CARBURATION AU GPL

Le marché de la conversion relancé

Les récentes augmentations des prix des carburants n'ont pas fait que des malheureux. L'activité des sociétés spécialisées dans les conversions des véhicules en GPL connaît, depuis début janvier, une relance extraordinaire. Une situation qui coïncide justement avec la politique du gouvernement.

Rym Nasri - Alger (Le Soir) - Resté «gelé» depuis trente-deux ans, le marché du GPL commence à connaître une relance. Selon le directeur général de SARL Ghazal GLP, Benyoucef Arachiche, la hausse du prix de l'essence instituée par la loi de finances 2016 a boosté les gens à aller vers Sirghaz, un carburant précise-t-il, «économique et propre». «Auparavant, seuls dix mille à quinze mille véhicules étaient équipés en GPL par an, et ce, à cause de l'étroite différence qu'il y avait entre le prix de l'essence et celui de Sirghaz. Depuis le premier janvier dernier, nous avons enregistré un engouement vers le GPL, maintenant qu'il coûte 30% du prix de l'essence», dit-il.

Seulement, poursuit-il, «nous ne savons pas s'il s'agit réellement d'un déclic pour aller vers le GPL ou s'il s'agit d'un simple effet psychologique». Intervenant, hier, lors d'une rencontre sur le thème «la promotion des véhicules à gaz, une nécessité économique et environnementale», organisée par l'Organisation algérienne de protection et d'orientation du consommateur, et son environnement (Apoce) à Alger, le DG du premier opérateur du Sirghaz fait preuve d'optimisme. «Si le rythme observé depuis le début de l'année sera maintenu, nous atteindrons la conversion en GPL de 50 000 véhicules par an», assure-t-il.

Benyoucef Arachiche soulignant qu'aujourd'hui, le marché national dispose de deux cent mille véhicules GPL avant de rappeler l'objectif du gouvernement visant à atteindre un million de véhicules fonctionnant au GPL à l'horizon de 2030. Pour ce faire, il précise qu'il faut transformer 80 000 véhicules par an.

Invité à cette rencontre, le professeur de thermodynamique à l'Ecole nationale polytechnique d'Alger, Chems-Eddine Chitour, rappelle que l'Algérie consomme 40 millions de tonnes de pétrole par an et gaspille 20% de l'énergie. Il estime que le mode de consommation en énergie doit être revu.

Photo : DR

Engouement pour le GPL depuis le 1er janvier.

«Nous ne pouvons pas continuer à consommer l'énergie de cette façon. Il va falloir freiner ce rythme et trouver un autre mode de consommation», dit-il. Insistant sur la culture de la consommation et la nécessité d'économiser, le Pr Chitour appelle le ministère du Commerce à revoir sa politique. «Il devrait intervenir et arrêter l'importation et la commercialisation des appareils électroménagers de classe G, D ou F. Aujourd'hui, l'Europe est à la classe A voire A+. Des modèles qui, certes, coûtent plus cher mais qui consomment moins d'énergie», explique-t-il.

S'agissant du transport, il souligne que l'Algérie consomme actuellement, entre 14 millions et 15 millions de tonnes de carburant. Pour lui, la mise en place d'un programme pour l'équipement des véhicules en GPL s'impose. «Il faut introduire le GPL et le GNC. D'ailleurs, le gasoil que l'Algérie importe d'Italie et de France et de norme euro 2 est parmi les plus polluants alors que l'Europe est aujourd'hui à la norme euro 6», dit-il.

Le scientifique déplore aussi l'absence d'une politique de transport. «Au lieu d'investir dans le transport du rail et le transport commun, l'Algérie a investi dans l'automobile».

Il insiste, ainsi, sur la mise en place d'une «réelle implantation du GPL» et des mesures incitatives pour «créer le différentiel entre le prix de l'essence et celui de Sirghaz».

Il a également plaidé pour la mise en place d'une carte à puce pour la consommation du carburant afin dit-il, «de rationaliser et mettre fin aux fuites du carburant aux frontières».

Ry. N.

ILS BRANDISSENT L'OPTION DU DÉBRAYAGE

Les corps communs de l'éducation menacent

Etant dépourvu de siège, c'est dans celui du Snapest que le Syndicat des corps communs et des ouvriers professionnels de l'éducation nationale (Sccopen) s'est réuni pour dénoncer une marginalisation extrême outre des droits qui leur sont volontairement confisqués.

Naouel Boukir - Alger (Le Soir) - Perdus entre le ministère de l'Education et la Fonction publique, chacun des deux départements se rejettent la balle quant à la prise en charge des corps communs. «Si nous ne relevons d'aucune autorité, c'est que notre existence est remise en cause», s'est emporté Sid-Ali Bahari, président du Sccopen.

«Par où commencer ?», a-t-il ajouté. Le revenu de milliers d'ouvriers professionnels n'atteint même pas le SNMG, plus de 10 000 employés contractuels n'ont pas reçu leurs salaires depuis 12 mois. Il s'agit principalement des établissements de l'intérieur du pays, Sétif, Ghardaïa, Tébessa, et tant d'autres, a cité l'intervenant. Ajoutant à cela que les corps communs ont été quasiment «exclus» des systèmes de la Sécurité sociale, des primes ou encore des promotions.

Selon lui, le véritable déclic a été déclenché depuis 2008 et s'est graduellement aggravé à partir de 2012. Depuis «la modernisation» du système de graduation en flèche des enseignants avec «des formations de formalité», les inégalités de traitements se sont accentuées. D'autant plus que les corps communs n'en ont pas bénéficié.

Par ailleurs, si l'Etat parle aujourd'hui de «rationalisation», cette pratique n'a affecté que les ouvriers professionnels concernant le secteur de l'éducation «apparemment», a déclaré Sid-Ali Bahri. Les ressortissants de la Fonction publique, que ce soit du département de la santé comme celui des TIC, ont profité d'une augmentation de salaires dernièrement, a-t-il rappelé. Alors qu'il demeure encore des agents de sécurité au sein de collèges et lycées touchant à peine 16 000 DA par mois et travaillant 60 heures par semaine, sans primes ni commissions.

Afin d'expliquer ce volume horaire démesuré, Mustapha Khor, l'un des responsables du syndicat, a précisé que 19 249 postes liés aux corps communs et aux ouvriers professionnels de l'éducation nationale sont aujourd'hui «délibérément» inoccupés par souci «d'économie», sans proposer une réorientation professionnelle aux concernés. C'est pourquoi un ouvrier professionnel a, à sa charge, plusieurs responsabilités accumulées. Et ce, sans contrepartie financière, a ajouté M. Khor, qualifiant cette pratique de «ségrégation et d'esclavage».

En outre, la création du Sccopen en 2013 se justifie par le fait que le reste des syndicats de l'éducation se sont toujours consacrés aux requêtes des enseignants «uniquement» en dépit des corps communs qui répondaient présents à chaque manifestation, ont confié les deux intervenants.

Autrement dit, «nous avons été trahis et par le ministère de tutelle et par les organisations syndicales qui nous ont promis de défendre nos revendications». Celle-ci est aujourd'hui dépendante des syndicats Cnapest, Unpef et UGTA, lui mettant aujourd'hui la pression au détriment des élèves, ont-ils ajouté.

Par ailleurs, les responsables du Sccopen ont rappelé que la signature de la charte d'éthique, à laquelle ils étaient les premiers à adhérer, n'est pas «le gage de leur silence». Et menacent que même s'ils constituent un syndicat de dialogue, celui-ci a ses limites. C'est dire que si le ministère ne manifeste pas une réelle intention de «nous accorder nos droits» et ferme les portes du dialogue, celles de la rue nous seront toujours ouvertes.

N. B.

TRANSPORTS

L'ONTA défend une tarification «consensuelle»

L'Organisation nationale des transporteurs algériens (ONTA) a salué hier l'initiative du ministre des Transports qui s'est réuni avec les délégués de l'organisation en vue d'arriver à une solution consensuelle à la problématique de la tarification du transport, et ce, de telle manière à tenir compte de l'intérêt du citoyen mais aussi à préserver les intérêts des transporteurs.

L'organisation syndicale indique dans un communiqué, reçu hier, que la tarification du transport était une opération «transversale» qui implique différents départements, ajoutant que le sérieux avec lequel cette question doit être appréhendée exige de ne pas se précipiter quant à sortir avec une feuille de route «forte» et «efficace».

L'ONTA dit adhérer complètement à la démarche du ministère des Transports basée sur la nécessité d'améliorer la rentabilité des bus et taxis et cela à travers l'amélioration du climat de travail, tout en se disant en faveur d'une tarification consensuelle susceptible, selon l'organisation, de satisfaire tout le monde, transporteurs et usagers.

L'ONTA invite toutefois la tutelle à se pencher sur certaines contraintes d'ordre fiscal et organisationnel, et qui sont parfois derrière des hausses de tarification de l'ordre de 100%.

L'organisation invite ses adhérents à faire preuve de patience et de retenue, ajoutant que le dialogue engagé avec la tutelle est toujours maintenu suivant la logique «gagnant-gagnant».

«Tout comme le ministère des Transports défend les intérêts du citoyen, nous défendons pour notre part la cause des transporteurs en toute honnêteté. Et en définitive, transporteurs et usagers sont tous des citoyens et il est inconcevable de faire passer l'intérêt de l'un au détriment de l'autre, et nous n'allons pas demander plus que ce que la loi nous garantit», lit-on dans le communiqué de l'ONTA.

Y. D.

EXPLOSION D'UNE BOMBE À SOUK LEKHMIS

Deux citoyens blessés dont un amputé d'une jambe

Mardi aux environs de 19 heures, deux jeunes de la commune de Souk Lekhmis, située à 35 kilomètres à l'ouest de Bouira, ont été victimes d'une explosion d'une bombe enfouie par les terroristes alors qu'ils se trouvaient dans la forêt voisine pour une partie de chasse.

Évacués par des villageois qui ont accouru juste après l'explosion vers l'hôpital de Aïn-Bessem, l'un des deux blessés a eu une jambe amputée alors que le second souffrait de plusieurs blessures dues aux éclats de cette bombe artisanale.

Aussitôt après cet accident, les unités de l'ANP et des éléments de la Gendarmerie nationale se sont déployés dans le périmètre mais , selon des sources sécuritaires, la bombe qui a explosé n'est pas récente ; les terroristes qui écumaient la région dans les années 1990 et même dans les années 2000 avaient l'habitude de miner le terrain pour retarder l'avancée des militaires lors des ratissages.

H. M.