

# Transport: La prime de renouvellement revalorisée

• 20 à 25% en moyenne de hausse prévue

• Le programme s'étalera sur cinq ans contre trois auparavant

C'EST le souhait de l'Association professionnelle des sociétés de financement (APSF): intégrer les sociétés de leasing dans le processus de renouvellement du parc d'autocars et de camions. «Elles pourraient y jouer le rôle de facilitateurs qui assurent le risque partiel ou total du contrôle en concertation avec les autorités», souligne Mohamed Amimi, membre du conseil d'administration de l'APSF<sup>(1)</sup>.

La prime accordée par l'Etat transiterait par les sociétés de leasing au lieu d'être versée directement aux constructeurs. Une requête que les leasurs comptent bien déposer auprès des autorités mais qui sou-

lève d'ores et déjà des réserves de la part de la Fédération du transport: «Il faut une offre complète qui intègre l'assurance et

Les enjeux sont importants puisque le potentiel dépasse 87.000 véhicules à renouveler. Le montant de l'aide

entreprise peut bénéficier d'une aide pour deux véhicules par an. Le montant est de 190.000 DH pour les capacités

Prime de renouvellement du transport interurbain des voyageurs (en DH)				
Age du véhicule	Entre 9 et 15 sièges	Entre 16 et 20 sièges	Entre 26 et 39 sièges	Plus de 40 sièges
Entre 15 et 20 ans	190.000	310.000	420.000	550.000
Supérieur ou égal à 20 ans	170.000	280.000	375.000	500.000

Source: Chambre des conseillers

La prime de renouvellement sera de 190.000 DH pour les véhicules comptant 9 à 15 sièges et dont l'âge est compris entre 15 et 20 ans

l'entretien. Les camions ciblés par le programme ont plus de 20 ans, leurs propriétaires ne connaissent rien à l'électronique. Il faut aussi que les petites structures n'aient pas à supporter les retards de versement de la prime.

L'Etat par véhicule sera revalorisé en moyenne de 20 à 25%. Un amendement dans ce sens a été adopté par la Commission des finances à la deuxième Chambre.

Le dispositif s'articule autour de deux composantes: une subvention pour l'achat d'un véhicule neuf et une prime à la casse. Si la mesure est validée par la première Chambre, elle sera appliquée dès le 1er janvier 2019 et s'étendra jusqu'au 31 décembre 2023. «Cela donnerait plus de visibilité aux opérateurs puisque le dispositif s'étendra sur cinq ans contre trois ans auparavant», indique Brahim Baamal, directeur du transport routier et de la sécurité routière au ministère du Transport. Mais rien ne garantit que le mécanisme sera opérationnel dès le 1er janvier 2019 au regard des lourdeurs de la procédure. «Au début, tous les dossiers étaient centralisés à Rabat. Nous avons répondu à ce problème en déconcentrant l'octroi des primes pas uniquement au niveau des régions mais aussi au niveau des provinces», poursuit Baamal.

Le département du Transport a également essayé de pallier un nombre limité, un seul à Casablanca, de prestataires chargé de «la casse des véhicules» en accordant de nouvelles autorisations. L'idéal aurait été d'avoir un prestataire par région, mais les appels à manifestation d'intérêt ont été infructueux.

Le programme cible notamment les véhicules de transport collectif routier des voyageurs, le transport de marchandises ainsi que les véhicules de remorquage (dépannage) et des auto-écoles. Il a été étendu à ceux dont le poids en charge est compris entre 3 et 3,5 tonnes mais à condition que le renouvellement porte sur des camions de plus de 3,5 tonnes. Ce qui devrait permettre aussi de lutter contre l'informel. Dans le transport de voyageurs par exemple, chaque

de 9 à 15 places et peut aller jusqu'à 550.000 DH pour ceux qui comptent plus de 40 sièges (véhicules âgés entre 15 et 20 ans). Pour le transport en commun dans le rural, la prime est fixée à 180.000 DH pour les véhicules dont l'âge est compris entre 15 et 20 ans et 160.000 DH au-delà de 20 ans. En contrepartie, l'entreprise s'engage à mettre le véhicule concerné à la disposition de l'administration pour son retrait définitif de la circulation.

Pour sa part, la prime à la casse peut être accordée chaque année dans la limite de 3 véhicules. Son montant est de 80.000 DH pour les capacités de 9 à 15 sièges et peut atteindre 300.000 DH pour les 40 sièges et plus.

Le budget alloué au dispositif est fixé à un minimum de 250 millions de DH par an, soit 1,250 milliard de DH minimum durant les cinq prochaines années. Des rallonges budgétaires dont le montant dépendra de la demande sont possibles.

Jusque-là, le programme mis en place a permis le renouvellement de 3.000 véhicules pour une prime globale accordée de 400 millions de DH alors que le budget alloué dépassait un milliard de DH. «Les budgets étaient disponibles mais le programme n'a pas suscité un fort engouement. Nous avons tenté de remédier aux causes dans le projet de loi de finances», concède le responsable du ministère du Transport. Des rectifications jugées tardives par la Fédération du transport qui appelle également à fluidifier les remboursements. «Il faut plus d'une année pour recevoir les remboursements. Quand ils sont effectués nous ne savons pas à quels dossiers ils sont rattachés et il faut toute une gymnastique pour le savoir. Nous avons également du mal à suivre les étapes de l'évolution des dossiers», souligne un concessionnaire. L'administration est encore une fois interpellée sur la nécessaire simplification des procédures. □

Khadija MASMOUDI



(1) L'APSF a organisé les assises nationales du leasing jeudi 6 décembre à Casablanca.

# Le leasing cherche de nouveaux relais de croissance

• Plus d'innovation-produits et une feuille de route

• Les entreprises attendent des délais de traitement réduits

IL représente 15% de la formation brute du capital fixe, un encours de 45,5 milliards de DH à fin 2017... Le crédit bail est à la recherche de nouveaux relais de croissance. Le programme de renouvellement du parc des véhicules de transport de marchandises et les projets liés à l'efficacité énergétique lui en ouvrent quelques uns. Une nouvelle feuille de route sera engagée par la profession qui a commandité une étude sur la perception du crédit bail.

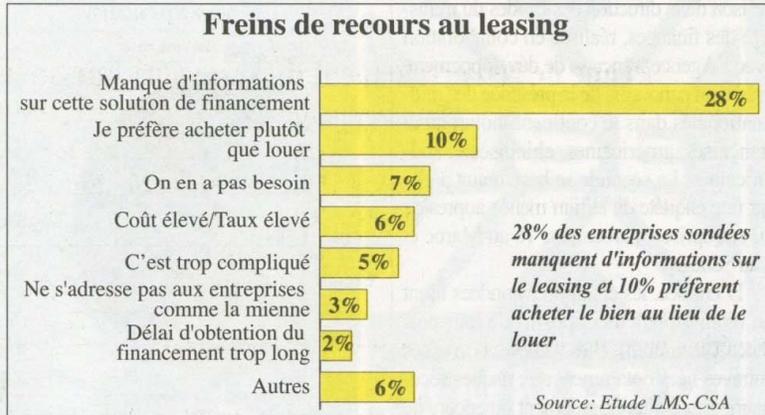
Les résultats préliminaires de l'enquête menée par LMS-CSA relève que les entreprises ont des attentes par rapport aux conditions d'octroi, la procédure, le coût, le délai et la gestion du financement. Elles souhaitent plus de célérité dans le traitement des dossiers, une semaine

maximum. S'y ajoutent le respect des engagements en termes de prélèvements et plus de réactivité dans la mise à dispo-

leasing. Celles-ci nécessitent une offre sur mesure qui tient compte de leur capacité. «Le développement du leasing dépend de

financement (APSF). L'idée est de mieux outiller les opérateurs pour qu'ils accompagnent les entreprises. L'enquête de LMS-CSA a d'ailleurs révélé que «près des deux tiers des entreprises qui comptent investir sur les cinq prochaines années envisagent de recourir au leasing».

Le secteur travaille sur une nouvelle feuille de route 2018-2020. Plusieurs chantiers sont déjà engagés. Sur le volet fiscal par exemple, les opérateurs demandent la révision du traitement de la déductibilité des provisions (note circulaire de la DGI de 2017). L'environnement juridique est également important surtout que la dimension risque est au cœur du métier. «Le traitement des difficultés d'un client qu'il s'agisse d'un redressement judiciaire ou d'une liquidation constitue un vrai sujet. Les pratiques peuvent différer d'un tribunal à l'autre surtout en cas de liquidation judiciaire où le bien mis à disposition du client par le leaseur peut-être mis à la vente par le tribunal», poursuit Bouirig. Or le droit de propriété est garanti par l'article 39 de la constitution. □



sition de l'échéancier et de la main levée. Comme l'explique Abdenbi Louitri, directeur de LMS-CSA le secteur est face à deux catégories: la première est composée de clients-utilisateurs qui doivent être fidélisés. Ces clients ont également besoin de produits innovants.

La deuxième catégorie englobe toutes les entreprises qui n'ont jamais utilisé le

la capacité des opérateurs à se réinventer, du moins, à exploiter des pistes nouvelles pour qu'ils accompagnent plus l'investissement. Nous travaillons sur l'aspect innovation notamment le leasing opérationnel et l'organisation du marché de l'occasion du matériel», indique Abdesslam Bouirig, président de la section Crédit-bail à l'Association professionnelle des sociétés de

**Khadija MASMOUDI**