

●●●

Simplement, quand on fait des études, on le fait sur la base de données de la SEAAL ou de Sonelgaz. Mais si l'entrepreneur n'a pas d'expérience dans la déviation des réseaux et qu'il découvre une conduite non répertoriée il déclare que ces études sont fausses.

**Est-ce que Alstom a refait les études ?**

Oui... Mais nous avons refait les études parce que les premières données étaient incomplètes. On a procédé, à partir du mois d'août et septembre de l'année dernière, à des sondages. Même ces sondages n'étaient pas fiables à 100%.

**Mais vous avez vous-même remis en cause les études réalisées par Alstom...**

Nous n'avons rien remis en cause...

**Pourtant, dans une correspondance datée du 8 décembre 2007, l'Entreprise du métro d'Alger fait part du «manque de rigueur, négligence et légèreté dans les travaux de sondage des réseaux et leur validation sur le secteur 5»...**

Non, on ne parlait pas en matière d'étude...

**Pas en matière d'étude ? Mais vous faites état des sondages qui ont été réalisés dans le cadre de ces études...**

Oui... Non... C'est pour la collecte d'information...

**Pour les études ?**

Oui pour les études...

**Dans cette correspondance, vous déclarez que les plans d'exécution élaborés par Méditerranée et validés par Systra ne sont pas conformes à la réalité du terrain...**

Oui... Les entreprises chargées de réaliser la déviation des réseaux ne peuvent pas le faire car les études ne sont pas fiables à 100% puisqu'elles sont faites à partir de collecte de données sur le terrain. C'est que le sondage n'est pas fiable à 100% et nous, de notre côté, sommes obligés de demander plus et de mettre la pression sur tout le monde. C'est une stratégie de projet. C'est normal.

**La convention de groupement prévoit la création d'organes de direction pour gérer et administrer Méditerranée. Comment expliquez-vous que la majorité de ces organes n'aient toujours pas été installés ?**

Officiellement, ils ont été installés. Mais leur fonctionnement est une question interne au groupement. Nous n'avons pas à nous immiscer dans ses affaires. Nous, nous avons affaire avec le chef de file (Alstom), c'est lui qui représente les autres partenaires car c'est lui qui a 90% du marché. Non seulement c'est lui le chef de file et c'est également lui le mandataire des autres mandataires.

**Pour revenir aux partenaires. Qu'en est-il de Todini ? L'entreprise est quasiment absente sur le terrain.**

Todini était défaillante. Certains travaux qui lui ont été confiés n'ont pas été réalisés. Todini devait réaliser 4 ouvrages d'art et la déviation des réseaux des lots 1, 2 et 3. Pour l'EMA, lorsqu'il y a défaillance, nous saisissons le groupement. Nous avons émis des mises en demeure concernant les lots déviations des réseaux et ouvrages d'art. Vu cette défaillance, Alstom s'est entretenu avec Todini et a décidé de prendre 90% des activités de son partenaire. Actuellement, Todini ne réalise que quelques travaux secondaires.

**Et l'ETRHB ?**

L'ETRHB, qui est une entreprise algérienne, nous lui avons mis la pression et avons demandé à Alstom de la renforcer dans le domaine de la déviation des réseaux. On lui a même confié deux ouvrages d'art. Pour le premier ouvrage d'art, je m'excuse, mais la réalisation des pieux a été une catastrophe.

L'ETRHB, qui n'est pas spécialisée dans ce domaine, a fait appel à Spic, une entreprise étrangère. Mais sur le terrain, il n'y a eu ni suivi, ni rien du tout. Spic était absent. Seul l'ETRHB était sur le terrain. Nous avons constaté des insuffisances en matière de management du chantier et en matière de réalisation, négligence en matière de suivi. Ils ont réalisé 41 pieux mais une bonne partie est à renforcer. Nous avons donc émis un ordre d'arrêt des travaux et nous nous sommes tournés vers le chef de file pour exiger des solutions le plus rapidement possible.

**Donc autant Todini que l'ETRHB ont été défaillantes sur les lots qui leur ont été attribués ?**

Todini a été défaillante sur les parties qu'elle devait réaliser. Mais on ne peut pas dire que l'ETRHB a été défaillante sur les lots qu'elle devait initialement prendre en charge. Elle a été défaillante sur les ouvrages d'art car ils lui ont été confiés en second lieu. Todini défaillante, elle a signé un contrat de retrait partiel avec Alstom et c'est Alstom qui a pris en charge les ouvrages d'art.

**Certaines informations font état de négociations entre Todini et Alstom pour un retrait total de l'entreprise italienne. Etes-vous au courant de ces tractations ?**

Oui. Ils sont en négociations, mais aujourd'hui ils ne sont pas sortis à 100%.

**Mais un tel retrait est-il possible sur le plan légal ?**

Bien sûr que c'est possible ! C'est la convention qui le prévoit. Au cas où un des membres est défaillant, le chef de file est obligé de prendre des mesures.

**Est-ce que cela pourrait être possible pour l'ETRHB ?**

Bien sûr ! Il suffirait qu'il y ait une entente entre l'ETRHB et Alstom. C'est entre eux. S'il sont d'accord, il n'y a aucun problème.

**Finalement, on est face à une situation de blocage. Mais qui bloque ce projet ?**

Non, il n'y a pas de situation de blocage

**Mais qui est la cause de ce blocage...**

Les causes sont multiples... Nous avons un retard en matière d'ouvrages d'art. Il y a également un retard sur les déviations des réseaux. D'après les dernières informations en notre disposition, nous avons un retard approximatif de 3 mois. L'essentiel est que nous avons un engagement de la part du chef de file pour la fin des travaux du premier secteur ( Bordj-El-Kiffan/ les Bananiers) pour le mois d'août 2009. Et le deuxième secteur qui va jusqu'aux Fusillés, il est prévu pour janvier ou février 2010. A partir de là, débiteront les essais. On estime à 6 mois la marche à blanc.

**Les autorités sont-elles informées de la situation ?**

Les autorités sont informées et elles nous rendent visite. Nous envoyons des rapports mensuels au ministère des Transports. Les autorités locales sont impliquées dans le projet.

T. H.

**MOHAMED HAKEM, RESPONSABLE DE LA COMMUNICATION DE L'ETRHB :**

**«Les études sont séquestrées»**

*L'ETRHB (Entreprise de travaux routiers, hydrauliques et bâtiment) rejette la responsabilité des retards dans la réalisation du tramway d'Alger sur le chef de file du groupement Méditerranée. Selon Mohamed Hakem, responsable de la communication du groupe Haddad, Alstom «séquestre les études» et agit en prédateur.*

**Le Soir d'Algérie : Un retard est constaté dans la réalisation du projet de tramway d'Alger. Quelles sont, selon vous, les raisons de ce retard ?**

**Mohamed Hakem :** Effectivement, un grand retard dû aux études est constaté dans la réalisation de ce projet stratégique. La première raison est exogène et objective

car les études de déviation des réseaux fournies par les concessionnaires étaient sommaires. Elles ont été reprises par Alstom avec des résultats semblables, ce qui n'est pas permis pour une multinationale de cette envergure.

La deuxième raison est endogène et subjective car les études sont exagérées. Elles sont actuellement séquestrées pour des raisons que nous ignorons. Plus de la moitié des délais sont écoulés et nous n'avons pas encore les études BPE, notamment pour les ouvrages d'art.

**L'EMA estime que l'ETRHB a été défaillante dans certaines parties qui lui ont été attribuées...**

En aucun cas l'ETRHB n'a constitué un problème quelconque pour la réalisation de

ce projet car elle n'intervient qu'en aval du processus, à savoir lorsque les études sont approuvées et validées.

La seule chose que l'on puisse reprocher à l'ETRHB est de s'être mobilisée depuis janvier 2007, avant même la signature du contrat, sans pour autant avoir perçu un dinar à ce jour.

**Quelle est actuellement la situation au sein du groupement Méditerranée ?**

L'absence volontaire de concertation de la part du chef de file, la non-mise en place des organes de gestion prévus à cet effet, l'exclusion de l'ETRHB et la prédation du chef de file font que la situation n'est pas bonne. A Constantine et à Oran, où Alstom n'est pas chef de file, les travaux semblent se dérouler normalement.

**On évoque des négociations entre Alstom et Todini pour le retrait total de l'entreprise italienne du groupement. Une proposition similaire a-t-elle été faite à l'ETRHB ?**

Nous avons effectivement pris connaissance d'un échange de courrier entre Alstom et Todini évoquant ce retrait. Todini pour des raisons économiques et Alstom pour défaillance. Dans les deux cas, cette opération n'est pas légale et n'est pas conforme aux dispositions de la convention régissant le groupement Méditerranée, conjoint et solidaire, notamment son article 16.

En ce qui nous concerne, cette question n'est pas évoquée. Elle n'est pas et ne sera pas à l'ordre du jour. L'ETRHB est une entreprise nationale et citoyenne.

T. H.

**LES ÉMIRATIS PRÉVOIENT D'INVESTIR 50 MILLIARDS DE DOLLARS**

**Les projets immobiliers du groupe El Eemar en stand-by**

*Les investissements émiratis en Algérie, en cours ou à lancer, sont estimés globalement à 50 milliards de dollars. Toutefois, des projets dont ceux immobiliers et touristiques du groupe émirati El Eemar sont en stand-by, des contraintes restant à lever, du côté algérien notamment.*

**Chérif Bennaceur- Alger (Le Soir) -** Le Cercle militaire de Beni Messous a abrité hier les travaux de la 6<sup>e</sup> session de la commission mixte algéro-émirat, sous la présidence conjointe du ministre algérien des Finances, Karim Djoudi, et du ministre de l'Economie des Emirats arabes unis, Soltane El-Mansouri. Lors de cette session, une évaluation a eu lieu concernant le programme d'action décidé lors de la dernière et cinquième session de la commission mixte, tenue en juillet 2007 à Abou Dhabi.

Des accords et des mémorandums d'entente ont également été finalisés et adoptés hier en fin de journée, dans le domaine de la protection de l'environnement et le développement durable, l'industrie et la coopération, les finances...

En relevant que les dossiers d'agrément de quatre banques émiraties en Algérie sont en bonne voie de finalisation. Un bilan de la coopération bilatérale qui s'avère relativement positif, selon les deux parties, même si Karim Djoudi a estimé que la coopération en cours reste encore insuffisante et que le

volume des échanges commerciaux entre les deux pays est en deçà des attentes. Des échanges évalués à seulement 414 millions de dollars dont 392 de produits réexportés.

A ce propos, le ministre émirati a estimé que notre pays est habilité à devenir davantage un hub, une plate-forme commerciale vers l'Europe et d'autres régions du monde, en matière de produits réexportés ciblés. De même, l'officiel émirati a invité notre pays à davantage de flexibilité douanière et à adhérer rapidement à la zone de libre-échange arabe.

En outre, les Emirats arabes unis sont intéressés par des projets d'investissement dans notre pays, dans les secteurs de l'industrie (aluminium), l'énergie, la gestion des ports, les services, l'agri-

culture (développement de fermes pilotes)...

Des projets qui englobent ceux en cours et lancés depuis 2006 ainsi que d'autres à lancer durant les deux prochaines années. Estimés à 50 milliards de dollars, ces projets, a indiqué le ministre émirati, doivent être basés sur une approche opérationnelle et seront suivis par un groupe de travail. Parmi les projets potentiels, ceux appelés à traduire concrètement et dans les plus brefs délais, selon Karim Djoudi, le mémorandum d'entente signé le 11 juin dernier. Ce mémorandum porte sur la conversion en investissements de la dette contractée avec les Emirats, évaluée à 333 millions de dollars. Néanmoins, d'autres projets d'investissement émiratis sont encore en stand-by, notamment

ceux immobiliers et touristiques du groupe El Eemar. A ce propos, Karim Djoudi a indiqué, en marge des travaux de cette 6<sup>e</sup> session, que le groupe El Eemar «est en train de discuter» avec ses partenaires algériens pour «lever certaines contraintes». Des contraintes similaires pour tous les projets d'investissement, Karim Djoudi s'affichant optimiste quoique éluif sur leur nature. Or, ce même ministre avait assuré de la volonté de la partie algérienne de «déployer tous les efforts à même d'atténuer des difficultés qui pourraient entraver le bon déroulement des projets d'investissement». A charge, dira Karim Djoudi, que les hommes d'affaires émiratis de commencer la réalisation des projets agréés.

C. B.