

## DES PÉRIPÉTIES ENTRAVENT L'AVANCÉE DU PROJET

## Un tramway nommé dérive

**Le tramway d'Alger serait-il sur le point de subir le même sort que le métro de la capitale ?**

**Considéré comme stratégique par les plus hautes autorités du pays, la réalisation de ce projet connaît aujourd'hui un important retard. Blocages dans les travaux de déviation des réseaux et dans la réalisation des infrastructures, absence de coordination, défaillances, tractations opaques... Le tramway semble partir à la dérive.**

Enquête réalisée  
par Tarek Hafid

## Fiasco

Pourtant, rien ne laissait présager une telle situation au lancement des travaux. Les membres du groupement Méditerranée — composé d'Alstom, de Todini et de l'ETRH B Haddad — étaient plutôt enthousiastes en donnant le premier coup de pioche. Mais la tâche s'avère plus ardue que prévu : les études de déviation des réseaux remises par les concessionnaires (SEAAL, Sonelgaz et Algérie Télécom) ne sont pas fiables.

Alstom, désigné comme chef de file du groupement Méditerranée, décide de revoir ces études.

Au mois d'août 2007, l'entreprise française lance une longue campagne de sondage pour reconstituer l'ensemble des réseaux. Les études du secteur 5 sont finalisées par Alstom au mois de novembre.

Elles sont validées par Systra, qui est en charge de la maîtrise d'œuvre. Le 5 décembre 2007, le maître de l'ouvrage, l'Entreprise du métro d'Alger en l'occurrence, assiste au coup d'envoi des travaux de déviation des réseaux du secteur 5.

L'opération, qui se déroule de 20 heures à minuit, est un véritable fiasco : les études revues et corrigées par Alstom sont tout aussi fausses que les premières ! Dans une lettre datée du 8 décembre, l'EMA dénonce «le manque de rigueur, la négligence et la légèreté dans les travaux de sondage des réseaux et leur validation sur le secteur 5».

«Nous avons le regret de constater à nouveau le manque de sérieux qui caractérise la préparation des travaux liés à la réalisation de la ligne Est du tramway d'Alger tant du côté du groupement que du côté du suivi de la réalisation. En effet, alors que les travaux de déviation des réseaux devaient être effectivement entamés le mercredi 5 décembre, notre visite technique sur site a laissé apparaître que les plans d'exécution élaborés par Méditerranée et validés par Systra ne sont pas conformes à la réalité du terrain (...) Nous vous demandons de faire montre de rigueur, de responsabilité, de célérité et d'efficacité positive dans l'accomplissement respectif de vos tâches», souligne dans cette correspon-



Un tram qui attend sa mise sur rails.

Photo : Samir Sid

dance Fayçal Labraoui, le chef de projet tramway à l'EMA. La situation devient ingérable. Et pour cause, la déviation des réseaux est l'une des phases les plus importantes dans ce type de projet. Mais dans le cas du tramway d'Alger, elle est quasiment irréalisable sans études fiables. L'ETRH B, qui devait réaliser l'ensemble des déviations de réseaux, travaille à tâtons. Après avoir accompli le secteur 5 à hauteur de 80%, l'entreprise algérienne finit par céder les autres secteurs à Alstom.

## Défaillance

Méditerranée est également confrontée à d'importantes difficultés dans la réalisation des ouvrages d'art. Au nombre de six, les chantiers de ces derniers sont quasiment à l'arrêt. Ce dossier fait même l'objet de litige entre les membres du groupement. L'ETRH B, qui est chargée de la construction de deux ponts, est, là aussi, confrontée à des problèmes

d'étude. Les travaux sur l'ouvrage d'art n°6 (OA6) ne débuteront qu'au mois de décembre 2007. Mais l'ETRH B sera obligée de stopper les travaux suite à des «réserves» émises par Systra sur la qualité des pieux. La réalisation de l'OA5, qui enjambe l'autoroute au niveau de Bab-Ezzouar, n'a, quant à elle, toujours pas débuté faute... de plans.

La situation est bien plus confuse dans le cas de Todini. Le co-traitant italien avait à charge la construction des quatre autres ouvrages d'art. Il sera toutefois déclaré défaillant par Alstom vu son incapacité à réaliser ces infrastructures. «Malgré les notifications répétées constituant des demandes claires de remédier adressées par le chef de file du groupement Méditerranée, aucune mesure réellement significative n'a été prise par Todini de nature à permettre d'éviter que le maître d'ouvrage mette en œuvre la résiliation du marché aux torts exclusifs de Méditerranée (...) Nous sommes donc contraints, en tant que chef de file du groupement Méditerranée, de déclarer la société Todini défaillante au titre de l'article 10.1 de la convention de groupement et de vous retirer de ce fait la part de travaux dont vous aviez la responsabilité, ainsi que tout pouvoir de décision et de droit de vote au sein des organes du groupement», écrit Marc

Chagnas, président de Méditerranée, dans une correspondance datée du 11 avril 2008. Réponse de Michel De Capoa, général manager de l'entreprise italienne : «Todini conteste le plus vivement cette déclaration de défaillance et la rejette dans le fond et dans la forme (...) Todini constate qu'ATSA (Alstom) a notifié sa propre défaillance à son co-traitant (...) Contrairement à vos affirmations infondées, nous avons maintenu nos engagements indiqués dans notre courrier du 12 mars dernier. En effet, tous les démarrages de front de travaux annoncés ont eu lieu comme prévu et le chantier est en plein déploiement de jour comme de nuit.» Dans ce courrier daté du 14 avril 2008, De Capoa dénonce avec vigueur «le blocage des paiements» décidé par le chef de file.

## Qui perd gagne

Néanmoins, les relations entre les deux partenaires semblent subitement s'améliorer au courant du mois de mai.

Le 29 mai 2008, De Capoa adresse une correspondance à Marc Chagnas dans laquelle il évoque «un accord acceptable par les parties dans l'intérêt principal du projet». Des informations font état de négociations entre Todini et Alstom. Les responsables de l'EMA et l'ETRH B confirment, sans pour autant donner plus de détails, l'existence de ces tractations (voir entretiens). Certains observateurs font état du deal suivant : Todini se retirerait du projet en contrepartie d'une compensation financière. Le tramway d'Alger se transforme en une partie de «qui perd gagne» pour Todini. Pour sa part, le groupe Alstom dément formellement ce qu'il considère être une «rumeur». «La rumeur que vous évoquez est totalement infondée et nous avons clairement l'intention de continuer à travailler ensemble sur ce projet. Tous les projets sont guidés par la recherche d'une performance

optimale. Cette règle s'applique au projet du tramway d'Alger, comme aux autres projets que mène Alstom avec ses partenaires dans le monde. Un projet est donc par nature en évolution permanente et il est tout à fait normal que les partenaires évoquent ensemble la meilleure façon de remplir les exigences en matière de coût, qualité et délai. Tous les partenaires du tramway d'Alger discutent continuellement entre eux de la meilleure façon de s'organiser, ce qui est le cas entre Alstom et Todini», note Bertrand Blaise, directeur de la communication d'Alstom transport. Pourtant, sur le champ des opérations, Todini est quasiment absent du projet du tramway.

Cette situation ne semble pas inquiéter outre mesure les pouvoirs publics. Un projet d'un demi-milliard d'euros qui prend l'eau de toute part est un fait plutôt banal en Algérie.

Pourtant, le tramway a été visité par de nombreux responsables politiques, tant algériens que français. Lors de ces visites officielles, les représentants de l'EMA et de Méditerranée n'ont jamais évoqué les défaillances, blocages et autres arrêts de chantiers. Ni même les retards dans la livraison du tramway. Ce retard est aujourd'hui une réalité. Et l'Entreprise du métro d'Alger est la première à le reconnaître. Là encore, Bertrand Blaise contredit totalement l'EMA. «Nous n'avons pas eu connaissance d'une déclaration de retard émanant de notre client EMA. La mise en œuvre du contrat du tramway d'Alger est effective depuis le mois de mars 2007, pour une durée de 30 mois concernant la phase 1 du projet. Le chantier progresse et n'a pas révélé, à ce jour, de nouveau problème de ce type. En parallèle, les travaux de construction du dépôt se déroulent conformément au planning d'origine, ainsi que la pose des voies qui a déjà commencé. Concernant le matériel roulant, les tramways sont en production et les premières livraisons se dérouleront comme prévu en novembre 2008 avec des essais dynamiques qui débuteront en août 2009.»

T. H.

## AFFAIRE DES RAILS CONTAMINÉS

## Le flou persiste

L'affaire des rails de tramway contaminés par de l'engrais n'a toujours pas livré tous ses secrets. Ce lot de rails, d'un total de 1300 tonnes, a été déclassé par le fabricant Thyssen Krupp et rejeté par Systra.

Contre toute attente, Alstom avait décidé de nettoyer ces rails au Kärcher. Un fait des plus étranges. Les responsables du projet tramway à l'Entreprise du métro d'Alger affirment que leurs services étaient au courant de cette affaire. «Nous savions qu'il y avait des rails défectueux. Ce lot a été rejeté par l'EMA et par la maîtrise d'œuvre (Systra)», a précisé Amar Khalouia. «C'est l'assureur d'Alstom qui a exigé à ce que ces rails soient lavés. C'est donc une affaire entre Alstom et son assureur», a-t-il ajouté pour

expliquer le nettoyage de ce lot. Alstom transport, par la voix de son directeur de la communication, présente une tout autre version des faits.

«Alstom n'a jamais eu l'intention d'installer les rails défectueux, mentionnés dans un précédent article (voir Le Soir d'Algérie du 5 juin 2008). Une expertise réalisée par le fabricant a clairement identifié les rails défectueux, qui seront intégralement pris en charge par l'assurance du transitaire, sans aucune conséquence financière pour le projet», a indiqué Blaise Bertrand. Alors, de quel assureur s'agit-il : celui d'Alstom ou celui de son transitaire ? La question reste posée.

T. H.

## AMAR KHALOUIA, DIRECTEUR DE PROJET À L'EMA :

## «Nous avons un retard approximatif de trois mois»

**Le directeur des projets à l'Entreprise du métro d'Alger reconnaît que la réalisation du tramway de la capitale accuse un retard «approximatif» de trois mois. Dans cet entretien, Amar Khalouia revient sur les causes du blocage de cet important projet et sur les tiraillements de certains partenaires du groupement Méditerranée.**

**Le Soir d'Algérie : Quel est actuellement l'état d'avancement du projet du tramway d'Alger ?**

**Amar Khalouia :** Nous sommes approximativement à 25% d'avancement physique. Nous avons la partie génie civil qui est en cours et les équipements sont en fabrica-



Photo : Samir Sid

tion. L'essentiel ce sont les rames. Le taux d'avancement est de 25% car nous avons intégré les extensions jusqu'à Dergana.

Pour certaines parties, nous n'avons pas encore entamé les travaux et pour d'autres nous sommes à 90%.

**Mais dans ce type de projet, la partie la plus difficile à réaliser est la déviation des réseaux. Où en est actuellement cette phase ?**

Effectivement, pour libérer le tracé, il est nécessaire de procéder à la déviation des réseaux. Alors, ce tracé est divisé en cinq parties. Le secteur de Bordj-El-Kiffan a été réalisé à 90-95%, le secteur 4 (Bab-Ezzouar/ les Bananiers) nous en sommes à 25% et le secteur 3 à 35%.

Quant aux secteurs 1 et 2 nous ne les avons pas encore entamés mais nous avons introduit des autorisations auprès de la cir-

conscription administrative de Hussein-Dey et nous attendons leur accord pour engager les travaux. Ceci étant, les études elles-mêmes de déviation des réseaux sont terminées. Malheureusement, il y a toujours des conduites qui ne sont répertoriées ni au niveau de la SEAAL ni au niveau du service technique de la wilaya.

**A propos des études de déviation des réseaux, il s'avère quelles ont été réalisées en deux temps puisque Alstom a décidé de les revoir. Que valent ces études ?**

D'abord, il faut savoir qu'il n'y a pas d'études fausses. Celui qui dit que ces études sont fausses se trompe.

●●●