

Transport routier des marchandises

Une flotte dispersée

Quand les petits transporteurs sont sollicités par les grands armateurs

Publié le : 12.03.2008

Facteur important de l'évolution des grandes économies ouvertes et de la compétitivité pays, le transport des marchandises fut à l'origine même du commerce et joue un rôle économique dont l'importance ne fait que croître.



Le développement de l'aviation, celui du camionnage, des autoroutes et des conteneurs lui ont donné une nouvelle impulsion et l'ont placé au cœur de mondialisation économique. Au Maroc, bien que le dispositif routier est de importants de la région, doté d'un réseau routier long de 57.500 km dont 3 revêtus, la situation, paraît-il, est aussi contrastée.

Vital, le transport routier au Maroc, qui monopolise les flux des marchandises transportant 75% des produits, hors phosphates, est, en réalité, entre les mains des petites entreprises qui gèrent, chacune, une flotte moyenne de 3 ou 5 camions. Plus de 95% des entités en activité dans le secteur sont des TPE et PME et sur 10 entreprises sur 10 sont individuelles. Une telle taille des prestataires dans la branche capitale du transport marchand affecte sensiblement la qualité de service et impacte substantiellement la compétitivité de l'économie et les gains en

«Nous ne disposons pas de notre propre matériel de transport routier mais préférons sous-traiter auprès d'autres entreprises. Elles sont souvent de petites tailles et moins chères que d'autres», nous explique intérieurement le responsable import-export d'une des trois grandes sociétés de transport maritime en conteneurs dans le monde et actives au Maroc. Sa concurrente au Maroc dispose d'une part, de son propre parc réduit mais opère principalement avec des sociétés de transport, par le biais de contrats de transport occasionnels ou de services exclusifs avec certaines d'entre elles. «Nous ne disposons des fois que d'un camion, mais nous préférons traiter avec ces petites entreprises prestataires de transports de marchandises au lieu d'autres sans doute plus structurées, pour des raisons de coûts. Les entreprises prestataires à petite flotte sont, en effet, moins chères», dévoile un cadre au sein d'une de ces sociétés gestionnaires au port de Casablanca et de Tanger.

Certainement moins chères, les petites entreprises prestataires, même en étant inscrites au Registre central des transports, ne s'alignent pas, pour leur matériel, la réglementation sociale et fiscale, chose qui biaise la concurrence en leur faveur et à l'encontre des transporteurs structurés se comptant sur le bout des doigts. Certes, signe d'une libéralisation d'un secteur qui a été jusqu'à un passé récent entre les seules mains de l'Office national du transport; seulement le gouvernement marocain, qui avait entrepris il y a quelques années des mesures restructurantes, peine encore à atteindre cet objectif de voir émerger des sociétés marocaines à la fois compétitives et structurées, voire de dimension

internationale.

Le cœur de la réforme a été, en effet, de relever les standards au niveau européen et rendre le transport des marchandises plus sûr et plus fluide et professionnel dans le secteur. Différentes actions voulaient permettre aux entreprises du transport routier d'être concurrentielles dans un cadre libéralisé du secteur du transport routier de marchandises par la loi n° 16/99 ayant modifié et complété le décret n° 63-260 du 12 novembre 1963 relatif aux transports par véhicules. La seule raison pour avouer en faveur de cette rénovation législative et institutionnelle du secteur est la réintégration d'un nombre important de transporteurs de l'informel vers le formel.

Sans doute, non sans traces de leur historique caractérisé par l'anarchie, le dépassement des poids, le matériel vieillissant et l'excès de vitesse sont des problèmes qui entachent toujours le transport routier des marchandises au Maroc. La maîtrise du contrôle de sécurité étant une tâche impossible vue le nombre de petits prestataires.

À fin 2007, la moyenne d'âge du parc de matériel du transport routier des marchandises au Maroc, estimé à plus de 56.000 véhicules, a été de 14 ans. Pour rajeunir le parc, le ministère de l'Équipement et du Transport avait alloué un budget pour le renouvellement des camions de 170 MDH au lieu des 120 MDH fixés précédemment.

Mesures de redressement

Pour redresser cette image, le gouvernement marocain entame une restructuration et surtout un accroissement des investissements pour la consolidation logistique et infrastructurelle du secteur dont l'objectif fondamental est de générer de nouvelles entreprises compétitives et de réaliser une fluidité du trafic:

- 1- Conclusion d'un nouveau contrat-programme entre le gouvernement et le FNTR pour préciser la stratégie, les objectifs et les actions que chaque partie doit mettre en œuvre pour poursuivre la modernisation du secteur dans un cadre de parfaite synergie entre les opérateurs et le ministère de tutelle;
- 2- La mise en œuvre du programme de mise à niveau des entreprises de transport routier de marchandises dont le financement est assuré par 20% du solde de la Caisse de retour à vide et dont les 80% ont déjà été versés aux cotisants et ayants droit par l'Office national des transports;
- 3- La poursuite de l'étude relative à la mise en application de la notion de carburant professionnel en reversant aux opérateurs du transport routier une partie de la taxe intérieure de consommation sur cette matière, et ce à l'instar de ce qui se passe dans les pays de l'Union européenne;
- 4- La finalisation de l'étude relative au projet d'édification d'une gare routière pour les marchandises à Casablanca.