MARCHÉ DE L'AUTOMOBILE

Hausse des prix et pénurie de voitures

La décision des pouvoirs publics de réduire les importations des véhicules pour 2016 à 152 000 unités, soit 50% d'un volume global enregistré en 2015 et qui était de 300 000 unités, a eu l'effet d'une douche écossaise sur les intervenants dans le secteur automobile en Algérie.

Et pour cause, après une première annonce officielle plafonnant le marché automobile à 220 000/an et une deuxième proposition du ministre de l'Industrie pour un maximum de 420 000/an, le comité chargé du suivi et la mise en application des licences d'importation décide de revoir la copie finale et limite, en définitive, le contingent de véhicules qui seront vendus par les concessionnaires en 2016 à seulement la moitié des performances de l'exercice précédent.

Il y a lieu de signaler d'emblée, que selon les premiers éléments d'information rendus publics, ce chiffre global intègre l'ensemble des gammes proposées sur le marché, véhicule de tourisme, de transport de personne et de transport de marchandises. Doit-on penser que les véhicules industriels, camions de gros tonnages, engin de travaux publics ne sont pas concernés par cette nouvelle disposition ? D'autant qu'une précédente précision du ministère du Commerce stipulait que ces licences excluaient les opérations d'importation de cette dernière catégorie de véhicules par les entreprises pour leurs besoins propres.

Alignement sur le marché parallèle

Ceci étant, le seuil de 152 000 véhicules pour 2016 pourra s'avérer suffisant pour couvrir les besoins pour une période de disponibilité effective ne pouvant intervenir dans le meilleur des cas qu'à partir du 2e, voire même du 3e trimestre de l'année en cours. Car au-delà de la période d'examen et d'étude des dossiers de demande de licence que déposeront les concessionnaires, il faudra ajouter toute la complexité de la nouvelle procédure d'homologation et d'importation des véhicules prévue par le nouveau cahier des charges et qui prendra au minimum 45 jours ou 2 mois. Et ce n'est qu'une fois le fameux quitus (ADT) obtenu, que débutera la troisième étape, à savoir la commande auprès du constructeur et l'acheminement des voitures vers les ports algériens et qui pourra durer jusqu'à 3 autres mois, selon les pays d'origine. Autrement dit, l'on ne pourra s'attendre à voir les showrooms des concessionnaires se remplir à nouveau qu'au début du second semestre 2016.

En attendant, la voiture sera bientôt et de nouveau hissée au rang de produit de luxe, les tarifs repartent à la hausse avec des disparités qui ne semblent obéir à aucun critère objectif, comme une dépréciation excessive du dinar, ou une réévaluation inattendue des devises étrangères. Des majorations qui atteignent chez certains les 35% alors que chez d'autres, c'est tout simplement un alignement sur les prix pratiqués par le marché parallèle, avec jusqu'à 1 000 000 DA d'augmentation pour des modèles haut de gamme.

Le manque de disponibilité récurrent et la déstructuration rampante des circuits habituels de distribution et de vente laissent envisager une nouvelle organisation du secteur avec un repositionnement attendu des marques en présence. Tout comme nous rappellerons le grand retour des réseaux de revendeurs qui avaient flairé la bonne affaire en faisant main basse sur les derniers stocks disponibles et en les proposant actuellement à des prix bien au-dessus des espérances des clients.

3 millions de ventes en 10 ans

C'est dire que le marché de l'automobile en Algérie amorce un retour à la case départ, après une éclaircie qui aura permis en l'espace de 10 ans l'écoulement de plus de 3 millions de véhicules neufs. Un retour vers une pénurie chronique et des délais d'attente qui iront de 3 à 6 mois et plus et un marché de l'occasion florissant.

Un aperçu des volumes de vente au cours de la dernière décade (2006 – 2015) révèle une évolution en dents de scie avec un pic de 520 000 ventes réalisées en 2012 et une tendance à la baisse qui s'est poursuivie d'une manière régulière. On soulignera aussi que la suppression du crédit auto en 2009 n'aura pas eu l'effet escompté par le gouvernement qui tablait sur une chute vertigineuse des ventes. Bien au contraire, les volumes progressent d'une manière inattendue dès l'année 2010 avec 300 000 unités vendues. On relèvera que la marque Renault a largement dominé les ventes avec 458 620 exemplaires suivie de Hyundai avec 364 048 et Peugeot 362 201.

C'est à l'évidence, une crise qui est bien installée dans la durée et il faudra attendre l'entrée en production des différents projets d'assemblage annoncés ici et là pour espérer une amélioration sensible du secteur. Certains verraient bien le rétablissement des importations par les particuliers de véhicules de moins de trois ans d'âge comme alternative à cette mauvaise passe et surtout au diktat des revendeurs et des seigneurs du marché de l'occasion.

B. Bellil

Volumes réalisés entre 2006 et 2015
- 2006 : 147 370
- 2007 : 185 000
- 2008 : 260 000
- 2009 : 245 000
- 2010 : 230 000
- 2011 : 300 000
- 2012 : 520 000
- 2013 : 435 000
- 2014 : 380 000
- 2015 : 270 000

Total sur 10 ans : 2 972 370 ventes.

Les 5 premières marques sur le marché (2006 – 2015) :
1/ Renault : 458 620
2/ Hyundai : 364 048
3/ Peugeot : 362 201
4/ Dacia : 266 920
5/ Toyota : 260 712.

LES GROSSISTES DE SMAR BÉNÉFICIERONT D'UN NOUVEL ESPACE

Bélaïb : «les prix du ciment vont bientôt se stabiliser»

Le ministre du Commerce a confirmé hier la flambée des prix de certains matériaux de construction à l'image du ciment et du rond à béton. Des augmentations qui sont dues, selon lui, au fait que l'importation de ces produits sera désormais gérée par des licences, ce qui pousse certains opérateurs véreux à faire dans l'anticipation.

Younès Djama - Alger (Le Soir) - «Beaucoup (d'opérateurs) qui ont importé ou qui s'apprêtent à réaliser des opérations d'importation sous l'ancien régime, ont estimé que cette mesure (licences d'importation) allait momentanément provoquer une perturbation sur le marché et ont commencé à anticiper par des augmentations des prix», a signalé Bakhti Bélaïb qui se dit confiant quant à voir les prix se stabiliser bientôt puisque, a-t-il dit, le dispositif des licences concernant ces deux produits (ciment, rond à béton) sera opérationnel avant la fin de ce mois.

L'autre facteur qui a aussi déclenché la hausse des prix du ciment (de l'ordre de 900DA le sac) a trait à l'arrêt technique de trois cimenteries publiques, a encore signalé le ministre qui était l'invité de l'Union générale des commerçants et artisans algériens (UGCAA).

D'autre part, Bélaïb a déclaré que le recours à l'endettement extérieur même s'il n'est pas un mauvais choix, n'est pas à l'ordre du jour du gouvernement, tout en assurant que l'Algérie ne connaît pas une crise financière importante qui l'inciterait, en tout cas, à recourir à cette option.

D'autre part, le ministre a annoncé que les autorités publiques envisagent le déplacement le «plus rapidement possible» des grossistes du marché de gros de Smar au niveau d'un espace qui corresponde le mieux à l'exercice de cette activité, aujourd'hui que celle-ci y est devenue largement difficile. Ce lieu, qui devrait accueillir 1 000 locaux, reste à identifier, a indiqué le ministre du Commerce qui annonce une visite prochainement qu'il effectuera en compagnie du wali d'Alger sur les lieux pour faire un travail de prospection.

Le marché de gros de Smar fournit, pour rappel, pour plus de 70% des besoins nationaux en divers produits agroalimentaires. C'est donc logiquement qu'il revêt une importance capitale pour les autorités, comme le souligne Bélaïb pour qui l'activité de grossiste est essentielle dans l'organisation du marché et de sa régulation.

La démarche des grossistes de Smar est d'autant plus légitime aux yeux du ministre, qu'ils se déclarent disposés à participer au financement du nouvel espace, pour lequel un délai de 6 mois a été fixé. «Nous pensons organiser une visite avec les autorités locales et le wali d'Alger la semaine à venir ou celle d'après, pour encore discuter davantage avec les concernés à propos de ce projet et comment ils comptent participer à son financement», a avisé le ministre qui annonce, dans la foulée, que la même démarche sera engagée avec les commerçants dans les autres wilayas où les conditions d'exercice de cette activité sont jugées difficiles.

A propos des marchés informels, Bélaïb a imputé l'apparition récurrente de ce phénomène à des contraintes excessives de l'environnement, ajoutant que les pouvoirs publics sont en train d'agir sur la réglementation de façon «à ce qu'elle soit adaptée à la réalité et qu'elle ne doive pas exercer des contraintes» pour l'exercice des activités économiques. «Nous sommes également en train d'agir pour bancariser les avoirs qui ne le sont pas et inciter les opérateurs informels à s'intégrer dans la sphère formelle», a souligné le ministre qui rappelle que le gouvernement a entrepris certaines mesures d'incitation à l'exemple de la facilitation de l'opération de retrait du registre de commerce et l'adoucissement du régime fiscal.

Y. D.

PROJETS DE BTPH

La main-d'œuvre qualifiée fait défaut

Pour le vice-président de la Confédération nationale du BTPH, plusieurs projets nationaux auraient pu être réalisés par des Algériens. Seule entrave : le manque flagrant de la main-d'œuvre qualifiée.

Rym Nasri - Alger (Le Soir) - Nombre de projets auraient pu être réalisés par des Algériens, estime Amar Yahiaoui. Pour lui, seuls les projets les «plus importants» nécessitent de faire appel à la main-d'œuvre spécialisée étrangère.

Il reconnaît toutefois, que le secteur du BTPH (bâtiment, travaux publics et hydraulique) enregistre un manque flagrant de main-d'œuvre. Il cite à titre d'exemple le secteur du bâtiment où «les gens ont tendance à fuir ces métiers car ce sont des métiers difficiles». «Aujourd'hui, il est difficile de trouver un coffreur, un maçon ou encore un ferrailleur», dit-il. Le vice-président de la Confédération nationale du BTPH affirme qu'une solution à ce problème a été déjà suggérée. «Nous avons proposé de mieux rémunérer cette main-d'œuvre qualifiée. Seulement, la payer convenablement nécessite de rehausser le prix du mètre carré dans le bâtiment». Ainsi poursuit-il, «nous nous retrouvons face à un cercle vicieux».

Intervenant hier à l'ouverture du 3e Salon national de la formation continue, de la formation par apprentissage et du recrutement par alternance, Amar Yahiaoui insiste sur la nécessité de la formation du personnel des entreprises. Selon lui, une entreprise sans personnel formé ne peut rivaliser avec la concurrence mondiale. «La formation s'impose aussi dans la conversion du personnel pour certaines entreprises», ajoute-t-il.

Du même avis, le directeur des études au Fnac (Fonds national de développement de la formation continue et de l'apprentissage), Amine Bendali, assure que la certification oblige les entreprises à « faire évoluer» la formation. Aujourd'hui, «la formation ne peut se faire pleinement que si le contexte de l'entreprise est traduit dans le contexte concurrentiel. Nous allons vers cette concurrence où la solution/formation aura son plein sens», dit-il. Tenu au Palais de la culture à Alger, le Salon national de la formation continue, de la formation par apprentissage et du recrutement par alternance se poursuivra jusqu'à demain. Dans sa troisième édition, cette initiative a été placée sous la thématique de «La formation professionnelle par apprentissage et par alternance, ses apports et ses enjeux pour les entreprises». Des conférences et tables rondes autour des dispositifs, règlements, fiscalités, programmes de formations continues et autres thèmes seront organisées en marge de ce rendez-vous professionnel. «Le salon est une opportunité pour développer les partenariats entre les entreprises, les écoles et instituts de formation», souligne le commissaire du salon, Dr Ali Belkhiri.

Ry. N.