TRANSPORT MARITIME DES VOYAGEURS

L'ENTMV vogue malgré la houle

L'Entreprise nationale de transport maritime de voyageurs (ENTMV) compte élargir la billetterie on line à l'Espagne, dès le prochain semestre.

Chérif Bennaceur - Alger (Le Soir) - L'ENTMV ou Algérie Ferries avait déjà lancé la vente réservation de billets, voilà quelques mois en Europe, son principal marché. Près de 85 % des recettes de l'ENTMV sont, en effet, réalisées par les dessertes entre les ports espagnols d'Alicante et Barcelone et la ville française de Marseille, et cinq ports algériens (Oran, Alger, Béjaïa, Skikda et Annaba).

Pour tous les voyageurs désireux d'emprunter les lignes desservies par ce transporteur national, il suffit d'un simple clic sur un site Internet pour connaître les détails et les conditions tarifaires.

Cette prestation connaît un engouement progressif et de plus en plus important. Elle s'inscrit dans le cadre d'une stratégie commerciale innovante et agressive. Ce qui représente un atout majeur pour une telle entreprise phare. Une entreprise qui atteint une bonne vitesse de croisière, avec des résultats financiers au vert.

«Nous avons atteint et même dépassé nos objectifs.» C'est ce que l'on constate, satisfaits, au niveau d'Algérie Ferries qui se prévaut d'un chiffre d'affaires «jamais égalé» pour 2009, estimé à près d'une dizaine de milliards de dinars.

L'ENTMV se porte bien, assure-t-on, les quatre navires de la flotte ayant transporté quelque 480 000 passagers et 15 000 véhicules à la fin de l'année. Cela même si certaines difficultés, notamment financières, freinent encore le développement du pavillon maritime national.

En effet, l'ENTMV doit continuer à rembourser, de manière idoine, un endettement contraignant. Cela même si l'opérateur a bénéficié d'un assainissement financier partiel et s'est engagé dans un ambitieux programme de redressement.

Certes, Algérie Ferries assure le transport des voyageurs, à flux tendus en période estivale, avec seulement trois car-ferries acquis (*Tariq Ibn Ziyad,* acheté en 1995, et les navires *Tassili II* et *Djazaïr II* acquis en 2004-2005, ainsi que le navire grec *Ariadne*, affrété pour l'été).

Le pavillon remplace même, quand la nécessité s'impose, des transporteurs étrangers sur certaines dessertes. A ce propos, on rend un hommage appuyé aux équipages de cette flotte qui «forcent le respect». Des équipes qui sont performantes et compétentes tout autant et même davantage que leurs équivalentes sur d'autres flottes.

Cela même si l'armement de l'ENTMV a encore besoin de davantage de motivation et d'amélioration de ses conditions socioprofessionnelles.

Néanmoins, cette flotte reste insuffisante et nécessite d'être renforcée. Or, le projet d'acquisition de nouveaux gros porteurs reste encore à l'état de projet et attend l'aval des pouvoirs publics. Sans omettre les contraintes liées au paiement des charges de soutes, l'exiguïté des gares maritimes, l'indisponibilité de quais, les commodités d'accueil des passagers insuffisantes, les retards dans les formalités de traitement des véhicules ainsi que le non-respect des horaires de départ par certains passagers véhiculés qui retardent les formalités de traitement. Mais aussi le transporteur national doit gérer d'autres contraintes dont l'adéquation entre d'une part, les exigences légitimes de sécurité et sécurisation des enceintes portuaires, tant ici qu'en Europe, et le rythme de transport d'autre part. Ou bien subir, contraint, l'incivisme patent de certains passagers, voire des agressions comme celles qui ont été commises en juillet dernier par des voyageurs sans billets sur l'équipage de l'ENTMV et les services de sécurité à Alicante.

En d'autres termes, le pavillon national vogue malgré la houle, mais nécessite néanmoins davantage de moyens pour son développement. Voire, l'ENTMV est capable de relever tous les défis, même conjoncturels (transport des supporters vers les arènes footballistiques sud-africaines….) si possible et à condition d'en avoir les moyens et d'être bien soutenue.

C. B.

LA QUALITÉ DES MATÉRIAUX DE CONSTRUCTION

La pierre angulaire de la solidité de nos bâtisses ?

Plusieurs programmes d'habitat ont été lancés tambour battant. Cependant, ces constructions répondent-elles aux normes de qualité, de coût et de durabilité requises ?

Les ingrédients d'une bonne construction incluent forcément l'art de bâtir. Mais pour autant, faut-il s'assurer de la qualité des matériaux de construction, un impératif de premier ordre. C'est, en substance, ce qu'ont souligné les différents intervenants présents, hier à Alger, à un atelier portant sur «la qualité des matériaux dans la construction parasismique». Un atelier qui a réuni concepteurs, réalisateurs, promoteurs, producteurs et administrateurs, dans le but de créer un lien commun et de réfléchir aux perspectives en la matière et aux solutions à apporter pour parvenir à une construction «sécurisante, économique et durable.

M. Yahiaoui, organisateur de cet atelier, a indiqué que la mauvaise qualité des matériaux de construction entrant dans la réalisation des ouvrages amplifie les dégâts lors des séismes et gonfle les coûts de réalisation. L'intervenant a également souligné l'importance qu'il y a à ce que les producteurs intègrent les nouveaux produits dans le processus de fabrication.

Pour sa part, M Boudaoud, directeur du Collège national des experts architectes, a estimé, lors de son intervention, que tout résidait dans l'art de la pose des matériaux et qu'une main-d'œuvre qualifiée était donc indispensable, y compris pour garantir des réalisations durables. Ce dernier a également appelé à un contrôle et un suivi rigoureux des travaux, sur les chantiers mêmes.

Soulignant l'impact des moyens financiers dans la réalisation d'un ouvrage résistant, il a estimé que les pouvoirs publics ne devaient en aucun cas négliger ce volet, notamment lors des appels d'offres où, a-t-il fait remarquer, les entreprises ont souvent tendance à privilégier les bureaux d'études les moins-disants, indépendamment des autres critères d'appréciation.

Salima Akkouche

AIR ALGÉRIE RENFORCE SA FLOTTE

600 millions de dollars pour 7 Boeing et 4 ATR

A compter de septembre 2010, la flotte de la compagnie nationale Air Algérie sera renforcée par onze appareils. Il s'agit de 7 avions moyen courrier Boeing 737-800 de 160 sièges et 4 avions biturbopropulseurs court courrier ATR de 66 places.

Photo : Samir Sid

Abder Bettache - Alger (Le Soir) - La cérémonie de signature des contrats avec les deux constructeurs a eu lieu en présence des représentants des différentes parties concernées, du ministre des Transports, du secrétaire général de l'UGTA et des ambassadeurs de France, d'Italie et des Etats-Unis.

Intervenant au nom de tous les travailleurs de la compagnie, le P-dg d'Air Algérie, Abdelwahid Bouabdellah, s'est félicité de cet important événement tout en indiquant que «cette nouvelle commande portera sa flotte d'avions (Air Algérie) Boeing 737 Next Geneneration à 22 appareils». «Ces nouveaux Boeing 737-800 procureront à la compagnie les avantages de l'homogénéité, ce qui permet une plus grande rentabilité et une flexibilité dans l'exploitation. L'acquisition d'avions Boeing 737-800 est une progression assez naturelle pour Air Algérie. L'un des avantages du 737, c'est que nos pilotes et nos techniciens sont déjà très familiers avec ce type d'appareil. Le 737-800 apportera une plus grande valeur ajoutée à la flotte d'Air Algérie grâce à sa technologie très avancé», a soutenu le premier responsable de la compagnie. Il ajoute, en guise de conclusion, que «la dernière commande est le reflet de la qualité des relations de partenariat qui existent entre Air Algérie et Boeing depuis 40 années».

«Elle témoigne en même temps de la reconnaissance de la fiabilité du 737-800 Nexte Generation et de sa parfaite adaptabilité aux liaisons moyen courrier», a expliqué, pour sa part, A. Zeghmi, vice-président Boeing pour l'Afrique et le Moyen-Orient.

Concernant les ATR — la compagnie possède déjà 8 ATR 72-500, «ils permettront à Air Algérie d'optimiser ses offres, en augmentant notamment ses fréquences et en ouvrant de nouvelles dessertes à l'intérieur du pays et vers l'international».

«Dans le cadre de la création par Air Algérie d'un centre de formation, ATR apportera son assistance à l'installation, au démarrage et au fonctionnement d'un nouveau simulateur de vol», ajoutera le P-dg de Air Algérie. Pour sa part, le ministre des Transports a déclaré qu'«Air Algérie a besoin de se développer pour faire face à des missions de plus en plus importantes et l'Etat soutient totalement la démarche de la compagnie».

Il est à noter que la compagnie nationale Air Algérie exploite ATR depuis 2003. Selon ses responsables, «grâce à ces nouveaux appareils, nous consolidons notre position de compagnie la plus moderne du continent, avec une des flottes les plus jeunes. Les ATR nous permettent de désenclaver des régions ne pouvant pas accueillir nos autres types d'appareils. Nous sommes donc doublement satisfaits de pouvoir offrir un service public de qualité et de couvrir l'ensemble du territoire national.» «Il est à rappeler qu'Air Algérie a financé sur fonds propres l'achat des 11 appareils, soit pour un montant de 600 millions de dollars, dont 560 millions de dollars pour les 7 appareils Boeing et 82 millions de dollars pour les quatre ATR.

Selon les responsables de la compagnie, un plan de financement de 100 milliards de dinars a été arrêté pour engager «une vaste opération de développement». Un plan que le patron de la compagnie qualifie d'«envergure», puisqu'il prévoit la réalisation d'un nouveau siège pour la compagnie, la reconfiguration du réseau avec le renforcement des fréquences, l'ouverture de nouvelles agences. Il faut souligner, par ailleurs, qu'en plus des Boeing et des ATR, Air Algérie exploite cinq Airbus A330 (260 sièges) qui sont principalement affectés aux lignes long courrier comme les liaisons Alger-Montréal et Alger-Pékin.

A. B.