solution peut s'avérer plus intéressante que le crédit bancaire classique. Le leasing offre notamment une plus grande marge de manœuvre en termes de trésorerie. «Nous pouvons réaliser des montages spécifiques pour coller au cycle de trésorerie des entreprises», sou-

tient le président de la section Crédit-bail à l'Association professionnelle des sociétés de financement. Pour des entreprises qui ont par exemple un parc de véhicules important, il y a un certain avantage lié à l'externalisation de la gestion de la flotte. Ce sont des actifs qui ne sont pas logés au bilan. De plus, l'entreprise pourra se concentrer sur son métier de base.

Cela dit, l'attractivité du leasing est aussi conditionnée à l'existence d'un environnement réglementaire et fiscal. Personne n'aime l'instabilité. Or, ces dernières années, les règles ont beaucoup évolué, pas toujours dans le sens souhaité selon les opérateurs.

En 2008, le relèvement de 10 à 20% de la TVA appliquée aux opérations de leasing a contribué à détourner les emprunteurs de cette source de financement. Plusieurs autres sujets font l'objet d'incessants allers-retours avec le régulateur et l'administration fiscale. Ces expériences seront exposées lors des débats de ce lundi.

Le renforcement de la coopération sud-sud et les opportunités d'affaires communes qu'elle crée ont mis en évidence la nécessité d'harmoniser les cadres réglementaires pour encourager et soutenir le business. En ce sens, l'action de la Fédération auprès des instances publiques sera tout aussi déterminante pour favoriser une convergence des règles vers les meilleurs standards. À côté de cela, il faudra que l'appareil judiciaire soit plus efficace. Or, c'est un facteur handicapant dans la plupart des économies africaines. Régler un litige devant les tribunaux est souvent un cauchemar. Il faut pas moins de trois ans et demi pour régler une insolvabilité. □