

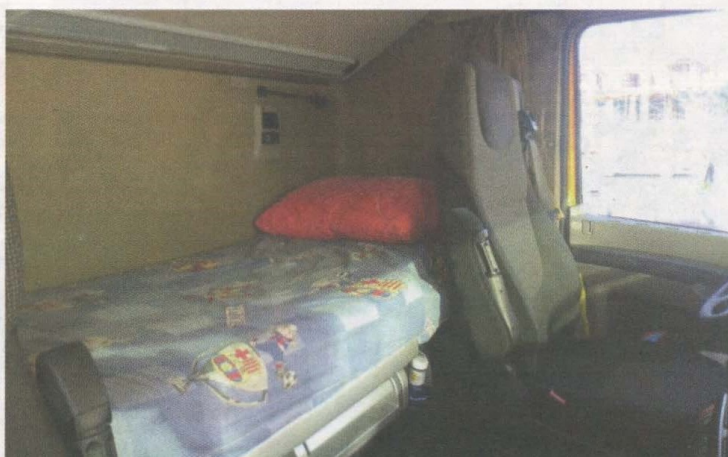
Le Maroc rattrapé par la réglementation européenne

• A partir du 1er juillet, l'Espagne interdira le repos hebdomadaire dans la cabine des camions

• Une mesure destinée à contrer le «dumping social» des pays de l'Est

• Gros impact attendu sur les coûts de production

L'ÉCHÉANCE du 1er juillet 2018 fait déjà trembler les opérateurs du transport international routier (TIR). A partir de cette date, les camionneurs qui circulent en Espagne n'auront plus le droit de se reposer dans la cabine de leur véhicule. Le voisin du nord rejoint ainsi le groupe de pays ayant interdit le repos



Les chauffeurs professionnels marocains n'auront plus le droit d'utiliser leur cabine pour se reposer pendant les 45 heures prévues par la législation européenne (Ph. Khalifa)

hebdomadaire de 45h dans la cabine des camions: France, Allemagne et Belgique. La mesure avait été instaurée en 2017 par l'Hexagone (Loi Macron) pour lutter notamment contre le dumping social des so-

ciétés immatriculées dans les pays de l'Est et dont les conditions de travail ne sont pas conformes aux normes européennes.

La mesure impactera directement les sociétés marocaines. Leurs chauffeurs seront obligés de loger dans un hôtel pour se reposer pendant la durée réglementaire. Ce qui entraînera des charges supplémentaires. En effet, dès qu'un camionneur marocain arrive en Espagne, il est obligé de se reposer dans une aire de repos pendant 9 heures avant de pouvoir reprendre la route. Cette obligation est imposée par l'Espagne parce qu'elle ne reconnaît pas le

charges supplémentaires qui se traduiront par un renchérissement des tarifs. En plus de ce surcoût, les chauffeurs doivent parfois faire preuve d'agilité pour que le temps du repos coïncide avec une aire de repos ou un secteur où il y a un hôtel. Il ne faut pas se tromper d'itinéraire car le tachygraphe continue de tourner. Sinon, le chauffeur risque d'être en infraction par rapport au temps de conduite réglementaire. L'amende est de 1.800 euros. Le code français des transports prévoit, lui, une peine d'emprisonnement d'un an et une amende de 30.000 euros en cas de non-respect du temps de repos.

Il y a quelques années, le Maroc avait signé l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR). Un atelier national a même été organisé en avril 2014 par le ministère de l'Équipement et l'UE pour sensibiliser les acteurs du transport de voyageurs et de marchandises sur les objectifs de l'AETR. En principe, le gouvernement devait équiper les agents de contrôle (police et gendarmerie), entre autres, de lecteur de chronotachygraphe numérique. Ce qui aurait pu donner un gage de confiance aux autorités européennes en matière de contrôle du temps de conduite et de repos.

Les opérateurs nationaux du TIR sont moins compétitifs que leurs principaux concurrents, les Espagnols, en raison aussi

Ce que dit le code de la route

DEPUIS sa promulgation en 2010, le code de la route a introduit la notion de temps de conduite et de repos des chauffeurs professionnels. Ainsi, la durée de conduite est plafonnée à 9h et suivie d'un temps de repos minimum de 45 minutes. Les véhicules utilisés dans le transport de personnes ou de marchandises doivent obligatoirement être équipés d'un instrument de mesure du temps de conduite (article 103-10). A défaut, le véhicule doit être immobilisé jusqu'à ce que le chauffeur achète un chronotachygraphe. Le chauffeur se voit remettre un récépissé le temps d'installer l'appareil dans un délai de 96 heures (article 104).

En cas de non-respect par l'entreprise ou le chauffeur du temps de repos, le code de la route prévoit une peine de 1 à 6 mois de prison et une amende de 5.000 à 12.000 DH (article 164). □

système de contrôle du temps de conduite des chauffeurs du TIR marocains.

«Ce traitement ressemble à une barrière non tarifaire. Il pénalise notre compétitivité en termes de temps de livraison car un exportateur local privilégiera toujours une société de transport espagnole plutôt que marocaine car elle n'est pas confrontée à la contrainte du temps de repos de 9h comme les nationaux», explique Rachid Tahri, vice-président de la Fédération du transport et de la logistique.

L'interdiction du temps de repos hebdomadaire dans la cabine du camion obligera les chauffeurs, à l'aller comme au retour, à loger dans un hôtel. D'où des

du coût du gasoil. Au Maroc, le carburant coûte en moyenne 10 DH selon les régions. Sur ce prix, les sociétés de transport récupèrent en guise de compensation 10% de TVA. Ce qui revient à 9 DH/l. Le gouvernement n'ayant pas pu faire passer la hausse du taux de la taxe à 14%. En revanche, les sociétés espagnoles payent leur gasoil autour de 6 DH au lieu d'un prix de vente public de 12,39 DH environ grâce à l'application de la notion de gasoil professionnel, taxé à 20%. Là encore, le gouvernement n'a toujours pas accepté d'intégrer ce principe réclamé par la CGEM dans la loi de finances. □

Hassan EL ARIF