

VENTE DE VÉHICULES

Ce qui va changer

Annoncé depuis plusieurs mois et attendu avec tant d'appréhension par les concessionnaires, l'arrêté ministériel fixant les modalités d'exercice de l'activité automobile vient enfin d'être signé, lundi dernier, par le ministre de l'Industrie avec une mise en application immédiate.

Préparé et élaboré par le département de Abdesselam Bouchouareb après une large consultation des intervenants dans le secteur y compris l'Association des concessionnaires automobiles algériens (AC2A), ce document fondateur d'une activité longtemps laissée en jachère, se propose de mettre fin à une anarchie qui a favorisé l'émergence d'une faune de revendeurs informels dont le seul souci était la vente de véhicules loin des règles élémentaires de respect des droits du client en matière de garantie et autres prestations techniques. Mais c'est aussi pour rappeler à l'ordre les concessionnaires officiellement installés, submergés par les flots ininterrompus de milliers de commandes, et qui ont pris de la légèreté avec les standards internationaux de fonctionnement d'une concession automobile. Le service après-vente est devenu, au fil des années, le parent pauvre de ce secteur. Les clients se trouvent livrés à eux-mêmes et des centaines de véhicules sont alors immobilisés faute de prise en charge sérieuse et efficace et de disponibilité de la pièce de rechange.

Des investissements industriels

Cet arrêté vient en application des dispositions du décret exécutif n°15-58 du 8 février 2015 relatif

aux conditions et modalités d'exercice de l'activité de concessionnaires de véhicules automobiles, remorques, semi-remorques et engins roulants neufs. Il définit ainsi les conditions à respecter pour l'obtention de l'agrément, notamment le contrat établi directement avec le constructeur. Un filtre qui permet une première décantation et l'évacuation d'une grande partie des revendeurs.

Le document ministériel précise, toutefois, que les «commandes de véhicules automobiles neufs passées et ayant fait l'objet d'une domiciliation bancaire avant la date de signature de cet arrêté ne sont pas concernés par les dispositions de l'article 23 relatif aux nouveaux équipements de sécurité exigés par le cahier des charges» ; les rédacteurs du document souligneront que l'objectif recherché est de corriger «les insuffisances relevées sur le terrain et la nécessité de rechercher des retombées industrielles pour un marché en expansion».

Pour ce faire, l'obligation faite désormais à tout concessionnaire de prévoir dans un délai de 3 ans un investissement industriel dans le domaine du montage de véhicule ou de la fabrication de pièce de rechange.

Par ailleurs et tel un leitmotiv, «l'intérêt et la protection des consommateurs» sont maintes



Professionnalisation du métier de concessionnaire.

fois réitérés pour mettre au pied du mur les concessionnaires ainsi que les membres de leur réseau d'agents agréés en cas de «manquement à leurs obligations légales et contractuelles».

Au-delà de l'obligation d'investissement industriel, le volet équipements de sécurité a fait déjà couler beaucoup d'encre. Si certains concessionnaires, particulièrement ceux représentant les marques européennes et allemandes, accueillent avec satisfaction dès lors que l'essentiel de leur gamme en est largement pourvue, les autres, tous les autres, dont les véhicules viennent de Chine, du Japon, de Corée du Sud ou d'Inde s'accordent à dire que la barre a été hissée trop haut par les pouvoirs publics. Ils n'en veulent pour preuve que les réglementations en vigueur au Japon

ou en Corée du Sud et qui ne sont pas aussi sévères.

Les équipements de la discorde

L'arrêté ministériel précise, en effet, que tout véhicule de transport de personnes comportant au plus neuf places assises y compris celle du conducteur doit être obligatoirement doté des équipements de sécurité suivants : système anti blocage des roues ABS, le contrôle électronique de stabilité ESP, limiteur ou régulateur de vitesse, 4 airbags (2 frontaux et 2 latéraux), ceintures de sécurité pour tous les passagers, des appui-tête pour les sièges avant et arrière, système de rappel de bouclage de la ceinture de sécurité et une conception de la caisse de sorte à assurer la protection des piétons et des autres usagers de la route en

cas de choc frontal. On retrouve également l'essentiel de ces exigences pour les véhicules utilitaires, notamment, ABS, ESP, limiteur ou régulateur de vitesse, 2 airbags frontaux, ceintures de sécurité, appui-tête pour tous les passagers, système de rappel de bouclage des ceintures de sécurité et une cloison de séparation normalisée entre l'habitacle et la zone de chargement pour les camionnettes et autres fourgons. Et on ajoutera pour les camions et tracteurs, un ralentisseur hydraulique ou sur soupapes d'échappement, chronotachygraphe et un système de bridage de la vitesse maximale. Quant aux autocars, il est prévu un limiteur de vitesse à 100 km/h et pour les autobus un système de bridage de la vitesse à 80km/h. On notera que même les motocycles n'échappent pas à cette batterie d'exigences. Il est, en effet, signifié clairement que ces deux roues doivent impérativement être équipées de l'ABS pour les motos de catégories B et C, de casques de protection homologués, de béquilles latérales ou centrales et d'un silencieux contre l'émission des bruits.

Ceci étant, l'entrée en vigueur de cet arrêté entraînera sans aucun doute une refondation du secteur de l'automobile et relancera le processus de professionnalisation du métier de concessionnaire. Tout comme l'on s'attendra à une énième révision à la hausse des prix de certains modèles, notamment ceux des segments d'entrée de gamme.

B. Bellil

RENOUVELLEMENT DU PARC NATIONAL DE BUS

Les exigences des transporteurs

Entre autres conditions que pose l'Onta dans le cadre de l'opération de renouvellement du parc national de transport, sont l'exonération de TVA et de taxes douanières lors de l'achat des bus, mais aussi un délai de pas moins de 10 ans pour le remboursement des crédits.

Mehdi Mehenni - Alger (Le Soir) - Après avoir applaudi l'accord signé entre le ministère des Transports et celui des Finances pour l'octroi de crédits en prévision du renouvellement du parc national qui est dans sa grande majorité vétuste, les transporteurs posent leurs conditions.

Dans un communiqué rendu hier public, l'Organisation nationale des transporteurs algériens (ONTA) a d'abord saisi l'occasion pour appeler le ministre des Transports Amar Ghoul, à élargir cette mesure aux chauffeurs de taxi dont le taux des voitures vétustes dépasse les 50%, est-il indiqué.

L'Onta appelle aussi le ministre à exonérer les transporteurs de TVA et de taxes douanières lors de l'achat de bus ainsi qu'un délai de pas moins de dix ans pour le remboursement du crédit. Efface encore, les transporteurs demandent l'effacement de leurs dettes bancaires antérieures.

Contacté pour davantage d'explications, le président de l'Onta, Hocine Bouraba, trouve ces revendications légitimes puisque, soutient-il, d'autres en ont bénéficié. «L'Ondi accorde la franchise aux agriculteurs ou autres promoteurs... Pourquoi pas nous. Après tout, nous assu-

rons aussi une mission de service public», a-t-il argumenté.

Quand l'Onta veut pénaliser les usagers

L'Organisation nationale des transporteurs algériens voit décidément gros et appelle aussi à réviser les prix de trajets à raison de cinq dinars le kilomètre ou encore

dédommager les transporteurs pour la différence. En clair, instaurer une subvention étatique pour le transport privé. Si jamais cette tarification est appliquée, les usagers des bus auront à payer autour de 150 DA pour se rendre d'Alger 1^{er}-Mai à Zéralda, par exemple. Et ce n'est pas tout, puisque l'Onta exige aussi de ne pas mettre suffisamment de bus dans les

différentes et mêmes lignes de transport. Cette revendication leur permettra ainsi de gagner plus d'argent, mais parallèlement les voyageurs souffriront de l'indisponibilité et le peu de fréquence des bus. Une situation qui engendrera également l'inconfort et l'exiguïté lors des voyages à cause de bus surchargés.

M. M.

RÉSEAU FERROVIAIRE

La sécurité objet d'un partenariat avec l'Autriche

L'un des axes de la modernisation du réseau ferroviaire du pays a été entamé avec l'installation d'un système de télécommunications le plus performant actuellement.

M. Kebci - Alger (Le Soir) - Un système pour les besoins duquel un accord de partenariat a été paraphé hier mardi, entre, d'une part, Rail Télécom, filiale de la SNTF et d'autre part, la société autrichienne Kapsch CarrierCom AG et la SNTF, leader mondial du GSM-R (Global System for Mobile Communications-Railway).

Cette technologie permet une communication plus sécurisée, plus rapide et plus précise

contribuant ainsi à l'amélioration de la sécurité de la circulation ferroviaire. Elle est déjà opérationnelle au niveau des lignes Constantine-Batna-Biskra-Tougourt, Aïn Touta-M'sila-Bordj-Bou-Arréridj et Oran-Mécheria-Béchar dans la perspective de sa généralisation sur tout le réseau ferroviaire existant, long de près de 4 000 km, et celui en cours de réalisation.

Un réseau qui sera porté, une fois tous les projets réalisés

de nouvelles lignes, dédoublement de celles existantes, toutes électrifiées à près de 12 500 km comme le soulignera le ministre des Transports, présent à ce cérémonial aux côtés de l'ambassadrice autrichienne à Alger.

C'est ainsi que Amar Ghoul affirmera que ce système de télécommunication qui permettra, entre autres, une radiocommunication entre les trains, entre les régulateurs et les trains, entre les différents services de maintenance, est mené en même temps que deux autres systèmes : celui d'une signalisation aux normes internationales et celui de l'exploita-

tion et de la régulation des chemins de fer. Cela, bien entendu, en sus de la formation et d'assistance technique, volet très important consistant en le transfert des technologies et du savoir-faire notamment.

Et à Ghoul d'assigner à cette joint-venture, dans le cadre d'un partenariat gagnant-gagnant, un rôle régional avec des prestations de services et maintenance d'équipements du GSM-Rail en Afrique du Nord, le pourtour méditerranéen et enfin le continent africain. Ceci, bien entendu, une fois le maillage du réseau ferroviaire national assuré.

M. K.