

Sonatrach va racheter les parts de KBR dans BRC

Sonatrach va acheter les actions détenues par la société d'engineering américaine KBR (Kellogg Brown & Root) dans leur joint-venture commune Brown & Root Condor (BRC). Un rachat des 49% de parts «imminent», attendu dans un délai très proche, selon des voix autorisées de Sonatrach et confirmé de source officielle.

A vrai dire, Sonatrach, actionnaire majoritaire en tant que groupe dans BRC, semble résolue à récupérer ces 49%. Cela même si la dissolution de l'entreprise BRC, annoncée de manière récurrente par voie médiatique, semble néanmoins être infirmée. Et cela même si le P-dg de KBR, Bill Utt, a précisé hier, au siège de Sonatrach, lors et en marge de la cérémonie de signature du contrat de réalisation du projet du nouveau train de GNL de Skikda, que sa compagnie reste actionnaire à 49% dans BRC et poursuit sa coopération en matière de formation.

Toutefois, Bill Utt a indiqué que KBR continue «à dialoguer» et discuter «en toute transparence» avec Sonatrach et œuvre à renforcer et diversifier son partenariat avec la compagnie algérienne, impulsé depuis 20 ans. Et le P-dg de KBR d'affirmer que si Sonatrach considère qu'il est dans son intérêt d'acquiescer ces 49%, la compagnie américaine n'y verrait aucun

inconvénient. Une précision voulue diplomatique du représentant officiel de KBR, une compagnie spécialisée dans la réalisation de projets d'engineering et de construction, et qui entend renforcer sa présence en Algérie, notamment dans des projets à In-Salah et In-Amenas, et soumissionne pour le projet de Merkh. En outre, les discussions avancent «bien» entre KBR et Sonatrach, ainsi qu'avec la société espagnole Repsol concernant le projet à l'étude du train de GNL de Gassi-Touil.

En rappelant, selon Bill Utt, que KBR est, depuis le 19 novembre 2006, séparée définitivement et de manière juridique de la compagnie de services pétroliers Halliburton dont elle était auparavant une filiale à 100%. Une séparation décidée par Halliburton pour se consacrer à sa vocation de prestataire de services pétroliers et à même de permettre à KBR de développer sa stratégie à l'international.

Sonatrach économise 800 millions de dollars

De fait, les discussions entre Sonatrach et KBR même si elles sont bien avancées butent encore sur le montant exact du rachat de la part américaine dans BRC, un montant dont la valeur n'a pas encore été communiqué et que le partenaire américain souhaite le plus élevé, selon certaines indiscretions.

Ce qui risque de compliquer les négociations sur le rachat des parts de KBR dans BRC, comme l'ont été compliquées, «dures», «ardues», les discussions entre Sonatrach et cette compagnie pour la signature du contrat de réalisation du projet nouveau train de GNL de Skikda. Un contrat signé, hier, au siège de Sonatrach par le vice-président exécutif de KBR et le vice-président Activité Aval de Sonatrach, Abdelhafidh Feghouli, en présence des staffs dirigeants des deux compagnies et du ministre de l'Energie et des Mines, Chakib Khellil.

Un contrat en EPC (Engineering procurment construction), financé par Sonatrach pour une valeur définitive de 2,851 milliards équivalents US dollars (droits et taxes comprises) dont un prix ferme, fixe, for-

faire et non révisable de 950 millions équivalents US dollars. Ainsi qu'un délai contractuel de réalisation par KBR de 50 mois, et non plus 48 mois, avant la mise en production (au moins 85%) en novembre 2011, le début des travaux étant prévu en septembre 2007.

Un montant moins élevé par rapport aux prix contractuels offerts initialement par KBR (3,560 milliards et ensuite 3,617 milliards équivalent US dollars), ce contrat «balisé» permettant à Sonatrach une économie de quelques 800 millions de dollars.

Et même s'il risque de s'avérer plus cher et générer des surcoûts pour KBR, en se référant, selon les précisions de Abdelhafidh Feghouli aux contraintes du marché de l'EPC dans le monde (multiplication des coûts par 2, voire par 3, délais de livraison des équipements au-delà de 6 mois...). Et cela même si ce prix contractuel correspond à la pratique internationale, selon les représentants de Sonatrach Aval, se fiant à une étude d'un cabinet international.

Selon celle-ci, le coût de la tonne métrique (634 dollars) proposée dans ce contrat correspond au niveau bas de la fourchette en vigueur à travers le

monde (entre 600 et 1000 dollars la tonne). En fait, les négociations ont duré deux ans et ont été très rudes, marquées par des rounds successifs d'échanges, moult échecs et divergences d'offres, entre Sonatrach Aval et KBR qui avait été préqualifiée puis retenue par gré à gré à la suite de l'appel d'offres lancé en septembre 2004 pour la reconstruction de l'usine GNL1K de Skikda, détruite lors de l'accident survenu le 19 janvier 2004 et qui a coûté la vie à 27 travailleurs.

Un atout de flexibilité dans la stratégie de valorisation du GNL

Cela étant, le contrat EPC porte sur la réalisation dans la zone industrielle de Skikda d'une capacité de production de 4,5 millions de tonnes par an de GNL, ainsi que d'installations de stockage intégrées à l'usine GNL1K existante, d'une capacité de 150 000 m3 de GNL, 66 000 m3 de butane, 66 000 m3 de propane et d'une sphère de gazoline de 3000 m3.

Avec un effectif de 500 personnes en phase d'exploitation et alimenté à partir du gaz provenant de Hassi R'mel, ce train produira annuellement en plus des 4,5 millions de tonne

métriques de GNL/an, 164 700 tonnes d'éthane, 207 600 tonnes de propane, 171 400 tonnes de butane, 108 700 de gazoline et 163,1 millions de gaz enrichi en hélium (Nm3/an). Selon le P-dg de Sonatrach, Mohamed Meziane, ce contrat met en place et conforte la chaîne de valorisation du GNL et de nos produits énergétiques, consolide la stratégie à l'international de Sonatrach, notamment dans l'approvisionnement des pays européens, asiatiques et américains.

Un objectif en cours de réalisation, selon le P-dg de Sonatrach, à travers les projets de GNL et de gazoducs lancés et qui vont porter la production de l'Algérie en GNL, estimée aujourd'hui à 20,6 millions de tonnes à 32 millions de tonnes.

En fait, ce projet de train met à la disposition de Sonatrach un outil de «flexibilité» et de latitude d'orientation, en reprenant les propos de Chakib Khellil, dans le domaine de la commercialisation du GNL. Et même si nos clients européens notamment privilégient le transport par gazoducs qu'ils considèrent moins coûteux pour eux que le transport par méthaniers.

Chérif Bennaceur

PROJET DE LOI ELECTORALE Zerhouni devant la commission idoine de l'APN

La commission des affaires juridiques, administratives et des libertés de l'Assemblée populaire nationale a auditionné, hier, le ministre d'Etat, ministre de l'Intérieur et des Collectivités locales, M. Noureddine Yazid Zerhouni. Le ministre a, à l'occasion, fait un exposé des motifs relativement à deux projets de lois organiques, le premier relatif au report des élections locales et le second portant amendement de la loi électorale.

S'agissant du report des élections municipales et de wilaya, le ministre de l'Intérieur a expliqué qu'il est dicté par la conjoncture qui fait coïncider les rentrées sociale, scolaire et universitaire avec le Ramadhan et l'Aïd-El-Fitr. Le ministre a expliqué que la date des élections locales sera fixée par décret présidentiel dans les 50 jours qui suivront l'expiration des mandats en cours. Les élus sortants, a précisé en outre Zerhouni, verront, donc, leurs mandats prorogés jusqu'à l'organisation des consultations électorales locales. Concernant le projet de loi organique relative au régime électoral, le ministre de l'Intérieur a motivé sa proposition parce que les dernières élections législatives ont donné à tirer comme ensei-



gnements qu'il s'agisse du taux de participation, de bulletins annulés ou encore de l'éparpillement des voix entre partis et listes indépendantes. Le ministre de l'Intérieur a fait également remarquer que certains partis ne disposent pas d'assise militante ni d'ancrage national mais s'invitent aux consultations électorales qu'ils mettent à profit pour engranger des avantages peu légaux. Les membres de la commission parlementaire ont interrogé le ministre sur notamment le devenir des partis qui se verront sevrés de la compétition électorale.

S. A. I.

ETIQUETAGE DES PRODUITS La problématique de la langue arabe

Des débats et des communications aussi riches qu'intéressants ont meublé la journée d'étude et d'information sur l'étiquetage des produits.

Des experts de tout bord ont apporté leur expérience en matière d'étiquetage des produits. Ces derniers, qui ont unanimement salué la promulgation d'une loi qui régit l'étiquetage, ont néanmoins exprimé le souhait d'inclure le marquage de conformité dans l'étiquette du pays d'origine. Au cours de son allocution d'ouverture, le ministre du Commerce a expliqué que les nouvelles étiquettes des produits doivent impérativement porter le nom du pays d'origine, le nom du fabricant, la société qui l'importe, ainsi que les dates de fabrication et celle de péremption.

Djaâbouba a aussi souligné que toutes ces données doivent être portées

en langue arabe ainsi que dans une autre langue étrangère. Une option qui n'a pas manqué de susciter la réaction de quelques professionnels. En effet, des spécialistes dans le domaine de la pièce de rechange ont précisé que le fait de porter des indications en arabe risque d'avoir des préjudices sur le moyen et le long terme. Les orateurs se sont basés sur l'expérience de quelques pays arabes tels que l'Egypte et la Syrie. Ces pays qui ont exigé l'apposition des données en langue arabe se sont par la suite heurtés à des problèmes, puisque les producteurs concernés ont péché par un retard dans la mise en conformité et donc un retard continu dans l'acheminement des pièces détachées.

Les deux pays en question ont alors connu des situations de pénurie sans

pareille d'où la décision de geler la disposition de la langue arabe, trois mois après sa promulgation.

Le ministre a pour sa part mis l'accent sur la nécessité de l'inscription de la langue arabe. Il a soutenu qu'un travail doit être fait pour amener les producteurs mondiaux à se conformer aux exigences de l'Algérie.

Ainsi, un délai de six mois a été accordé aux importateurs afin de se remettre à niveau, sachant que la loi en vigueur stipule un délai de 24 heures après la publication des textes dans le Journal officiel. Par ailleurs, il a été expliqué que la production nationale est beaucoup plus conforme au nouveau système d'étiquetage, de même qu'une nouvelle loi pour la protection des consommateurs est en gestation.

M. N.