

## AFFAIRE CNAN-GROUP

## Pharaon lourdement accusé

**Ghaith Rashad Pharaon, l'homme d'affaires saoudien, détenteur de 49% des parts du capital d'International BULK Carriers (IBC), une filiale de CNAN-Group est l'une des personnes mises en cause dans l'affaire Cnan. Selon des sources judiciaires, il est également concerné par les nouveaux chefs d'inculpation requis par l'accusation et transmis au juge instructeur.**

**Abder Bettache - Alger (Le Soir)** - Lors de l'ouverture de l'instruction le 18 septembre 2011, le procureur de la République près le pôle judiciaire spécialisé du Centre a retenu contre le Saoudien M. Ghaith Rashad Pharaon, les chefs d'inculpation «de participation à la conclusion de marchés contraires à la législation et réglementation en vigueur, dilapidation de biens publics, trafic d'influence, abus de confiance et escroquerie...»

Des chefs d'inculpation pénalisés par les articles 52, 26, alinéa 2, 29 et 32 du chapitre 1 du code 01/06 de la loi portant lutte et prévention contre la corruption. Les nouvelles demandes formulées par l'accusation auprès du juge instructeur, notamment celle relative à la question «d'association de malfaiteur», relancent de nouveau le

débat autour du contrat conclu entre le Saoudien et la partie algérienne. Pour rappel, la filiale de Cnan-group, en l'occurrence l'International Bulk Carriers (IBC) a vu le jour en vertu d'un contrat de partenariat signé lors d'une cérémonie organisée en septembre 2007 à l'hôtel Sheraton à Alger.

La répartition des actions était arrêtée comme suit : 24,5% détenus par le Saoudien Mounaïm Pharaon, 24,5% par le Jordanien Dadjani et 2% par l'Algérien Laradji Mustapha, un Algérien établi en Jordanie. Ces deux pour cent ont une signification : conserver la majorité du capital entre les mains d'actionnaires nationaux et maintenir ainsi les navires sous pavillon algérien. Cela étant, dans le dossier du scandale de la Cnan, les enquêteurs de la brigade écono-



Les navires algériens étaient mis sur le marché mondial par Leedarwo.

mique de la Gendarmerie nationale avaient fait état de l'affaire IBC.

Dans cette joint-venture, la Cnan entre dans le capital d'IBC à hauteur de 49% en mettant dans «la cagnotte sept navires à savoir Aïn Témouchent, El Hadjar, Nedroma, Nememcha, Blida,

Djebel Ksel et Djebel Rafia». Selon des sources rapportées par *Le Soir d'Algérie* dans son édition du 30 mai 2012 (Les dessous de l'affaire Cnan), il a été indiqué que «l'homme d'affaires saoudien décroche 49% grâce à l'apport financier et 2% revenant à M. Laradji».

Ce montage devait, normalement, permettre à l'Algérie de détenir 51% du capital d'IBC mais immédiatement après la conclusion de cet accord, une société, Leedarwo, va voir le jour à Panama. Son capital social ne dépasse pas 1 000 dollars US. Pourtant, IBC va mettre à sa disposition, les navires à charge pour Leedarwo de les mettre à son tour sur le marché mondial de l'affrètement.

Selon des sources proches du dossier, «les enquêteurs ont pu constater que si un navire comme El Hadjar, c'est-à-dire avec les mêmes capacités de tonnage et presque le même âge était affrété pour un minimum de 4 500 dollars, Leedarwo ne payait IBC qu'à hauteur de... 3 000 dollars. D'où la question, pourquoi autant d'écart ?» C'est sans aucun doute à cette question, que les promoteurs de cette joint-venture, ou encore les propriétaires d'IBC sont appelés à répondre dans le seul but de faire toute la lumière sur cette affaire.

A. B.

## LEASING IMMOBILIER

## La filiale de la BEA agréée par la Banque d'Algérie

L'établissement financier de leasing immobilier El Djazair Ijar SPA, filiale de la Banque extérieure d'Algérie (BEA) a obtenu son agrément pour exercer l'activité de crédit-bail. En vertu d'une décision de la Banque d'Algérie, publiée au Journal officiel n°58, Djazair Ijar SPA qui a été constituée en mars 2011 peut effectuer toutes les opérations de crédit-bail à l'exclusion des opérations de change et de commerce extérieur.

L'établissement est doté d'un capital social de 3,5 milliards de dinars réparti entre la BEA à hauteur de 65% et la banque Banco Espirito Santo (BES) du Portugal (35%), conformément au pacte d'actionnaire signé en décembre dernier. El Djazair Ijar est, ainsi, la troisième banque publique, après la Société nationale de leasing (SNL) et la Société de Refinancement hypothécaire (SRH) à exercer des activités de leasing mobilier ou immobilier et dont les taux de loyer seront plafonnés.

Rappelons que le leasing est une opération commerciale et financière par laquelle une société financière (crédit-bailleur) achète un bien à usage professionnel, commercial ou industriel pour le céder à un tiers (crédit-preneur) en vue de l'exploiter pour une durée déterminée en contrepartie de loyers à verser périodiquement. A la fin du contrat, le crédit-preneur peut restituer le bien au bailleur, demander le renouvellement du contrat ou acquérir le bien au prix convenu dans le contrat. Ainsi, le leasing permet de financer à moyen terme des investissements sans affecter les capacités d'endettement de l'entreprise et n'est pas inscrit dans les actifs du bilan. Il évite une forte mobilisation de fonds de l'entreprise, minimisant l'impact sur sa trésorerie. Il constitue, ainsi, un moyen d'amortissement accéléré et permet un gain d'impôt et représente donc un avantage fiscal majeur.

C. B.

## MATÉRIAUX DE CONSTRUCTION

## Le déficit en ciments aggrave la facture d'importation

**La facture d'importation des matériaux de construction s'est aggravée durant les neuf premiers mois de l'année, en raison notamment du déficit en ciments.**

**Chérif Bennaceur - Alger (Le Soir)**

- La production nationale en matériaux de construction (ciments, bois et fer) reste encore insuffisante pour couvrir la demande, notamment durant le printemps et l'été. D'où un recours massif à l'importation, dont la facture ne cesse d'augmenter. Ainsi, et selon le Centre national de l'informatique et des statistiques (Cnis), relevant des Douanes algériennes, la facture d'importation des matériaux de construction a connu une hausse de 20,3% durant les neuf premiers mois de 2012. En valeur, les importations ont représenté 2,22 milliards de dollars contre 1,84 milliard de dollars durant la même période de 2011. En volume, les quantités importées sont passées de 3,685 millions de tonnes à 5,257 millions de tonnes, en augmentation de 42,6%. Selon le Cnis, ce sont les importations de 5 types de ciments, en croissance de 86,45%, qui tirent les achats de matériaux à la hausse. En effet, la quantité de ciments importée a augmenté de 88,4%, pas-

sant de 1,104 million de tonnes pour un montant de 102,1 millions de dollars, durant les neuf premiers mois de 2011, à 2,076 millions de tonnes d'une valeur de 190,4 millions de tonnes pour la même période de 2012. Des opérateurs expliquent cette hausse par la forte demande sur ce produit que le marché a connue, notamment durant la période sèche (de mars à août). Durant ce temps, les chantiers de construction accélèrent en effet leur cadence en raison de l'amélioration des conditions climatiques suite au passage de l'hiver, période durant laquelle les chantiers fonctionnent au ralenti. Une situation qui s'explique également par l'incapacité des cimenteries notamment publiques de couvrir la demande, permettre la réalisation des chantiers de construction dans les délais et contribuer à juguler la spéculation et la flambée des prix. Et d'autant que le Groupe industriel des ciments d'Algérie (Gica) a entamé, dès le mois de juin, des importations mensuelles de ciment. Rappelons que le déficit en ciments du marché national est estimé à plus de 2,5 millions de tonnes/an, selon les estimations du groupe Gica. La production nationale actuelle de ciment ne représente en effet que 18 millions de tonnes/an, dont 11,5 millions de tonnes sont assurés par

les 12 cimenteries publiques. Et cela même si le groupe Gica ambitionne de produire 20 millions de tonnes à l'horizon 2016 et 29 millions de tonnes d'ici à 2018. De même que pour les ciments, les importations de fer et d'acier de construction ont augmenté, se chiffrant à 1,52 milliard de dollars durant les neuf premiers mois de 2012 contre 1,25 milliard de dollars à la même période de l'année précédente, soit une hausse de 21,25%. Les quantités importées ont enregistré le même rythme, passant de 1,695 million de tonnes à 2,173 millions de tonnes (+ 42,65%). Autre produit indispensable pour la construction, le bois, a lui aussi connu une augmentation des importations durant la même période. Ainsi, les quantités sont passées de 886 millions de tonnes à 1,007 million de tonnes (+13,67%). En terme de valeur, la hausse est de près de 4% puisque le montant est passé de 486,47 millions de dollars à 505,79 millions de dollars. Ainsi, les différents programmes engagés en matière de relance industrielle ainsi que les diverses mesures de soutien à l'investissement public et même privé peinent à booster la production nationale de matériaux de construction et couvrir la forte demande des opérateurs publics et privés du BTPH.

C. B.

## ARMEMENT ET APPROVISIONNEMENT DURANT LA GUERRE DE LIBÉRATION NATIONALE

## Le courage ne suffisait pas

**Il fallait, certes, du courage, mais il faut dire que la réussite de ces hommes de l'armement et l'approvisionnement durant la guerre de Libération nationale, était due à un certain génie algérien.**

**Mehdi Mehenni - Alger (Le Soir)** - D'une voix dont le ton a toujours quelque chose de confidentiel, rappelant cette conjoncture où la prudence était plus que capitale, Si Hamdane, ingénieur fabriquant d'armes durant la guerre de Révolution nationale a livré hier, un témoignage saisis-

sant de la mission périlleuse des hommes du ministère de l'Armement et des Liaisons générales, à l'occasion d'une rencontre avec les membres de l'association du MALG organisée, hier, au forum du quotidien *El Moudjahid*.

C'est que par-dessus tout, lorsque ces hommes s'outre-dépassaient pour trouver ce courage qui n'est point donné à tous les mortels, ils étaient confrontés à un obstacle de taille. Le génie ! Il fallait en avoir ou disparaître. Aussi, combien le sort de la Révolution et de ses milliers d'hommes était lié à celui d'un seul homme. Si

Hamdane était de ces hommes qui portait le lourd fardeau de la responsabilité non pas sur le dos mais dans l'âme et sur la conscience. Fabriquer des armes sur le sol marocain sans que, ni les autorités ni les services de renseignement de ce pays voisin, ne se doutent de rien. Pas facile, surtout que souvent ces hommes de courage et de génie étaient appelés à acquérir des armes (grenades, mitraillettes...), auprès de certains pays ou à travers des réseaux clandestins. Mais la qualité des armes et leur efficacité n'étaient pas tout le temps avérées. Il fallait ne pas se faire avoir par le

fournisseur, étant donné qu'il sera difficile par la suite de faire une quelconque réclamation au risque de gâcher le caractère secret de la mission. De ces armes achetées, ces ingénieurs de la trempe de Si Hamdane reprenaient le schéma pour en fabriquer d'autres, similaires. La tâche était lourde de responsabilité étant donné que la moindre erreur de fabrication pouvait coûter la vie de plusieurs hommes et faire échouer plusieurs missions. Mais il y avait aussi et enfin cette évidence fatale : réussite et gloire ou échec et déchéance !

M. M.