

AÉROPORT INTERNATIONAL D'ALGER

La certification conforte le dispositif sécuritaire

L'obtention par l'aéroport international d'Alger des certificats ISO 9001 et 14001, évacue-t-elle définitivement, l'idée selon laquelle il est toujours sous la menace terroriste ? D'après l'Organisation internationale de l'aviation civile (OACI), «tous les aéroports ouverts à la circulation aérienne publique doivent satisfaire à un référentiel de conditions d'homologation et d'exploitation». La norme sécuritaire en constitue un axe important dans ce domaine.

Abder Bettache - Alger (Le Soir) - Lors de la cérémonie portant certification de l'aéroport international d'Alger, l'ensemble des intervenants au niveau de la plate-forme aéroportuaire y étaient présents.

La présence du patron de la police des frontières (PAF) à cette rencontre était significative à plus d'un titre. Elle dénote de l'importance du rôle qu'occupe cet organisme sécuritaire dans la démarche qualité, initiée par la Société de gestion des services et infrastructures aéroportuaires d'Alger (SGSIA) en charge de la gestion de l'aéroport international d'Alger.

D'ailleurs, une source sécuritaire nous a indiqué que «cette certification n'a fait, à la fois, que confirmer et valider la stratégie sécuritaire mise en place au niveau de l'aéroport international d'Alger depuis plusieurs années». En effet, considéré comme un élément fondamental dans le fonctionnement de l'aéroport interna-

tional d'Alger, la présence sécuritaire a connu une transformation radicale, notamment depuis l'attentat terroriste qui l'a ciblé en 1993.

Notre source ajoute, à ce propos, que «depuis son inauguration en 2006, le nouvel aéroport international d'Alger est soumis à des mesures sécuritaires aux normes internationales.

L'obtention des certificats ISO 9001 et 14001 le 22 décembre dernier n'a fait que conforter les normes sécuritaires mises en place par les structures concernées». «En plus des 220 caméras de télé-surveillance, installées aussi bien à l'intérieur qu'à l'extérieur de l'aéroport, une armada de policiers sillonne l'aérogare à longueur de journée. Les services de l'aéroport d'Alger ne comptent pas seulement sur des policiers en tenue, il y a également le travail fait discrètement par des policiers en civil.

Le nombre des policiers invisibles dépasse les policiers

visibles», ironise notre source, qui affirme que l'aérogare dispose d'un plan d'urgence apte à être déclenché à la moindre alerte (bombe, véhicule piégé, incendie et tout autre danger). «Un plan d'urgence qui répond aux recommandations de l'OACI», précise-t-on.

A ce titre, il y a lieu de noter que les principaux objectifs des certifications ISO 9001 et ISO 14001 sont «d'améliorer la satisfaction des passagers et partenaires de l'aéroport, de participer au développement durable de la plate-forme et de professionnaliser le personnel».

De plus, l'OACI a introduit, en 1999, dans son annexe technique relative aux infrastructures aéroportuaires, l'obligation pour tous les Etats de certifier les aéroports accueillant du trafic international.

C'est dans cette optique, ajoute-t-on, qu'il faut inscrire l'arrêt du wali d'Alger portant interdiction d'exercice des activités artisanales et commerciales, légales et informelles, autour du périmètre de l'aéroport international Houari-Boumediène. En effet, les axes routiers touchés par l'arrêt sont, notamment, l'autoroute de Ben-Aknoun, située au niveau de la commune de Dar El-Beïda, la RN61 au niveau des APC de Dar El-



Photo : Samir Sid

Beïda et de Rouiba, la cité la Base-vie attenante à l'entrée secondaire de l'aéroport ou encore plusieurs cités, telles que Abane-Ramdane et Kourifa, situées aux Eucalyptus.

«L'objectif est la sécurité de la navigation aérienne et la protection des biens et des personnes», ajoute notre source. Des informations que confirme le directeur général de la Société de gestion des services et infrastructures aéroportuaires d'Alger, M. Tahar Allache. Selon lui, «les

multiples dispositifs ne sont pas placés au hasard, mais obéissent à des études basées sur les risques potentiels des biens et des personnes». «C'est donc dans l'intérêt des usagers de l'aéroport qu'il y ait plus de vigilance, même si cela impose un temps de passage plus important.

L'ensemble des aéroports de par le monde ont adopté des mesures similaires pour la prévention contre tout acte d'intervention illicite» et d'ajouter : «Etre certifié ISO 9001

Qualité, version 2008, et ISO 14001 Environnement, version 2004, c'est à la fois un encouragement pour notre personnel, mais c'est surtout un acte d'engagement vis-à-vis de nos clients et de nos partenaires.

Sur le plan de la qualité, il s'agit d'améliorer de manière permanente et continue la satisfaction des clients, qu'il s'agisse des passagers, de leurs accompagnants, des compagnies aériennes, des services de l'Etat, des concessionnaires de commerces...

A. B.

PRÉVENTION ET SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN ALGÉRIE

La bureaucratie bloque le projet de la conception d'un fichier national

Le renforcement de la prévention routière s'avère être une mission quasiment impossible puisqu'une telle politique implique la participation de différentes institutions algériennes, ceci exige planification, organisation, coordination des efforts et dialogue. Une tâche ardue pour nos administrations gangrenées par les lenteurs bureaucratiques.

Irane Belkhedim - Alger (Le Soir) - Réunis hier au ministère des Transports pour débattre de la conception et de la mise en œuvre d'un système national d'information sur la sécurité routière, les nombreux fonctionnaires et cadres algériens représentant plusieurs institutions étatiques n'ont pu trouver un consensus. Les débats qui devaient enrichir ce projet, élaboré par des universitaires nationaux, ont été inféconds puisque l'on a pas cher-

ché à discuter le fond mais plutôt à discuter la forme. Durant toute la rencontre, M. Houari Benmekki, responsable du projet, a eu du mal à exposer le travail de son équipe et l'intérêt d'une telle démarche, la majorité des présents semblait être mal informée et méconnaissait l'évolution de ce programme et son contenu ! Ainsi, il a juste été question des changements qui ont été apportés à la fiche technique d'accidents corporels de la circulation, un

document renseigné par les gendarmes ou les policiers ! Un carton qui, pour le professeur Benmekki et ses collègues, n'est qu'un infime détail d'un système ultramoderne.

Lancé officiellement depuis 2002 par le Centre national de la prévention routière (CNPR), le projet consiste à concevoir et à mettre en œuvre un système national d'information sur la sécurité, c'est-à-dire, créer un fichier national informatisé qui sera alimenté et enrichi continuellement par la Sûreté et la Gendarmerie nationales.

Pour cela, le CNPR a fait appel à l'Université de Mostaganem (wilaya pilote) qui dispose d'un institut spécialisé dans la prévention routière.

Le professeur Houari Benmekki, de ladite université, explique que ce système performant sera muni de moyens d'information géographiques (gestion des données spatialisées). La coordination des différentes données permettra la conception d'un indicateur d'accidentologie local, donc l'identification du nombre des tués, de la région et du risque qu'encourent les automobilistes. «Il aidera surtout à mesurer le taux de risque dans tout le pays.

En d'autres termes, quelles sont les régions les plus ou les moins sûres ?», dit-il, précisant qu'une fois mise en place, cette banque de données pourra servir plusieurs secteurs comme la santé, les travaux

publics, la justice, les assurances et la Protection civile. L'idée a vu le jour en 1998, mais le projet n'a pas été tangible qu'à partir de 2002. Nos chercheurs ont dû affronter les interminables «défaillances» financières et administratives (lenteur, manque d'argent...). «Nous avons envoyé des fiches à la Sûreté nationale et à la Gendarmerie nationale, ça nous a pris quelque chose, comme 3 ans ! Pour vous expliquer les anomalies et les difficultés auxquelles nous avons fait face», soutient le professeur. Trois ans pour que ces deux importantes institutions, impliquées directement dans la prévention routière, puisse remplir quelque 330 fiches !

I. B.

LOI DE FINANCES POUR 2010

Le président signe le texte

La loi de finances pour 2010 a été signée hier par le Président de la République. Les éléments d'encadrement de cette loi reposent sur un taux de croissance prévisionnel du PIB de 4% (5,5% hors hydrocarbures), un prix moyen du baril de pétrole maintenu à 37 dollars, un taux d'inflation de 3,5%, et des importations de près de 37 milliards de dollars. Ce texte prévoit des recettes estimées à 3.081 milliards de dinars et des dépenses budgétaires de l'ordre de 5.860 milliards de DA, dont 2.838 milliards de DA pour le fonctionnement et 3.022 milliards de DA pour l'équipement. Certes marquée par un déficit important, couvert par les disponibilités du Fonds de régulation des recettes dont le stock se situe actuellement à plus de 4.000 milliards de dinars, cette loi consacre néanmoins la récente revalorisation salariale, la poursuite de la politique sociale de l'Etat, la poursuite du programme de développement infrastructurel et d'investissements...En attendant la finalisation de l'élaboration du programme quinquennal pour la période 2010-2014, les opérations inscrites au budget d'équipement et d'investissement pour 2010 (3.300 milliards DA) représentent déjà l'équivalent de plus de 45 milliards de dollars. Dans son volet législatif et fiscal, la loi de finances pour 2010 prévoit tant des facilitations fiscales que des taxes nouvelles ou en hausse, introduit le nouveau système comptable financier et crée un fonds de développement de l'industrie cinématographique.

C. B.

UNE ANNÉE APRÈS LE GÉNOCIDE ISRAËLIEN À GHAZA

La Cour pénale internationale reste impuissante !

Une année s'est écoulée depuis l'agression israélienne sur le peuple palestinien. Le monde entier a suivi en direct le massacre de Ghaza, et le sentiment qu'il y a eu un crime de guerre, voire un génocide contre l'humanité est partagé par l'ensemble de la communauté internationale. Mais qu'a-t-on fait depuis ? Entre le silence lâche des uns et la politique du deux poids deux mesures des autres, Israël demeure une entité au-dessus de la loi internationale.

Mehdi Mehenni - Alger (Le Soir) - Pour maître Gilles Devers, avocat à Lyon et initiateur de la requête auprès de la Cour pénale internationale (CPI), sur les crimes commis par Israël en Palestine — une requête soutenue par 3 000 organisations à travers le monde et une centaine d'avocats — qui était invité hier, au centre de presse d'El Moudjahid, tant que la Palestine n'est pas reconnue comme Etat, la CPI ne peut pas ouvrir une enquête

sur le massacre de Ghaza. La Cour pénale internationale étant également une institution juridique née d'un accord ou traité établi entre Etats, dont les Etats-Unis et l'entité sioniste, reste inefficace. D'autant plus qu'Israël n'a pas ratifié le traité et que la Palestine ne peut pas le faire, dès lors qu'elle n'est pas considérée comme Etat. Devant ce blocage juridique, instauré volontairement dans les statuts de la CPI, pour qu'il n'y ait pas de représailles

juridiques contre les USA et Israël, la seule solution envisageable demeure aux yeux de Gilles Devers de saisir la chambre préliminaire de la CPI, dès lors que le procureur général ne peut pas ouvrir le dossier. Il y a également un autre problème qui se pose et qui ne plaide pas en faveur de la cause palestinienne. C'est la non-adhésion des pays arabo-musulmans à la CPI, ce qui rend les chances de voir la Palestine reconquérir ses droits très réduites.

«Si les 50 pays arabo-musulmans qui existent à travers le monde avaient adhéré à la CPI, ils auraient pu exercer une pression sur cette institution juridique.

D'autant plus que si un pays arabe porte plainte contre Israël pour crime de guerre, le procureur général

de la CPI sera obligé d'ouvrir une enquête», a expliqué maître Gilles Devers. Par ailleurs, l'avocat s'est montré très inquiet par rapport à la liberté culturelle en Palestine, soulignant qu'il ne demeure aucun minaret debout à Ghaza, l'exploitation illégale des ressources naturelles palestiniennes, l'implantation de la population juive dans les territoires occupés et la construction de colonies et autres projets. Sur cette question, il a souligné que les entreprises internationales chargées de suivre des chantiers dans les territoires palestiniens occupés n'ont pas à tirer profit du crime. «L'année 2010, c'est le grand rendez-vous avec ceux qui tirent profit de cette situation conflictuelle», a-t-il enfin indiqué.

M. M.