

Le guichet de la prime à la casse ouvert

• Les demandes de subvention peuvent être déposées à partir du 15 février

• 145.000 camions d'au moins 3,5 tonnes potentiellement éligibles

• Environ 60% des opérateurs informels exclus du programme

APRÈS de nombreux reports, le programme de renouvellement du parc de camions démarre enfin. Les transporteurs intéressés pourront déposer leurs dossiers à partir du 15 février. L'annonce en a été faite par Najib Boulif, secrétaire d'Etat chargé du Transport, lors de la séance hebdomadaire des questions orales à la Chambre des représentants.

Le programme de renouvellement du parc de camions de transport de marchandises pour le compte d'autrui est régulièrement mis sur la table depuis plusieurs années, sans succès. Le dispositif a été reconduit dans la loi de finances pour la période 2019-2023. Cette fois-ci, le programme cible les camions à partir de 3,5 tonnes, mais aussi les véhicules utilitaires entre 3 et 3,5 tonnes, les dépanneuses, ainsi que les véhicules de transport de personnes et de transport mixte (personnes et marchandises) dans le monde rural.

L'écosystème poids lourd dans les starting-blocks

Dans une première étape, seuls les camions sont concernés suite aux multiples discussions engagées entre le ministère de tutelle et les associations professionnelles. Les entreprises qui disposent de leur propre flotte dans le cadre de leur activité sont exclues.

«Selon l'étude que nous avons effectué, le parc actuel de camions est estimé à environ 135.000 unités dont plus de 40.000 ont plus de 20 ans et 16.000 dépassent 45 ans», confie Adil Zaidi, président du Groupement du poids lourd et de la carrosserie (GPLC).

Le programme vise les camions d'au moins 15 ans d'âge, utilisés pour le transport de marchandises depuis un minimum de 6 mois au cours des deux dernières années, appartenant depuis au

| Barème de la prime de renouvellement | | | |
|--------------------------------------|-----------------------------------|----------------------|----------------------|
| Age du véhicule | Montant total de la prime (en DH) | | |
| | Entre 3,5 et 8 tonnes | Entre 8 et 14 tonnes | Au-delà de 14 tonnes |
| Entre 15 et 20 ans | 165.000 | 190.000 | 270.000 |
| 20 ans et au-delà | 140.000 | 160.000 | 235.000 |

| Barème de la prime (en DH) | | |
|----------------------------|-----------------------------------|----------------------|
| Age du véhicule | Montant total de la prime (en DH) | |
| | Entre 3,5 et 14 tonnes | Au-delà de 14 tonnes |
| Entre 15 et 20 ans | 135.000 | 165.000 |
| 20 ans et au-delà | 115.000 | 140.000 |

La subvention pour le renouvellement du parc et la prime à la casse sont cumulables

Source: Loi de finances 2019

moins un an à l'entreprise candidate à la subvention. Le propriétaire doit être inscrit au registre spécial de la profession avant le 1er janvier 2019. S'il s'agit d'une société, l'un des associés propriétaires doit être inscrit dans le même registre avant cette date.

Le montant de l'aide au renouvellement du camion et de la prime à la casse varie selon l'âge du véhicule et son poids total autorisé en charge (PTAC). Pour bénéficier de la prime de la casse, le transporteur doit remettre son véhicule à l'un des démolisseurs agréés et s'enga-

ger à ne pas acheter de camion de plus de dix ans au cours des trois années suivantes.

Sur le nombre total de poids lourds en circulation, les professionnels estiment à environ 60% la part de l'informel. Il s'agit en général de transporteurs qui opèrent en tant que personne physique, pas en règle avec les impôts, ni la CNSS, investissent peu dans l'entretien de leurs véhicules, pratiquent des tarifs défiant toute concurrence. Le différentiel étant compensé par la surcharge dont la marge de tolérance a été officiel-

lement portée à 30%, sans compter les différents accessoires qui alourdissent déjà le véhicule. Par conséquent, cette population disqualifiée et à l'origine de tous les dysfonctionnements du secteur risque d'être écartée de nouveau du programme de renouvellement. Sans attestation de régularité fiscale et du certificat de conformité vis-à-vis de la CNSS, impossible de postuler. C'est pourquoi le GPLC suggère que «le dispositif soit une occasion de faire table rase du passé et d'accorder cette subvention aux transporteurs à condition qu'ils s'engagent à se restructurer».

Par ailleurs, le contrat performance signé entre le gouvernement et l'écosystème du poids lourd prévoit l'interdiction des camions de plus de 20 ans. L'une des pistes serait de profiter du programme de renouvellement de camions pour trouver un débouché aux véhicules montés localement. Sauf que le programme ne prévoit aucune mesure coercitive pour l'achat de véhicules montés localement. Selon les estimations des professionnels, la mesure pourrait permettre de vendre 65.000 camions construits localement entre 2019 et 2023. Chaque année, les constructeurs vendent bon an mal an quelque 6.000 véhicules. Une activité pénalisée par l'occasion. □

Hassan EL ARIF