

Un plan d'accélération industrielle oublié



Le parc de camions est estimé à 140.000 unités, dont plus de 16.000 sont âgées de plus de 40 ans (Ph. Jarfi)

Des ambitions qui resteront au stade de vœux pieux.

Les appels d'offres lancés ne profiteront pas aux industriels locaux. Conséquence : Les marchés publics ne servent pas l'industrialisation du pays. Ils contribuent plutôt à créer des emplois à l'étranger.

Les institutions internationales relèvent souvent que la dépense publique au Maroc ne contribue pas à la création de richesse ni à l'émergence d'un tissu économique et industriel compétitif. Le gaspillage de milliards de DH dans l'importation de véhicules montés à l'étranger en est une parfaite illustration. Sans oublier l'impact négatif sur les échanges. Une situation qui coïncide avec le discours royal sur le nouveau modèle de développement.

Repères

Le secteur du poids lourd en 2015

- Une centaine d'entreprises
- 20 constructeurs camions majors mondiaux
- 50 carrossiers camions
- 10 carrossiers autocars
- 20 équipementiers
- Un chiffre d'affaires de 12 milliards de DH
- 1 milliard de DH à l'export

Objectifs du contrat de performance 2020

- 24.000 employés à l'horizon
- 34.500 véhicules contre 6.000 en 2015
- 11.500 unités à l'export
- Une contribution de 8 milliards de DH au PIB
- 6 milliards de DH de chiffre d'affaires à l'export

Source: Ministère de l'Industrie et GPLC

Il était également convenu avec le ministère du Transport de prononcer, dans une première étape, l'interdiction de circulation des camions de plus de 40 ans, puis à terme les véhicules de plus de 20 ans. Les premiers étant énergivores puisqu'ils consomment 55-58 l/100 km contre 30-32 l/100 km pour les nouveaux. Selon l'étude menée par le GPLC, 16.000 camions de plus de 40 ans sillonnent les routes nationales et contribuent à aggraver les émissions de gaz à effet de serre.

L'autre phénomène constaté par les industriels au cours de ces quatre dernières années concerne l'importation massive de véhicules d'occasion. Ce qui n'est pas de nature à rajeunir le parc roulant. □

Hassan EL ARIF

• Faux départ du contrat de performance du poids lourd et carrosserie

• Aucune mesure n'a été mise en œuvre quatre ans après sa signature

• Deux majors arrêtent le montage dès octobre prochain

LES promesses n'engagent que ceux qui y croient. Les industriels du poids lourd en font la triste expérience. Le contrat de performance qu'ils avaient signé en grande pompe avec le gouvernement en juillet 2015 fait désormais partie du passé. Quatre ans plus tard, aucune mesure n'a été mise en œuvre pour le déploiement de l'écosystème poids lourd et carrosserie malgré «l'engagement et l'implication» du ministère de l'Industrie. Apparemment, les membres du gouvernement ne sont pas tous sur la même longueur d'onde. En effet, les ministères de l'Intérieur et du Transport traînent des pieds. Ce qui pénalise lourdement aussi bien les industriels que l'économie nationale.

Les industriels tablaient beaucoup sur la filière carrosserie qui permet, dans le

cas d'un autocar, de générer près de 2.000 h de travail ou une benne ou plateau (300 h). Un chiffre qui renseigne sur le potentiel de création d'emplois.

Aujourd'hui, les industriels ont la conviction d'avoir été lésés du fait qu'ils ont investi selon certaines estimations quelque 600 millions de DH depuis 2014 sans que le gouvernement respecte ses engagements.

Couvrant la période 2015-2020, le contrat-programme expire dans quelques mois. Les professionnels devraient rencontrer cette semaine le ministre de l'In-

dustrie. Mais à l'évidence, il ne pourra pas faire de miracle car il est évidemment difficile de rattraper le retard. De plus, la feuille de route de la filière avait été conçue sur la base de l'étude réalisée par la profession en 2014. Cinq ans plus tard, beaucoup de choses ont changé.

«Depuis quelque temps, nous assistons à la mise en circulation de plus en plus de camions, d'autobus et d'autocars complets importés, certains bénéficiant des ALE, d'autres bénéficient d'exonérations de droits et de taxes. Dans le même temps, les industriels locaux sont obligés de réduire la voilure car ils subissent les effets de la crise», fustige Adil Zaidi, président du GPLC.

Les industriels affirment être pénalisés par les importations. «Il est vrai que le secteur de la sidérurgie connaît une protection antidumping au Maroc et que l'acier revient plus cher qu'à l'étranger, mais tout l'aval et le produit fini, à savoir l'autobus ou l'autocar, ne sont pas protégés et subissent la concurrence exacerbée du fait des ALE», signale Zaidi.

Selon nos informations, deux grands constructeurs auraient déjà décidé d'arrêter le montage des camions dès octobre prochain. Un investisseur étranger qui s'apprêtait à s'implanter au Maroc a finalement changé d'avis à cause de l'issue qu'a connue le contrat-programme et l'étroitesse du marché.

L'amertume est grande chez les professionnels qui s'attendaient à relancer leur production en profitant des projets d'achat de nouveaux bus à Rabat et à Casablanca, de l'acquisition d'une nouvelle flotte par les sociétés délégataires du ramassage des déchets dans la capitale économique. D'ailleurs l'article 6 du contrat-programme prévoyait qu'en cas d'appel d'offres, la préférence devait être accordée à l'unité industrielle qui représente la plus grande valeur ajoutée locale.

Des feuilles de route en trompe-l'œil

LA non-mise en œuvre du contrat de performance dédié à un important secteur de l'industrie nationale décrédibilise le gouvernement ainsi que le dispositif des contrats-programmes dont la majorité ne voit pas le jour. Et ce ne sont pas les ministères de tutelle qui vont se dénoncer. Pour les rares feuilles de route implémen-

tées, aucune évaluation n'est faite pour déterminer si les objectifs ont été effectivement atteints. Le traitement à la légère des contrats-programmes de manière générale dénote de l'insouciance du gouvernement par rapport à ses engagements envers le tissu économique national et de calculs politiques. □