

L'industrie automobile accélère le TIR

• Le transport international routier voit son activité exploser de 35% par an

• La profession condamnée à monter dans la chaîne de valeur

• Le Maroc obtient une augmentation de son quota de visas

L'INDUSTRIE automobile est aujourd'hui le principal moteur de croissance des entreprises du transport international routier (TIR). Les commandes pleuvent, entraînant une explosion du nombre de voyages effectués par les poids lourds marocains entre le Royaume et la France en 2017: 25.812 alors que le contingent était fixé à 22.000. Chiffre correspondant au nombre d'autorisations délivrées par les autorités françaises.

La dernière Commission mixte maroco-française sur les transports internationaux routiers de voyageurs et de marchandises a obtenu plus de 36.000

vient d'être consentie par la France. Mais que ce soit pour 2018 et 2019, les quotas devraient être largement dépassés. Une chose est sûre: il n'y a pas de risque de

cantonnés dans un rôle de sous-traitants puisqu'ils n'offrent que la traction. La visibilité offerte par l'automobile devrait pousser les opérateurs à investir afin de couvrir la totalité du service. C'est un changement de leur modèle économique.

Pour l'instant, ce sont les Français qui tirent le plus profit de la croissance de l'activité.

En revanche, les opérateurs marocains montent en flèche dans le transport frigorifique puisqu'ils s'adjuquent actuellement près de 40% de parts de marché. Une montée en régime qui s'explique par les investissements consentis sans pour autant gagner en taille. Pourquoi les autres segments ne suivent-ils pas la même trajectoire? «Les entreprises ont besoin d'un accompagnement financier pour pouvoir investir dans la construction d'entrepôts logistiques, la formation, l'équipement... mais aussi d'une révision des textes réglementant le transport», confie Tahri. Les opérateurs nationaux devraient également pouvoir s'implanter de l'autre côté de la rive méditerranéenne pour offrir des prestations à plus forte valeur ajoutée. Tout cela nécessite des investissements lourds.

Les accords bilatéraux ont également un impact structurant sur le secteur. En effet, pour des considérations écologiques, seuls les camions de la norme Euro 5 sont normalement autorisés à circuler en France. Mais pour le Maroc, la partie française a accordé pour 2019 un lot de 11.000 auto-

TIR : Les quotas d'autorisations France-Maroc 2019

- 25.000 pour les camions Euro 5
- 11.000 pour les véhicules Euro 3
- 500 autorisations à temps Euro 5⁽¹⁾



(1) Autorisations permettant 25 voyages délivrées aux entreprises effectuant plusieurs livraisons en France chaque année

Source : PV de la réunion de la Commission mixte Maroc-France, réunie les 11 et 12 avril à Paris

autorisations pour l'exercice 2019. Soit 50% de plus que le précédent quota. Les nationaux en avaient demandé 41.000. En 2018, le quota a été arrêté à 22.000. Or, au 31 mars dernier, les transporteurs avaient déjà consommé la moitié. Si bien qu'une rallonge de 7.000 visas supplémentaires

rupture des échanges entre les deux pays. Des autorisations exceptionnelles pourront toujours être délivrées.

La tendance est ainsi en train de s'inverser. A présent, ce sont les Marocains qui réclament des autorisations pour pouvoir livrer des marchandises en France et non plus leurs homologues de l'Hexagone. «Depuis ces trois dernières années, l'activité du transport de marchandises entre le Maroc et la France enregistre une hausse annuelle de 25 à 30% grâce au développement de l'automotive. Nous devons maintenant anticiper l'entrée en service de l'usine PSA en janvier 2019 et qui générera un surcroît d'activité pour notre secteur»,

Le transport voyageurs à la peine

DEPUIS la signature de l'accord marocain sur l'open sky, les entreprises de transport de voyageurs ont vu leurs parts de marché se réduire en peau de chagrin. Le prix du billet d'avion étant devenu plus compétitif que celui de l'autocar. Pour garder la tête hors de l'eau, certaines sociétés se sont rabattues sur la messagerie mais de manière déguisée. Elles transportent des colis sous prétexte qu'il s'agit de bagages non accompagnés. Les contrôleurs constatent régulièrement des abus puisque les bagages sont parfois des marchandises passibles de taxes. La partie française s'est d'ailleurs plainte que certains autocars soient non seulement en surcharge, mais tractent aussi des remorques pleines à craquer alors qu'il y a un petit nombre de passagers, voire aucun. Ce qui constitue pour les autorités françaises de la messagerie et non plus du transport de voyageurs. □

déclare Rachid Tahri, vice-président de la Fédération du transport et de la logistique de la CGEM. Le transport de marchandises s'oriente progressivement vers des exportations à plus forte valeur ajoutée. Cela compense le recul des commandes du textile-habillement et des composants électriques et électroniques.

Les entreprises de TIR transportent des composants automobiles et non pas des voitures qui sont convoyées par train jusqu'au port TangerMed, puis jusqu'en France ou en Turquie avant d'être prises en charge par des poids lourds européens.

Dans le transport des composants automobiles, les opérateurs marocains restent

risations pour des poids lourds Euro 3. Les opérateurs qui ciblent la France devront donc renouveler leur flotte. En effet, dès janvier 2020, les autorités françaises seront intransigeantes.

La délégation marocaine a de nouveau demandé que les camions de moins de 6 tonnes soient exclus du quota de 36.000 autorisations pour avoir une rallonge de 6.000 visas car ces véhicules sont dédiés uniquement à la messagerie et ne font pas de concurrence au transport de marchandises. Cette requête a été rejetée du fait qu'elle n'est pas conforme à la législation française. □

Hassan EL ARIF