

L'écosystème du poids lourd en panne

- Le contrat de performance signé en 2015
- Les professionnels relancent le gouvernement
- Le parc est vieillissant: 40.000 camions âgés de plus de 37 ans



Le barème de la vignette applicable aux camions et véhicules articulés (tracteur+remorque) à partir de janvier 2018 introduit une baisse pour les camions entre 9 et 33 tonnes et une hausse à partir de 33 tonnes

C'EST un autre exemple du manque de synchronisation des stratégies sectorielles. Le gouvernement a signé un contrat de performance avec les industriels pour la création de l'écosystème «poids lourd et carrosserie industrielle» le 28 juillet 2015. Deux ans plus tard, les choses n'ont pas du tout bougé, surtout du côté du gouvernement. D'autres écosystèmes sont d'ailleurs dans la même situation.

Parmi les dispositions prévues par cet accord, figure le renouvellement du parc

de camions grâce à une subvention. Or, le programme qui avait été déployé en 2014 a pris fin le 31 décembre 2016 sans que le budget d'environ 1 milliard de DH ne soit entièrement utilisé. Le dispositif n'a pas été reconduit dans la loi de finances 2017. Ce qui est contradictoire avec les ambitions de l'écosystème poids lourd et carrosserie

de camions grâce à une subvention. Or, le programme qui avait été déployé en 2014 a pris fin le 31 décembre 2016 sans que le budget d'environ 1 milliard de DH ne soit entièrement utilisé. Le dispositif n'a pas été reconduit dans la loi de finances 2017. Ce qui est contradictoire avec les ambitions de l'écosystème poids lourd et carrosserie

puisque le contrat de performance prévoyait l'interdiction progressive des camions de plus de 20 ans. Un objectif qui ne pourra jamais être atteint faute d'un incitatif en raison des caractéristiques des entreprises de transport: trop petites et majoritairement informelles. «La prime de renouvellement du parc a un double intérêt. D'abord économique, puisque les bénéficiaires pourraient améliorer leur rentabilité en achetant des véhicules plus performants et plus économes. De plus, l'utilisation de nouveaux véhicules permettra de réduire le nombre d'accidents ainsi que les émissions de CO₂», explique Adil Zaïdi, président du Groupement du poids lourd et de la carrosserie (GPLC).

La feuille de route de l'écosystème porte également sur la réalisation d'une étude sur

Les objectifs de l'écosystème à l'horizon 2020

- 24.000 employés
- 35.000 unités
- 30% de la production à l'export
- 6 milliards de DH de CA
- 8 milliards de DH de PIB additionnel

précédents (entre 2006 et 2013). Selon les derniers chiffres communiqués par le ministère du Transport, seuls 800 dossiers avaient été déposés. En cause, l'absence d'un apport personnel chez les transporteurs ainsi que les conditions d'éligibilité jugées rétrogrades par les industriels. «Les critères d'attribution de la prime sont basés sur le passé et non pas l'avenir. Or, il faudrait revoir les conditions d'octroi de la prime en fonction du véhicule que le bénéficiaire souhaite acquérir et sa disposition à intégrer le circuit formel», précise Zaïdi.

La subvention était assortie d'une prime à la casse. Le ministère a lancé il y a quelques semaines un appel d'offres pour la sélection d'un 2e démolisseur.

Outre les conditions d'octroi de la subvention, certains transporteurs pointent du doigt les lourdeurs administratives. Le ministère a procédé à la régionalisation du

Les camions soumis à la vignette

A partir de janvier 2018, les camions ne seront plus soumis à la taxe à l'esieu, mais à la vignette à l'image de véhicules de tourisme. Le barème sera légèrement différent à partir des véhicules de 9 tonnes. Les hausses de tarif varieront entre 450 et 2.000 DH. Une augmentation qui n'inquiète pas outre mesure les industriels. Adil Zaïdi, président du Groupement du poids lourd et de la carrosserie (GPLC) explique que le différentiel sera amorti puisqu'un camion parcourt en moyenne environ 100.000 km par an. □

le parc de camions. Celle-ci a déjà été finalisée. Ainsi, sur 140.000 camions, 39.200, soit un tiers, ont plus de 37 ans d'âge. Environ 58.000 ont plus de 20 ans. Une situation qui s'explique par l'atomicité de l'activité du transport de marchandises puisque environ 90% des entreprises possèdent 1 ou 2 camions tout au plus. Les entreprises structurées opérant dans le secteur ne sont pas légion. La vétusté du parc est également attribuée à la sous-capitalisation des petites structures. D'où des difficultés pour accéder à un financement destiné à l'acquisition de véhicules neufs. Par ailleurs, les opérateurs œuvrant dans l'informel ne génèrent pas suffisamment de revenus pour disposer d'une solide assise financière. C'est ce qui explique notamment le faible engouement pour la prime de renouvellement malgré son relèvement par rapport aux programmes

dépôt de dossier, en vain. Une chose est sûre: les modalités du dispositif devront être revues car l'enjeu est de taille. Les vieux camions qui sillonnent les villes représentent un vrai danger en termes de sinistralité, sans oublier la surconsommation de gasoil. Un véhicule vétuste consomme environ 50/l contre 30/l pour un modèle neuf. Le même raisonnement est valable pour les autocars qui quittent souvent les gares routières avec un petit nombre de passagers à bord et qui sont énergivores.

Le GPLC s'attend à être reçu par le gouvernement, particulièrement les ministres des Finances et du Transport. L'objectif étant de relancer l'écosystème et d'inclure de nouveau un programme de renouvellement du parc de camion dans le projet de loi de finances 2018. □

Hassan EL ARIF