

REJETÉS PAR LES EXPERTS

Des rails défectueux pour le tramway

L'entreprise française chargée de la réalisation du tramway d'Alger serait en phase d'installer des rails rongés par une matière hautement corrosive. Ce lot aurait pourtant été rejeté par le fournisseur et l'entreprise chargée du contrôle des travaux.

Tarek Hafid - Alger (Le Soir) - Ce lot de rails, d'un total de 1 300 tonnes, est stocké dans un terre-plein situé à proximité du rond-point de Bab-Ezzouar. Produits par le groupe sidérurgique allemand Thyssen Krupp, ces éléments sont coulés dans un acier spécial. «C'est un matériau de très haute technologie. Le confort des usagers et leur sécurité reposent sur le rail. Et dans ce domaine, il ne peut y avoir d'improvisation, c'est une question vitale», indique une source proche de ce dossier.

Laxisme

Dans ce cas précis, l'entité chargée du transport et de la manutention a fait preuve de laxisme et d'improvisation. Importé vers la fin de l'année 2007, ce lot de rails aurait été transporté dans les cales d'un navire chargé d'engrais agricole.

Cette matière hautement corrosive a provoqué la dégradation de la matière. Abandonnés durant plusieurs semaines sur les quais du port d'Alger, les rails subiront également la corrosion de l'air marin. Pourtant, les recommandations de Thyssen Krupp sont très claires. Le chapitre 9-3 du cahier des charges du groupe allemand précise : «Les cales (du navire) doivent être propres, sans odeur et sèches avant le début du chargement. Le fournisseur ou son représentant fera une inspection de la propreté des cales. Les rails ne seront pas chargés dans les cales qui contiennent des pro-

duits corrosifs tels que des engrais, sel, soufre, phosphates, etc.» Les règles de stockage à quai (chapitre 7) sont elles aussi très strictes, et visiblement elles n'ont pas été respectées à la lettre. Ce n'est que vers le mois de mars que les responsables d'Alstom ont pris conscience de la situation.

Passage au Kärcher !

Selon notre source, la prise en charge de la marchandise a été au cœur d'une bataille qui a opposé Alstom au transitaire. Il est évident que le déclassement de ce lot de rails aurait constitué un manque à gagner important pour Alstom. Un préjudice financier énorme ! Face à cette situation, il a été décidé de «récupérer» ces rails.

Ainsi, depuis le mois d'avril, une équipe de jeunes ouvriers s'affaire à nettoyer au Kärcher le lot de rails. Une telle initiative tente à prouver qu'Alstom est décidée à installer ces éléments sur la voie du futur tramway d'Alger. Il est utile de préciser que cela va à l'encontre des directives de Thyssen Krupp. Il s'avère que le groupe sidérurgique a dépêché un expert — M. Dirk Denning en l'occurrence — qui, après vérification, a rejeté ce produit. Thyssen Krupp n'est pas seul à avoir pris cette décision puisque Systra, entreprise indépendante chargée du contrôle de la réalisation du tramway, en a fait de même. «Nous avons rejeté ces rails et avons demandé à Alstom de ne pas les installer», a indiqué, hier,



Photo : Djallel B.

Les rails, corrodés par l'engrais, sont passés au Kärcher.

M. Jean-Daniel Joly, directeur de projet Maîtrise d'œuvre du tramway d'Alger. Ce dernier a affirmé ne pas être au courant de l'opération de nettoyage des rails et dépêché sur-le-champ un de ses employés pour constater la situation. De son côté, Alstom nie tout en bloc. «Nous ne sommes pas responsables de la corrosion de ce lot de rails pour la simple raison que nous n'avons pas accès au port d'Alger. Cette situation relève de la responsabilité de l'agent de transit. Quant à l'expert de Thyssen Krupp, il n'a rejeté qu'une partie de ce lot de 1300 tonnes», a déclaré le directeur du projet du tramway d'Alger, M. Halim Sennane.

Un détail !

D'après lui, son entreprise n'a aucune volonté d'utiliser ces élé-

ments pour la construction de la voie. «Notre système de business excellence ne nous permet pas d'utiliser des matériaux défectueux. Alstom utilise les mêmes normes de qualité appliquées partout dans le monde, cela est valable pour Alger», a-t-il insisté.

M. Halim Sennane a toutefois été incapable de répondre à la question suivante : pourquoi ces

rails sont-ils nettoyés s'ils ne sont pas destinés à être installés ?

«Je ne sais pas ! Je ne suis pas au courant de cela. Moi, je gère un projet d'un demi-million d'euros, je ne suis pas au courant de ce genre de détails», a rétorqué M. Sennane. Visiblement gêné par cette question, M. Sennane est allé jusqu'à proférer des menaces.

T. H.

L'Entreprise du métro d'Alger
injoignable

Le directeur du projet Tramway à l'Entreprise du métro d'Alger (EMA) était hier injoignable. Idem pour la cellule de communication, dont la responsable était «sur chantier». Il nous a donc été impossible de savoir si l'EMA est au courant de l'existence de ce lot de rails défectueux.

T. H.

PARTENARIAT ALGÉRIE-UE

20 milliards d'euros

pour le développement des transports

Dans le cadre du démarrage du programme d'appui au secteur des transports, une convention de financement sera bientôt signée entre le ministère des Transports et la Commission de l'Union européenne en Algérie.

Nabil M. - Alger (Le Soir) - Au cours de la dernière séance de travail qui précède le paraphe de la convention, il a été expliqué que ce programme d'appui accompagnera la libéralisation du secteur.

Dahou Ould Kablia, en sa qualité de ministre de tutelle par intérim, a indiqué qu'il ne s'agit pas d'une libéralisation totale mais que cela se fera au rythme nécessaire à la mise en place d'outils de contrôle et d'instruments de régularisation.

Selon le ministre, la libéralisation du secteur des transports passe par

trois phases. La première étant celle de l'identification des instruments, la deuxième est la création d'un cadre réglementaire et la troisième phase est liée à l'initiation d'actions pilotes.

L'octroi de concessions a été également mentionné. C'est notamment le cas pour le transport des personnes et des marchandises, la gestion des transports routier, ferroviaire et maritime.

Pour ce dernier point, il est question de faire le distinguo entre les missions de l'Etat et l'action commerciale aux ports. L'ouverture du transport



Photo : DR.

Pour Ould Kablia, le programme d'appui sera suivi d'une libéralisation du secteur.

aérien se fera, pour sa part, au rythme qui s'impose afin d'éviter la réédition des expériences précédentes, a expliqué le ministre. Dans

son intervention, l'ambassadeur de l'Union européenne en Algérie a souligné l'importance du développement des

moyens de transport pour la promotion du libre échange dans la zone Euromed. «L'intégration économique ne se fera pas

sans un outil de transport multinodal», a soutenu l'ambassadeur.

Ce dernier a par ailleurs mis l'accent sur la réforme du secteur par la libéralisation de l'activité mais avec l'impératif d'avoir un Etat régulateur. Le représentant de la Commission européenne en Algérie a, par ailleurs, réitéré la volonté de son institution de mettre les outils nécessaires au développement du secteur des transports en Algérie avant de rappeler que le succès de tout programme dépend de l'engagement des parties concernées.

Il est, enfin, à noter que cette convention est d'une valeur de 20 milliards d'euros. La partie algérienne participe à hauteur de 5 millions d'euros.

N. M.