

Le marché de la moto progresse à deux chiffres

• Plus de 43% de croissance entre 2010 et 2016

• Yamaha se positionne avec sa plateforme régionale

LE marché de la moto entame un grand virage. Des opérateurs, comme Mifa Motors, distributeur exclusif de la marque Yamaha depuis près d'un demi-siècle, s'y préparent. Le lancement de sa plateforme régionale, prévue pour fin juin 2018 à Marrakech, est assez révélateur. L'enseigne vient d'entamer les travaux d'une agence «nouveau concept» qui s'étale sur 500 m². «Elle sera répartie entre les univers motorisation et musique de Yamaha. La majeure partie de notre agencé sera réservée aux grosses cylindrées, aux golf cars et aux engins nautiques», annonce Abdeslam Sijelmassi, le PDG de Mifa Group. Avec la vente directe de pièces de rechange et de lubrifiants. Un corner plus modeste sera dédié aux mordus du son.

La plateforme de Marrakech sera la première d'une série d'investissements. Le management n'a pas souhaité pour l'instant dévoiler l'échéancier, les villes ciblées et le budget global de sa stratégie. Inspirée en partie de ce que fait son concurrent US, Harley Davidson, la marque japonaise va créer à son tour le Yamaha Club Riders. «Les motards passionnés par nos modèles vont pouvoir partager leur expérience, particulièrement en matière de mobilité: tournées, circuits, compétitions», précisent les promoteurs de l'enseigne.

Le choix de la ville ocre n'est pas anodin. «Elle est de loin le premier marché moto au Maroc pour des raisons géographiques et historiques», relève le PDG de Mifa Group. D'une part, Marrakech c'est un peu les Pays-Bas avec ses terres plates et son climat sec qui favorisent les déplacements à deux roues. La location de moyens de transport, qui va de la bicyclette au quad, est très développée en raison aussi d'une forte activité touristique. D'autre part, la ville compte un parc conséquent de petites cylindrées. La région de Tensift-Al Haouz et ses 3,5 millions d'habitants sont très portés sur les motocycles de 50 cm³. Yamaha installe donc sa nouvelle forteresse commerciale au cœur de la plaine du Haouz. Cette plateforme régionale sera appuyée par un vaste réseau de points de vente probablement agréés et la formation d'une dizaine de mécaniciens pour la maintenance des engins afin de renforcer son service après-vente, précise Mifa Group. L'offensive de Yamaha suit ainsi l'évolution d'un marché prometteur et en pleine croissance.



Les grosses cylindrées connaissent une démocratisation remarquable ces dix dernières années. Plusieurs associations de motards ont d'ailleurs vu le jour pour silloner le Maroc, ici la région de Kelaât Megouna au Sud (Ph. Benjdya.)

En effet, le nombre de motocycles est passé de 31.353 en 2010 à 55.517 en 2016. Soit une progression de 43,5% sur 7 ans, selon les données les plus récentes du ministère de l'Équipement, du Transport et de la Logistique. Ces chiffres concernent uniquement les grosses cylindrées (125 cm³ et plus). A l'instar des véhicules à quatre roues, la réglementation les oblige à obtenir une immatriculation auprès du service des mines. Et ce, contrairement aux motos 50 cm³ qui ont plutôt un numéro de série remis par les

centres de visite technique agréés. Impossible de disposer des statistiques sur ce segment. Le ministère de Transport est en train d'opérer un recensement du parc existant, selon nos informations.

«Toutefois, l'évolution du marché motorcycle est significative dans les deux segments au même titre que celle relevée dans l'automobile. La hausse du taux d'équipement s'explique notamment par un accroissement du pouvoir d'achat et la facilité de déplacement qu'offre la moto», précise Khalid Cherkaoui, secrétaire

général du ministère du Transport. Le nombre de candidats qui se présentent chez les auto-écoles pour passer leur permis moto est de plus en plus important, selon les échos du marché.

D'autres paramètres entrent en jeu, comme la croissance démographique. Elle est passée de 29,8 millions d'habitants en 2004 à 33,8 millions en 2014, selon le Haut commissariat au plan (HCP). Le Maroc s'urbanise à vue d'œil: plus de la moitié de sa population vit en ville. Le taux d'urbanisation est de 60,3% en 2014 contre 55,1% en 2004. «L'extension des villes crée un besoin pressant de mobilité. Or, les moyens de transport (collectifs surtout) sont limités», relève le distributeur de Yamaha Motors. La moto se révèle une alternative tentante pour les usagers. «La croissance du marché va se confirmer dans les prochaines années», pronostique Abdeslam Sijelmassi. D'autant plus que les prix des engins importés d'Asie sont incitatifs: de 7.500 à 8.000 DH, selon le top management. Le distributeur a commercialisé par le passé la fameuse mobylette MBK. Mifa Motors travaille sur un projet de mobilité de masse: ses représentants «n'écarter pas» l'idée «de commercialiser dans un futur proche» de nouvelles marques. □

Faiçal FAQUIHI

Du bon lobbying pour doper le parc des deux roues

UN autre paramètre est en train de modifier la structure du marché de masse, celui de la moto de petite cylindrée. «Le segment du 50 cm³ est en pleine croissance depuis le changement de la réglementation en 2015: l'obligation d'avoir une immatriculation (numéro de série). Auparavant, 700.000 engins sur 1 million circulaient en toute illégalité. En termes de performance, les utilisateurs sont passés à un autre type de motorisation plus puissante. De plus, un automobiliste n'a pas besoin de permis moto pour conduire un trois roues, comme pour les triporteurs. Il faut s'attendre à une évolution naturelle vers le 125 cm³, comparable à celle de l'Europe», relève le patron de Mifa Group, Abdeslam Sijelmassi. A condition qu'un conducteur ait besoin uniquement de son permis auto pour conduire ce type de cylindrée. Ce qui revient à calquer la réglementation applicable actuellement aux petites cylindrées à celle du 125 cm³.

Cette convergence réglementaire avec l'Union européenne n'est pas d'actualité. Mais les grands importateurs distributeurs, comme Mifa Group,



D'année en année, la progression du parc moto de grosse cylindrée se confirme

sont convaincus qu'une telle option «va changer le paysage de la mobilité». Le plus gros volume de l'offre ne sera plus basé uniquement sur le 50 cm³. Les possibilités de choix seront élargies à une motorisation plus puissante, à des modèles variés et donc à un plus grand nombre de marques. Mais cette transformation du marché demeure dépendante d'un changement réglementaire qui suscite des réserves. «Manœuvrer un 125 cm³ exige des aptitudes de conduite

assez particulières d'où l'exigence d'un permis moto. La sécurité routière est une priorité pour nous», déclare le SG du ministère du Transport, Khalid Cherkaoui. Les deux roues et les piétons demeurent les premières victimes des accidents de la route. D'un autre côté, encourager l'usage de la moto et de la bicyclette peut servir à décongestionner le trafic. C'est cela aussi faire du bon lobbying. □

F.F.