

L'État mandate Indra pour organiser la filière au Maroc

C'est finalement le français Indra qui a remporté en partenariat avec le cabinet Deloitte, le marché d'organisation de la filière de gestion des véhicules en fin de vie au Maroc. La filiale commune de Renault et Suez est donc chargée de dresser un diagnostic de la situation actuelle et mettre en place un schéma directeur pour l'organisation et le développement d'une filière de recyclage et de valorisation des véhicules en fin de vie.

C'est fait. Le spécialiste français du recyclage automobile, Indra, a remporté en partenariat avec le cabinet Deloitte, l'appel d'offres du ministère de l'Équipement pour le développement d'une filière de gestion des véhicules en fin de vie. «Rempporter cet appel d'offres au Maroc nous offre une possibilité formidable, celle d'accompagner un pays dans l'organisation de sa filière de recyclage automobile», déclare dans un communiqué Loïc Bey-Rozet, directeur général d'Indra Automobile Recycling. Selon lui, ce projet majeur ouvrira certainement la voie à d'autres pays du continent.

Les deux adjudicataires auront pour missions de dresser un diagnostic de la situation actuelle et mettre en place un schéma directeur pour l'organisation et le développement d'une filière de recyclage et de valorisation des véhicules en fin de vie. Indra est détenue à parité par Renault et Suez.

La société, qui emploie 174 salariés, a engrangé 45 millions d'euros de chiffre d'affaires en 2017. L'entreprise, qui anime un réseau de 350 centres «véhicules hors d'usage» (CVHU), revendique la déconstruction de plus de 350.000 voitures en France l'année dernière, avec un taux de valorisation et de réutilisation supérieur à 95%.

Rappelons que le département de l'Équipement avait lancé en août 2017 un appel d'offres portant sur la réa-

lisation d'une étude pour l'organisation de la filière des véhicules en fin de vie. Le projet s'inscrit dans le cadre d'un accord de don octroyé au Maroc par l'Agence française de développement (AFD). L'étude devra comprendre un diagnostic de l'état de récupération, de recyclage et de valorisation des véhicules en fin de vie avec un schéma directeur adapté au contexte national pour la mise en place d'une filière organisée et opérationnelle de valorisation.

Le parc automobile au Maroc a enregistré ces dernières années une croissance indéniable. Selon les données de l'Équipement, il est estimé, à fin 2014, à 3,5 millions d'unités tous véhicules confondus. «Le marché est en constante progression depuis le début des années 90 et il a enregistré une nette accélération avec le démarrage de l'usine Renault Tanger, qui produit 400.000 véhicules par an, et la mise en place d'un régime fiscal avantageux qui attire les industries.

Cependant, l'âge moyen des véhicules dépasse les 15 ans et le marché de l'occasion est très actif dans ce domaine (407.203 demandes en 2014)», détaille le ministère. Selon lui, comme pour les autres secteurs économiques, cette évolution s'est traduite par la génération de déchets ayant un impact négatif sur la santé et l'environnement en l'absence de filières spécialisées pour leur gestion : carcasses, véhicules en fin de vie, etc. «À l'instar des pays en voie de développement, l'évolution rapide du contexte socioéconomique au Maroc a favorisé l'émergence de modes de production et de consommation peu soucieux de la problématique de l'environnement.

Une situation qui s'est essentiellement traduite par des modifications notables au niveau des quantités et de la qualité des déchets solides», explique le département de l'Équipement. Selon le ministère, le concept de la



Indra anime un réseau de 350 centres de «véhicules hors d'usage» et revendique la déconstruction de plus de 350.000 voitures en France en 2017, avec un taux de valorisation et de réutilisation supérieur à 95%.

hiérarchie de gestion des déchets suggère que l'option la plus efficace sur le plan environnemental est de réduire la production des déchets. Comme deuxième option, l'Équipement évoque la réutilisation des produits et matériaux pour le même usage ou pour un usage différent.

«À défaut, il faudra chercher à valoriser les déchets à travers le recyclage, le compostage ou la production d'énergie. Si aucune de ces options n'est faisable, alors on optera pour l'enfouissement qui reste la solution ultime dans tout le processus d'élimination», détaille le ministère dans le cahier des prescriptions spéciales accompagnant l'appel d'offres. Le mix entre ces options doit être techniquement et économiquement faisable et adapté au contexte, socioéconomique du pays. Ce mix,

souligne l'Équipement, est appelé à évoluer dans le temps en fonction de la maturité de l'environnement «pro-pice» à une gestion durable des déchets. Le développement des filières de valorisation est un pas vers l'économie circulaire. Il constitue, selon le ministère, le premier pas d'une stratégie de sortie à moyen et long termes de l'option «mise en décharge».

Les services de Abdelkader Amara rappellent, par ailleurs, que le Royaume a clairement annoncé sa volonté de développer le recyclage dans le respect de la dimension sociale et environnementale. Il a défini un objectif stratégique : le recyclage de 20% et la valorisation supplémentaire, sous différentes formes, d'au moins 30% des déchets à l'horizon 2020. ■

L'âge moyen des véhicules au Maroc dépasse les 15 ans.

Saïd Naoumi