SELLAL ET LA NOUVELLE LOI SUR LES HYDROCARBURES

Option pour le gaz de schiste

Le Premier ministre, Abdelmalek Sellal, dont le plan d'action de son gouvernement a été voté hier par l'APN, a, dans sa réponse aux députés, confirmé qu'à travers le projet de révision de la loi sur les hydrocarbures, l'Algérie opte pour l'exploitation du pétrole et des gaz non-conventionnels, et donc le très controversé gaz de schiste.

Sofiane Aït Iflis - Alger (Le Soir)- Ce que le ministre de l'Energie et des Mines, Youcef Yousfi, avait manqué d'avouer clairement lors de sa dernière intervention médiatique autour du projet de révision de la loi sur les hydrocarbures, le Premier ministre l'a exprimé sans détour hier devant les députés. Abdelmalek Sellal a affirmé, en effet, que l'Algérie ira vers le pétrole et le gaz non-conventionnel. Des énergies, a-t-il dit, qui se trouvent en profondeur et dont l'extraction demande des moyens et de nouvelles technologies. L'affirmation du Premier ministre dévoile le véritable arrière-fond du projet de loi sur les hydrocarbures. Un projet de loi, pour rappel, qui introduit une fiscalité spécifique pour l'exploration et l'exploitation des pétroles et gaz en question. Il s'agit d'allégements fiscaux pour les compagnies étrangères désireuses d'investir dans ce domaine. Bien des experts ont alerté sur les risques environnementaux de l'exploitation notamment du gaz de schiste, entre autres la contamination de la nappe albienne. Cela ne semble pas avoir donné à réfléchir au gouvernement, puisque le Premier ministre maintient l'option.

Dans sa réponse aux députés, Abdelmalek Sellal a expliqué, par ailleurs, que la part de la valeur ajoutée des hydrocarbures qui était de 93% en 2000 a chuté à 36%, que le PIB hors hydrocarbures a fait un bond considérable entre 2000 et 2012, passant de 2 482 dollars à 10 311 dollars. Le PIB par habitant a connu également une progression durant la même période, passant de 1 540 dollars à 4 003 dollars. Clamant que son plan d'action se décline en la poursuite des programmes antérieurs jumelés au lancement de nouveaux, Sellal n'a servi aux députés que des performances.

Ainsi le chômage, selon lui, est à 9% alors qu'il était de 29,5% en 2000 et qu'entre 2010 et 2012, sur les 3 millions d'emplois promis, 2 343 520, soit 83%, ont été créés, dont 124 908 dans le secteur économique.

Abdelmalek Sellal a également déclaré que la production agricole nationale couvre les 70% des besoins alimentaires et que cette proportion sera de l'ordre de 75% en 2014. Les réponses et le plan d'action de Sellal ont convaincu une majorité de députés qui ont voté pour.

En revanche, les islamistes de l'Alliance de l'Algérie Verte (AAV) et du FJD de Djaballah l'ont rejeté. Le FFS et le PT n'ont pas pu trancher. Ils se sont donc abstenus.

S. A. I.

Photo : Samir Sid

Sellal opte pour l'exploitation des gaz non-conventionnels.

RÉINSERTION SOCIALE DES DÉTENUS

Les services externes appelés à se développer

La réalisation et l'installation de services externes de réinsertion d'anciens détenus est en train de s'intensifier selon Mokhtar Felioune, directeur général de l'administration pénitentiaire. Le responsable annoncera qu'à terme, toutes les grandes agglomérations seront dotées de ces services.

F.-Zohra B. - Alger (Le Soir) - Le responsable a déclaré, en marge de la rencontre, que l'insertion des détenus se fait à travers la formation au sein des établissements mais aussi après leur sortie, à travers les services de réinsertion sociale extérieure. Ces derniers accueillent, selon lui, les personnes sorties de prison. Toutefois, les présents expliqueront que les ex-détenus sont libres de rejoindre ou non les services en question. Pour les encourager à bénéficier de cette aide à la réinsertion au sein de la société, des opérations de sensibilisation sont prévues, selon Mokhtar Felioune.

Ainsi, et en plus des six services déjà existants, dix autres sont au programme du secteur et bénéficient d'aménagement dont deux accueilleront bientôt les détenus dans les wilayas de Tlemcen et de Boumerdès.

Le responsable dira qu'à terme toutes les grandes agglomérations seront dotées de services de réinsertion. «Ces centres sont fortement fréquentés, les ex-détenus viennent en famille ou cherchent du travail. Les services sont aussi en contact avec les DAS, la formation professionnelle et le secteur de l'éducation, notamment pour pouvoir aider les personnes à se réinsérer», a déclaré Mokhtar Felioune.

Ce dernier précisera par ailleurs que la mission de ces services sera développée et se chargeront aussi des questions relatives à l'exécution des peines alternatives. Tâche qu'exécute actuellement le juge d'application des peines. Il annoncera, à cet effet, que le secteur va aller vers l'introduction d'autres peines alternatives dans le code pénal.

Le responsable expliquera aussi que l'évaluation des ressources humaines se fera selon les résultats des centres de réinsertion. Lors de la rencontre organisée hier, les responsables présents apprendront que des discussions seront entamées avec chaque établissement de son programme stratégique.

Selon le directeur général de l'administration pénitentiaire, et s'agissant de la formation des détenus, ces derniers peuvent poursuivre leur programme à la charge de l'Etat, une fois leur peine achevée.

Actuellement, ce sont 8% des détenus qui sont inscrits au programme de réinsertion. Le plan de réinsertion, selon les responsables présents, prévoit l'élaboration d'un programme individuel personnalisé après la mise en liberté, en tenant compte des besoins et des caractéristiques psychologiques des détenus.

F.-Z. B.

CNAN

Processus d'une mort programmée

L'atelier de réflexion qu'organisera aujourd'hui le Forum des chefs d'entreprises (FCE) sur le thème du transport maritime de marchandises en Algérie est plus que jamais d'actualité. Un thème qui relance plus que jamais le débat sur la problématique de la gestion de la flotte maritime nationale de transport de marchandises. Le cas Cnan constitue un exemple édifiant.

Abder Bettache - Alger (Le Soir) - Le transport maritime national de marchandises est assuré à environ 97% par des compagnies étrangères.

Une cessation d'activité, pour une raison ou une autre, par ces armateurs qui assurent l'approvisionnement du pays, et c'est toute l'Algérie qui se retrouverait sous embargo, lourd de conséquences. En effet, la quasi-totalité des échanges commerciaux de l'Algérie avec le reste du monde s'effectue par voie maritime, mais le marché échappe totalement aux opérateurs locaux. Mais cela n'a pas été toujours le cas.

Dans les années 1980, l'Algérie disposait d'une flotte très importante, composée d'environ 80 navires exploités par la Cnan.

L'armateur Cnan assurait avec ses capacités propres et affrétées 35% des échanges extérieurs de l'Algérie. Aujourd'hui, «en dépit de nombreuses restructurations et d'une aide financière répétitive, la compagnie publique battant pavillon national ne couvre, dans les meilleures années, que 10% du marché du transport des marchandises, laissant l'essentiel des affaires et des profits aux compagnies étrangères». A l'origine de cette situation, des décisions et autres mesures qui «ont mis à genoux le pavillon national du transport maritime des marchandises». Il ne faut pas s'étonner, alors, que la facture des importations augmente d'année en année. Et dire que le chef de l'Etat, Abdelaziz Bouteflika, a reconduit Amar Tou au ministère des Transports. Ce dernier, faut-il le rappeler, a approuvé la signature du contrat avec Pharaon/Cti, qui est pourtant black-listé. En somme, la situation que connaît aujourd'hui le groupe Cnan soulève moult interrogations. Une situation évoquée avec insistance dans le milieu marin, d'où l'ouverture d'une enquête par les services de sécurité sur la gestion de cette compagnie, qui constituait dans un passé récent l'un des fleurons du développement algérien.

L'enquête remonte jusqu'à 2003, année de la restructuration de cette société créée par décret n°87-155 du 14 juillet 1987. On parle de plusieurs incohérences notamment dans l'opération de vente d'une vingtaine de navires, une affaire qui est en justice. Pour les enquêteurs, cette opération est entourée de plusieurs zones d'ombre. L'immobilisation des navires et le traitement des bateaux en arrêt technique laissent penser à un «bradage» bien orchestré. La mise à mort de la Cnan était bel et bien programmée. L'abandon de certains navires jusqu'à leur dégradation profonde a également attiré l'attention des enquêteurs qui n'ont pas hésité à faire le lien avec le lancement, par la suite, de plusieurs opérations de réparation de ces navires à l'étranger à des coûts onéreux et en violation totale du code des marchés publics. Ces opérations auraient grevé le budget de l'équipement de la compagnie et mis à mal son équilibre financier. Les mêmes sources indiquent dans ce sillage que le budget de l'équipement est passé de 211 millions de dinars en 2003 à 1,540 milliard de dinars en 2004. Un chiffre qui donne le tournis. Aussi, on a relevé un recours abusif aux avenants dans les marchés de réparation de ces navires dont le coût a parfois doublé. Des sources sécuritaires évoquent également le cas des différentes filiales de ce groupe. Parmi ces filiales, International Bulk Carrier (IBC), qui a fait couler beaucoup d'encre ces derniers mois. Créée après la dissolution de Cnan Bulk en partenariat avec Pharaon, IBC est sur le point d'être dissoute, car l'associé saoudien n'a pas tenu le moindre de ses engagements. Un contentieux oppose le groupe Cnan et cet associé. Il y a également la filiale de la maintenance, dissoute sans le moindre bruit médiatique, laissant plusieurs milliards de dinars de dettes. Ni les raisons ni les conditions de sa dissolution n'ont été données par les responsables de l'époque.

En somme, le pavillon national est en pleine tempête. Son naufrage est désormais imminent à moins …

A. B.

FONDS DE GARANTIE AUTOMOBILE

Un organisme qui cherche ses clients

Les personnes victimes d'accidents de la circulation et dont l'auteur n'est pas assuré, pas identifié ou insolvable peuvent désormais être dédommagées par le Fonds de garantie automobile (FGA). Cet organisme, qui se substitue à ces auteurs et dont les caisses sont «pleines», est à la recherche de clients.

Salima Akkouche - Alger (Le Soir) - Le Fonds de garantie automobile, sous tutelle du ministère des Finances, a été créé par le décret exécutif n° 04/103 du 5 avril 2004. Opérationnel depuis 2005, le FGA vise à dédommager les victimes des accidents de la route ayant entraîné des dommages corporels.

«Le fonds est chargé de l'indemnisation totale ou partielle des victimes d'accidents corporels de la circulation et de leurs ayants droit, causés par un véhicule terrestre à moteur, en l'absence d'intervention d'une compagnie d'assurance.»

Cet organisme, contrairement aux compagnies d'assurances auxquelles il se substitue lorsque l'auteur de l'accident de la circulation est méconnu, non assuré ou insolvable, peine à dépenser son argent.

Pour pallier cette «non-célébrité», le FGA, en plus de diffuser des placards publicitaires, a saisi les services de la Gendarmerie nationale et de la Direction générale de la Sûreté nationale (DGSN), en tant que premiers intervenants sur les lieux d'accidents de la circulation à travers le territoire national, pour tenir informées et orienter les victimes qui ouvrent droit à l'indemnisation vers le fonds.

«Nous avons assez d'argent (268 millions de dinars en 2011) pour dédommager les victimes d'accidents corporels de la circulation et leurs ayants droit» a assuré Fatmi Mohamed, directeur général du FGA, qui souligne que ce dernier traite actuellement entre 250 et 300 dossiers annuellement. Le mécanisme puise ses ressources principalement dans les contributions des assurés fixées à 3% du montant des primes d'assurances, encaissées au titre de l'assurance obligatoire automobile.

L'indemnisation s'effectue sur la base d'un barême. Ainsi, en cas de décès d'une personne qui touche l'équivalant du SNMG, ses ayants droit peuvent toucher une somme allant jusqu'à 800 000 DA. Pour les blessures, le dédommagement s'effectue en fonction de l'incapacité et des revenus de la victime.

Le FGA compte introduire des actions de recours contre les responsables de dommages afin d'obtenir le remboursement des sommes réglées aux victimes. Ces dernières disposent d'un délai de cinq ans à compter de la date de l'accident pour saisir le fonds. Le fonds verse également des indemnisations en cas de blessures sur la base de certificats médicaux et en cas de décès aux ayants droit. «En attendant l'évolution de la législation, le FGA ne dédommage que les victimes d'accidents corporels», souligne son directeur.

S. A.