MOHAMED BAÏRI, PDG DU GROUPE IVAL, AU *SOIR D'ALGÉRIE* :

«L'AC2A doit s'élargir aux autres métiers de l'automobile»

Témoin privilégié de la scène automobile nationale, premier président de l'association des concessionnaires automobiles, le langage franc et le ton incisif, Mohamed Baïri, PDG du groupe Ival, nous livre dans cet entretien son analyse de la situation du marché et sa vision de ses perspectives futurs.

Mohamed Baïri, PDG du groupe Ival.

Photos : DR

Le Soir d'Algérie : **Quelle analyse feriez-vous de la situation vécue par le secteur de l'automobile en Algérie au cours de ces derniers mois?**

Mohamed Baïri : Le secteur de l'automobile a violemment subi les contrecoups des changements brusques décidés par le gouvernement et on a assisté à un arrêt brutal des importations de véhicules.

Mais on peut dire que six mois après, la situation s'est sensiblement améliorée avec l'entrée en vigueur du nouveau cahier des charges et de ses nouvelles dispositions prévues pour l'importation, en dépit d'une certaine période de flottement où les missions des uns et les exigences des autres n'étaient pas encore bien assimilées. Ceci étant, il faut relever toutefois que cet arrêt des importations n'a pas considérablement influé sur les volumes de vente des concessionnaires durant les six derniers mois de l'année en cours, le taux de baisse, -17%, est presque insignifiant. A l'évidence, les stocks de certains étaient si importants que la période de crise a été si bien négociée et qu'ils s'en sortent avec de bons scores. L'avenir du secteur est en train de se décider actuellement, l'Etat algérien a clairement affiché ses intentions et ses ambitions pour la création et le développement d'une industrie automobile nationale. Il nous appartient à nous, concessionnaires automobiles, d'engager les réflexions et les négociations avec les constructeurs et étudier ensemble la faisabilité des projets proposés. L'exemple de Renault est là pour encourager à aller de l'avant, le terrain est déjà déblayé sur le plan de la réglementation et de la décision du gouvernement de consacrer la région d'Oran comme pôle de l'industrie automobile avec les assiettes foncières qui y sont spécialement dédiées.

Certains remettent en cause le concept d'assemblage en CKD ou en SKD et son inefficacité dans le processus d'industrialisation souhaité par l'Etat...

Il ne faut pas accorder trop de crédit à certaines critiques simplistes. Le CKD ou le SKD sont une étape incontournable dans la phase création d'une industrie automobile algérienne. Il faut souligner qu'elle démarre à zéro, il n'existe pas de tissu de sous-traitant capable d'accompagner les investisseurs et assurer de ce fait une intégration locale progressive. Il faut impérativement laisser le temps aux constructeurs et aux équipementiers de venir s'installer en Algérie à travers leurs partenaires et permettre l'émergence de la fabrication automobile nationale. Des expériences de par le monde nous ont précédés dans ce domaine, Afrique du Sud, Egypte, Nigeria, et attestent aujourd'hui de la pertinence de ce choix.

En votre qualité d'ancien président de l'Association des concessionnaires automobiles (AC2A), pensez-vous que celle-ci et dans sa structuration actuelle est en mesure de faire face efficacement aux nouveaux défis de la conjoncture économique et sociale actuelle du pays ?

De mon point de vue que j'ai clairement exprimé lors de la dernière assemblée générale élective, l'AC2A gagnerait fortement en crédibilité en s'élargissant à de nouveaux acteurs du secteur. Elle ne doit plus demeurer cloîtrée autour des 16 membres qui la composent actuellement, je dirais même qu'elle ne devrait même pas relever du statut d'association mais plutôt de celui de club. J'ai, en effet, suggéré d'élargir l'adhésion aux autres métiers de l'automobile, à savoir la pièce de rechange, le carrossage ainsi que tout autre intervenant dans le secteur. C'est à mon avis la seule manière de renforcer le poids de notre association et de contribuer à la professionnalisation de notre métier. D'autant que nous sommes aujourd'hui face à une véritable aubaine, celle d'avoir comme membre le premier investisseur dans l'industrie automobile en Algérie, en l'occurrence Renault. On se doit de le mettre en avant pour mieux canaliser dans le cadre de l'AC2A tous les efforts inscrits dans cette perspective et sensibiliser les autres intervenants dans l'importation de la pièce de rechange à s'engager dans des projets de fabrication locale.

Est-ce aussi la mission de l'AC2A ?

Oui, c'est aussi l'une des missions de l'AC2A, elle doit être un cadre de sensibilisation et par une démarche pédagogique convaincre les opérateurs de la nécessité d'aller de l'importation vers la production locale. Mettre à leur disposition les expériences des uns et des autres, leur offrir l'opportunité d'entrer en contact direct avec les constructeurs. C'est uniquement de cette manière que l'AC2A contribuera à la création et au développement d'une sous-traitance algérienne et réunir ainsi les conditions de succès à une industrie automobile nationale avec des taux d'intégration de plus en plus élevés.

Votre proposition concernait aussi les concessionnaires multimarques ?

Naturellement, ils étaient 172 concessionnaires multimarques agréés par les pouvoirs publics, on se devait de les considérer et de ne pas les ignorer. On aurait gagné à les intégrer dans notre association et leur permettre d'activer dans un cadre légal et organisé, d'autant qu'ils activent pour la plupart comme des concurrents directs en important des modèles souvent mieux équipés et aux normes européennes.

C'est dans le cadre de l'AC2A que l'on peut établir des passerelles de dialogue avec ces concessionnaires et c'est uniquement avec le dialogue qu'on peut avancer, éviter les conflits d'intérêts et parvenir au final à des solutions acceptables de tous.

Quelle a été la réaction des autres membres de l'association ?

Cette proposition constructive n'a pas, hélas, obtenu l'approbation de certains membres de l'AC2A et j'espère que l'actuel président approfondirait la réflexion autour de cette suggestion et offrirait ainsi à l'association l'opportunité de s'élever vers une structure d'ouverture et de dialogue.

Le marché de l'automobile amorce une phase décisive dans la voie de la maturation.

Je serai particulièrement heureux de l'assister dans cette tâche.

Où en sont les préparatifs pour votre projet d'usine d'assemblage en partenariat avec Iveco ?

Je serai ce mardi (hier, ndlr) à Bouira, lieu d'implantation de notre future usine de montage, pour une présentation du projet aux autorités locales et en présence de la presse locale. Nous comptons lancer les travaux pour le bâtiment début novembre. La sortie des chaînes d'asemblage du prototype de notre modèle Daily est prévue vers le mois de novembre 2016, soit une année après. La capacité de production de l'usine sera de l'ordre de 1 300 à 1 600 véhicules au cours de la 1re année. Et dès la maîtrise du process de fabrication, la montée en cadence vers des volumes plus importants s'effectuera progressivement et parallèlement à une intégration tout aussi en évolution en fonction de la disponibilité des composants produits localement et qui doivent être impérativement homologués par le constructeur. C'est le cas en ce moment de la boîte de vitesses ZDF produite par DVP et qu'on vient de la proposer à Iveco afin d'étudier l'éventualité de l'intégrer dans notre futur Daily algérien. Cette boîte de vitesses se distingue par un taux d'intégration de plus de 30%.

Entretien réalisé par B. B.

ALD/RÉTROMOBILE

Un voyage dans le temps

C'est un voyage dans le temps qui nous a été proposé lundi dernier par ALD Automotive, le leader mondial de la location de voitures longue durée. Un défilé de stars d'époques révolues a subjugué les présents et les passionnés de voitures anciennes.

Des modèles de marques différentes, venant des quatre coins de la planète, ont été exposés, en effet, à l'hôtel Sheraton d'Alger. Elles étaient toutes là, la Citroën DS Pallas avec ses lignes aérodynamiques révolutionnaires et sa disparité inédite dans les dimensions de l'avant et l'arrière du véhicule, la Renault Juva 4, ancêtre de la 4L et la compacité de son habitacle, la Peugeot 201, un biplace avec un coffre à bagages transformable à souhait en petite banquette pour enfant, la Jeep Hotchkiss et son style mythique qui a profondément marqué la Seconde Guerre mondiale.

On peut citer aussi la Renault 4CV, une minicitadine qui a été une étape importante dans la popularisation de la voiture, une Ford imposante et massive, l'incontournable Peugeot 404 berline avec sa planche de bord épurée et son levier de vitesse accroché au volant, une belle et élégante Renault 16 qui a été pionnière en avancées technologiques et bien sûr la vénérable Peugeot 403 aux formes arrondies qui ont marqué des générations entières.

C'est au total quelque 30 véhicules de collection qui ont fait le déplacement et dans un état de conservation surprenant. L'un des propriétaires de belles mécaniques nous fera part de la difficulté que les collectionneurs, dont le nombre ne cessent de croître, de trouver la pièce de rechange d'origine et aussi parfois des problèmes de régularisation des papiers de la voiture auprès des daïras.

Il nous signalera les critères exigés pour intégrer le club des collectionneurs, à savoir que la voiture soit conforme à l'original et que les adaptations ou les modifications ne sont pas acceptées.

B. B.