

PROJET DU SYSTÈME D'ADDUCTION D'EAU POTABLE DE MOSTAGANEM,  
ARZEW ET ORAN (MAO)

Trois mois de retard à cause de la bureaucratie

*Prévue pour la fin de l'année 2008, la livraison du gigantesque projet d'alimentation en eau potable de Mostaganem, Arzew et Oran (MAO) a pris un retard d'au moins trois mois. Les entreprises en charge des chantiers ne cessent de se plaindre de la persistance de certaines contraintes, notamment bureaucratiques.*

De notre envoyé spécial  
à Mostaganem, Lyès Menacer

En visitant les différents chantiers du MAO l'été dernier, le ministre des Ressources en eau, Abdelmalek Sellal (actuel directeur de Campagne du président Abdelaziz Bouteflika), avait déclaré que «tous les travaux devront être achevés avant la fin de l'année 2008».

Au mois de juillet dernier, les entreprises en charge du projet avaient soulevé de nombreuses contraintes liées aux énormes retards enregistrés dans le paiement des situations financières et l'acquisition des explosifs. Neuf mois après, les mêmes contraintes ont été posées sur le bureau de Daho Ould Kablia, ministre délégué aux Collectivités locales et ministre des Ressources en eau par intérim.

Ould Kablia, qui s'est déplacé dans la wilaya de Mostaganem mercredi dernier, avait constaté un certain ralentissement de la cadence des travaux au niveau des barrages de Chellif et de

Kerrada. Il fallait en fait attendre le déblocage de la situation au niveau de la commission des marchés pour relancer le projet. «C'est chose faite depuis mardi», a indiqué Ould Kablia aux entreprises turque, française et italienne lors d'une réunion de travail en marge de la visite d'inspection. Le ministre a affirmé que «la mise en eau des barrages et le début des essais au niveau de la station de traitement de Sidi-Lahdjal doivent être entamés avant le 31 mars 2009». Du moins, c'est le nouveau délai sur lequel il déclare s'être engagé récemment avec le Premier ministre, Ahmed Ouyahia.

Plus de 400 tonnes d'équipements mécaniques sont bloqués au niveau du port d'Oran depuis plusieurs jours, attendant la réponse de la commission des marchés. Leur dédouanement nécessite le règlement d'une taxe de 3,5 millions d'euros.

La société qui s'occupera de leur montage s'est engagée à faire de son mieux pour respecter les délais. Ce ne sera peut-être pas le cas

d'une autre entreprise qui accumule les retards à cause de l'insuffisance des explosifs livrés. «Nous restons tributaires de la disponibilité des explosifs», ont insisté les responsables des sociétés italienne (Astaldi) et algérienne (Cosider). Pourtant, les pouvoirs publics insistent sur l'importance du MAO dont le volume de stockage est estimé à 155 millions de mètres cubes par an.

Les dernières intempéries ont, elles aussi, retardé les travaux, a-t-on encore expliqué. La station de traitement des eaux acheminées à partir du système d'adduction Chellif-Kerrada, d'une capacité de 560 000 m³/jour, attendra encore près d'un mois pour entamer la phase des essais. Des tronçons de conduite doivent d'abord être réalisés sur des terrains marécageux.

Durant la période des essais, la quantité de l'eau pompée à partir du barrage du Chellif vers la station de Sidi-Lahdjal ne dépassera pas le un mètre cube par seconde, avant de passer à 6,5 m³ quelques semaines après.

A partir de cette station de traitement, l'eau sera acheminée vers les réservoirs de stockage situés à Oran via une adduction gravitaire, ce qui permettra de faire une économie en énergie électrique.

Le système Mostaganem-Arzew- Oran servira pour le transfert de 155 millions de mètres cubes par an et couvrira 12 centres urbains dont 7 sont situés au niveau de la seule wilaya d'Oran. Le coût global du projet est de 54 milliards de dinars. Oran bénéficiera de deux tiers de la quantité d'eau transférée. Le reste sera servi à la wilaya de Mostaganem où un autre barrage, celui de Karmis, est en cours de réalisation.

Ce barrage permettra l'alimentation d'une population de 150 000 âmes. Sa capacité de stockage est estimée à 10 millions de m³/an. Une station de dessalement de l'eau de mer, réalisée à Marsa-El-Hadjadj (500 000 m³), viendra en appoint au système MAO pour sécuriser plus de 1,5 million d'habitants à Oran. Elle sera reliée directement aux 4 réservoirs de la ville d'Oran (75 000 m³ chacun), eux-mêmes reliés aux barrages de stockage et d'adduction du Chellif et de Kerrada.

Malgré les retards enregistrés dans les travaux de réalisation du MAO, le ministre intérimaire Daho Ould Kablia a affirmé que

Mostaganem et Oran seront desservies à partir de cet été.

L'achèvement de l'ensemble des travaux aura lieu avant fin décembre de l'année en cours, a-t-il ajouté. Il a aussi promis aux sociétés réalisatrices du MAO de se pencher sur la question des tâches exécutées non prévues dans les termes des contrats signés.

70 % de ces travaux ne peuvent pas, en effet, être facturés, donc bénéficier d'une couverture financière. Par ailleurs, le surplus de l'eau sera réorienté vers l'irrigation des terres agricoles et utilisé dans le secteur industriel au niveau d'Arzew. Les eaux issues d'El Guergar et de Sidi-Abed El-Merdj alimenteront ainsi le périmètre d'irrigation d'El-Fergoug, à Hnifia, dans la wilaya de Tlemcen.

Concernant la prise en charge du problème d'assainissement au niveau de la wilaya de Mostaganem, un projet de réalisation de plusieurs collecteurs et d'une station d'épuration dans la région de la Salamandre est inscrit.

Pour la ville d'Oran, une immense station d'épuration des eaux usées, la plus grande d'Algérie, a été réalisée dans la wilaya d'Oran. Elle produira des engrais destinés à l'agriculture et du gaz (méthane) pour la production de sa propre énergie électrique. Implantée à El-Karma, une localité située à l'est de la ville d'Oran, cette station est d'une capacité de traitement de 350 000 m³/j. Elle peut prendre en charge les besoins d'épuration des eaux usées d'une population d'environ 1,5 million d'habitants. La station d'épuration d'El-Karma répond au double objectif de l'élimination des eaux usées de toute la wilaya d'Oran et de protection des nappes phréatiques de la région.

Les eaux usées qui seront dépolluées à hauteur de 90% seront réutilisées en partie dans l'irrigation de 10 000 ha du périmètre agricole de la plaine de Tlellat. Avec toutes ces réalisations, on peut espérer que le problème de l'eau dans l'Oranie est définitivement réglé, avait noté l'ancien ministre des Ressources en eau, Abdelmalek Sellal, en visite dans la région durant l'été dernier.

Mais il faudra d'abord veiller à lever toutes les contraintes bureaucratiques dont souffrent les sociétés qui ont été engagées pour la concrétisation de ce gigantesque projet dans les délais impartis.

L. M.

TAUX DE REMPLISSAGE  
DES BARRAGES EN ALGÉRIE

64,12% à la fin de février 2009

Le taux national de remplissage des 60 barrages existants à travers l'Algérie a atteint en ce mois de février les 64,12 %, a indiqué M. Ben Bouaziz, chargé de la communication au niveau du ministère des Ressources en eau.

Ce taux n'avait pas atteint les 50% à la même période de l'an dernier. La forte pluviométrie de la dernière saison hivernale a porté ce taux à 100% de pas moins de 24 barrages dont 6 à l'ouest, 2 dans la région du Chellif, 7 au centre du pays et 11 à l'est.

La région ouest, qui a souffert de la sécheresse pendant les trois dernières années, a profité de la forte pluviométrie qui a porté le taux de remplissage de ses 13 barrages à 79%, en ce début 2009. Ce taux ne dépassait pas les 30% en 2008.

Les 15 barrages de la région du Chellif sont remplis à hauteur de 44,20%. Ceux de la région centre, au nombre de 12, ont atteint les 75,69% de taux de remplissage alors que ceux de l'Est (20 barrages) sont remplis à 66,87%. Au total, ce sont plus de 3,7 milliards de mètres cubes stockés au niveau des 60 barrages du pays, a ajouté notre interlocuteur.

L. M.

AMAR TOU À BÉJAÏA

Que de promesses !

*La nouvelle ligne de l'autorail reliant Béjaïa à Alger entre- ra définitivement en exploitation au courant de ce mois de mars, a indiqué, ce jeudi, le ministre des Transports, Amar Tou, au cours de sa visite de travail effectuée dans la wilaya de Béjaïa.*

Son inauguration et sa mise en service officielle interviendront en même temps que la mise en circulation des autorails sur les autres dessertes du même type concernant les lignes ferroviaires reliant, entre autres, Constantine-Jijel, Constantine-Bordj Bou-Arréridj, Constanine-Skikda-Aïn-M'ila-Tébessa, a-t-il précisé. Amar Tou, qui a rallié par train la capitale des Hammadites dans la matinée de jeudi, a curieusement insisté sur le caractère de son déplacement à Béjaïa qu'il qualifie de simple visite d'inspection des différents projets en cours de réalisation dans la région liés à son secteur.

«Il ne faut surtout pas parler d'inauguration de l'autorail Béjaïa-Alger. Ce n'est pas l'objet de ma visite. Cela interviendra au courant du mois de mars mais je promets que ce sera la première ligne à mettre en circulation», sans pour cela fixer de date précise, a-t-il étonnement déclaré aux journalistes présents.

Ce genre d'interventions «inhabitu-elles» sur le caractère d'une visite d'un membre du gouvernement n'a

pas manqué de donner libre cours aux spéculations. La déclaration de Amar Tou est décryptée en tout cas à Béjaïa comme l'indice de l'annonce d'une éventuelle visite du président prochainement dans la wilaya et qui aura à procéder personnellement à l'inauguration de l'autorail. Au niveau de la gare ferroviaire du chef-lieu de wilaya, le ministre des Transports, qui s'est félicité de la qualité des travaux réalisés, a indiqué que le transport des voyageurs par chemin de fer «répond au souhait et à la volonté de Bouteflika de développer le transport des voyageurs sur le territoire national à travers un plan mis en œuvre pour la modernisation, l'extension et la réalisation de voies ferrées». Dans le cadre des projections du département de Amar Tou, on parle de l'électrification du tronçon ferroviaire Béni-Mansour-Béjaïa ainsi que la réalisation d'un nouveau couloir sur la même ligne qui permettrait d'atteindre la vitesse de pointe de 220 km/h. L'exploitation de cette ligne autorail, d'une capacité de 200 places, constitue une importance majeure pour la SNTF qui ambitionne de réhabiliter le transport des voyageurs par voie ferroviaire, qui fait face à un net désintéressement. Il convient de signaler que la ligne Béjaïa-Alger, considérée jusqu'aux années 1980 comme l'une des plus rentables du pays, s'est retrouvée étrangement suspendue depuis le début des années 2000 alors que la desserte entre Béjaïa et Beni-Mansour fut

réduite à un seul train en aller-retour quotidien.

Le projet de renouvellement de la ligne Béni-Mansour-Béjaïa a été confié à un groupement d'entreprises algéro-français (Secorail et Sotref) pour une enveloppe de 1,92 milliard de dinars.

D'une capacité de 199 places, cet autorail, long de 75,6 m, acquis en Espagne, équipé d'un ordinateur de bord qui dispose de toutes les commodités, parcourra le trajet Béjaïa-Alger en moins de quatre heures avec une vitesse de pointe de l'ordre de 160 km/h.

L'autorail, contrairement au train classique, effectuera moins d'arrêts puisqu'il n'aura à desservir que les gares importantes se trouvant entre les villes d'Alger et de Béjaïa, c'est-à-dire Sidi-Aïch, Akbou, Béni Mansour, Bouira, Boumerdès.

La virée béjaouie a été aussi l'occasion pour Amar Tou d'inspecter le chantier de réalisation d'une gare routière, à l'entrée de la ville de Béjaïa, dont le taux d'avancement des travaux avoisinerait les 15% et qui devrait être livrée le mois de mai 2010, a-t-on annoncé.

Le ministre s'est dirigé ensuite au port où il a eu à inspecter les installations du terminal de conteneurs ainsi que le chantier de réparation navale où s'effectuent les réparations du car-ferry *Tarik-Ibn-Ziad*. Des réparations qui, jusque-là, étaient réalisées à l'étranger, a-t-on souligné.

Le P-DG du port a présenté au ministre des Transports les différents projets de son développement à travers la réalisation de nouveaux quais et une gare maritime.

Répondant aux inquiétudes exprimées par le responsable de l'Entreprise portuaire de Béjaïa quant à l'étouffement de son entreprise, d'où, préconise-t-il, l'impérieuse nécessité d'engager des travaux d'extension et de modernisation du port pour rester compétitif et faire face à l'état exercé par les ports de Djendjen et celui d'Alger, le ministre des Transports, qui s'est montré «attentif aux préoccupations légitimes du responsable du port», a assuré que son département est «disposé à accompagner les projets en question». «Engagez les études nécessaires et nous vous accompagnerons dans leur réalisation», a promis Amar Tou qui s'est également montré disposé à aider les autorités locales dans la réalisation d'un tramway pour la ville de Béjaïa. Saisissant la présence du ministre des Transports, l'homme d'affaires algérien Issad Rebrab, patron du groupe Cevital qui a été «sommé», selon lui, par les responsables du port de dégager son matériel du quai pour permettre l'extension du terminal de conteneurs, a exprimé ses vives inquiétudes quant au sort réservé à ses deux raffineries de sucre considérées comme les plus importantes au monde avec une capacité de production 900 000 tonnes/jour.

Le groupe Cevital représente au passage 25% du trafic maritime du port de Béjaïa, a-t-on appris. «On me demande de dégager mon matériel. Une telle décision constitue une mort certaine de mon entreprise qui est appelée à couvrir l'ensemble des besoins en sucre du pays avec un excédent de production de 75 % destiné à l'exportation», s'est défendu, en substance, Issad Rebrab auprès du ministre qui l'a rassuré que l'extension n'aura «aucune conséquence» sur ses deux raffineries. Avant de poursuivre son périple vers les wilayas de Jijel et Constantine dans l'après-midi de jeudi, Amar Tou s'est rendu, pour clore sa visite dans la capitale des Hammadites, à l'aéroport Soummam Abane-Ramdane ainsi qu'à l'Ecole de formation maritime pour s'enquérir de l'état d'avancement des travaux qui s'éternisent depuis plusieurs années.

Une visite de Amar Tou plutôt riche en promesses sachant qu'exceptée la décision de construction d'une halte des chemins de fer à même de permettre une connexion avec la gare routière et la réhabilitation de la structure ferroviaire de Tazmalt qui date de l'époque coloniale, aucun engagement concret n'aura été pris par le ministre qui s'est contenté pour chaque projet, à l'image du tramway de la ville de Béjaïa et des projets de développement du port de répliquer «faites les études et on défendra son inscription».

A. Kersani