

PRODUCTION ET MONTAGE DE VÉHICULES

# Le cahier des charges impose un taux d'intégration de 40% à la cinquième année

**Le ministère de l'Industrie et des Mines a finalisé le cahier des charges fixant les conditions d'exercice de l'activité de montage de véhicules. Celui qui souhaite s'y lancer doit assurer une intégration locale au niveau de son usine ou faire appel à la sous-traitance à hauteur de 40% à la cinquième année de production.**

**Lyas Hallas - Alger (Le Soir)** - Le cahier des charges portant conditions et modalités d'exercice de l'activité de montage de véhicules est finalisé et devrait bientôt être mis à la disposition des investisseurs. Le texte, dont le *Soir d'Algérie* détient une copie, a mis la barre très haut en matière d'intégration locale. Le processus industriel, selon ce cahier des charges, devrait porter la

part des composants produits en Algérie à 15% à la troisième année, c'est-à-dire, au bout des deux années suivant le démarrage de la production et à 40% à la cinquième année, c'est-à-dire, au bout des quatre années suivant le démarrage de la production. Néanmoins, le cahier des charges, qui entend par intégration locale y compris les composants et les prestations

issus de la sous-traitance locale, donne la possibilité aux investisseurs de se regrouper dans un cadre partenarial, de consortium ou autres pour la fabrication de composants d'organes ou d'ensemble de pièces dans le cadre d'une intégration locale. Ils seront comptabilisés comme intégration locale, les achats locaux de matières premières, de prestations, de pièces de première monte et les composants fabriqués localement ainsi que les coûts de la logistique. «Il est demandé de mener toutes les actions nécessaires pour la participation des sous-traitants au développement du produit et par conséquent, de développer l'ingénierie nationale», ambitionne le cahier des charges dans son article 8.

Le taux d'intégration est ainsi défini selon la formule suivante : «Le total des coûts locaux (coûts de revient des pièces fabriquées par l'usine pour elle-même, salaires et formation) et des achats locaux (pièces fabriquées localement, matière première quand elle n'est pas incluse dans les coûts locaux, logistique et prestation achetées) divisé par le total des coûts locaux, la valeur des achats locaux et la valeur des achats à l'importation.» Le cahier des charges prévoit aussi un bonus de 10% sur le taux d'intégration pour l'«adaptation, sur les véhicules produits, des moteurs, ponts et boîtes de vitesses de production nationale». Par ailleurs, il convient de souligner que pour la mise en œuvre des projets,

les concessionnaires d'automobiles déjà agréés sont tenus de réaliser leurs investissements dans les délais fixés par la législation régissant leur activité. S'agissant des autres investisseurs, le cahier des charges leur accorde un délai de trois années pour le lancement des projets. Outre l'intégration locale et les délais de lancement des projets, le cahier des charges impose aussi d'adosser les projets à des plans de formation et de qualification de la main-d'œuvre suivant les standards des constructeurs, d'assurer le service après-vente ainsi que la disponibilité de la pièce de rechange en cas de cessation d'activité par le constructeur sur une durée minimale de dix ans.

L. H.

GNL : RENÉGOCIATION DES CONTRATS À LONG TERME

# Le niet de Salah Khebri aux Européens

**Le forcing européen visant à amener l'Algérie à revoir ses contrats de fourniture de gaz à long terme s'est heurté à l'intransigeance du gouvernement algérien qui se dit prêt à accepter de revoir ces contrats à condition que les entreprises européennes acceptent de développer des chaînes gazières sur des contrats à court terme, et d'assurer les financements importants qui vont avec elles. Les représentants des compagnies gazières européens estiment, en effet, que ces contrats ne sont pas compétitifs et rencontreront des contraintes commerciales à l'avenir avec l'arrivée du GNL en provenance des Etats-Unis.**

**Younès Djama - Alger (Le Soir)** - La question des contrats de gaz à long terme était fortement présente hier au 1<sup>er</sup> forum d'affaires Algérie-Union européenne sur l'énergie, présidé par le ministre algérien de l'Energie Salah Khebri et le commissaire européen de l'énergie, Arias Canete. Répondant à une préoccupation soulevée dans ce sens par un représentant du groupe français ENGIE (ex-GDF Suez), le ministre de l'Energie Salah Khebri a indiqué, lors d'une conférence de presse en marge du forum, que pour développer une chaîne gazière, il faudrait des investissements énormes que seuls les organismes financiers peuvent assurer. Et comme ces derniers exigent des garanties sur les contrats de fourniture que seuls les contrats à long terme sont en mesure de garantir, il n'y a pas lieu de revenir sur les contrats à long terme. «La différence fondamentale entre le pétrole et le gaz, c'est que la mise à disposition des consommateurs d'un million de BTU de gaz nécessite des investissements colossaux. Pour développer une chaîne gazière, il faudrait des investissements énormes dans l'exploration, le développement la production, les gazoducs, les unités GNL pour le liquéfier, des méthaniers pour le transporter, etc. Ce sont des volumes d'investissements énormes nécessitant d'importants financements», a déclaré M. Khebri, ajoutant que seuls les orga-

nismes financiers (banques) sont en mesure de les assurer. «Il est clair que le consommateur cherche un accès à l'énergie la moins chère. Sa préférence c'est que ce gaz se paie au prix spot. Mais allez trouver des organismes qui vont financer des projets dans une durée de 30 ans au moins sur des contrats à court terme. Nous sommes prêts s'il y a des entreprises européennes qui acceptent de développer des chaînes gazières sur des contrats à court terme, nous sommes preneurs», a encore souligné Salah Khebri. Selon lui, si on ne trouve pas des financements, les organismes de financements vont demander des garanties des contrats d'achat sur le long terme pour garantir le recouvrement de leur financement. «Si on peut trouver des financements qui n'exigent pas cette condition, nous sommes preneurs. Actuellement, l'offre dépasse la demande qui donne lieu à une certaine concurrence, et certaines quantités peuvent être écoulées en spot, mais si l'on veut assurer une satisfaction de la demande sur le long terme, il faudrait des financements qui, malheureusement, à ce jour exi-

gent des garanties des contrats sur le long terme», a répondu à la requête soulevée notamment par le français ENGIE. Pierre Chareyre, directeur général adjoint d'ENGIE, a estimé que les contrats de fourniture de GNL «doivent être adaptés pour suivre l'évolution du marché européen et mondial». D'après lui, la plupart des entreprises gazières européennes s'approvisionnaient autrefois avec des contrats de fourniture à long terme indexés sur les prix du pétrole. Il relève que ces dernières années, ces contrats ont largement été «déconnectés» dans un marché européen «qui est de plus en plus liquide», ajoutant qu'avec l'évolution des écarts entre les prix du gaz et du pétrole, ces contrats se sont révélés «non compétitifs» et «ne reflètent plus» la réalité du marché européen. «La quasi-totalité des contrats existants liés au gaz et indexés sur le pétrole ont été renégo-ciés et sont maintenant indexés sur les prix du gaz pour refléter la nouvelle dynamique du marché européen», a déclaré le responsable français qui observe que l'Algérie est un des seuls pays qui détiennent encore des contrats gaz de long terme

qui sont indexés sur les prix du pétrole. «Je pense que ces contrats ne sont pas compétitifs et rencontreront des contraintes commerciales à l'avenir à moins que cette règle ne change», relève-t-il. D'autre part, il estime que l'arrivée du GNL en provenance des Etats-Unis devrait encore augmenter la liquidité, intensifier la concurrence, et donc accélérer l'adaptation nécessaire des contrats à long terme. Il relève, néanmoins, et c'est le constat relevé par la majorité des intervenants européens, que l'Algérie reste pour les pays du sud de l'Europe, l'une des sources fiables d'approvisionnement en gaz et le mieux placé géographiquement. «Nous croyons que l'Algérie est dans d'excellentes conditions pour prolonger sa relation commerciale avec les partenaires européens si elle sait s'adapter», a souligné le responsable d'ENGIE. Par ailleurs, les compagnies pétrogazières européennes ont également soulevé la question de la sécurité qui doit être garantie pour l'ensemble de leurs personnels, invitant les autorités algériennes à continuer à tout faire pour l'assurer (la sécurité) sur la durée.

ENTREPRENEURIAT

# L'investissement industriel reprend le dessus

**Le secteur des services a été le plus investi ces dernières années. Mais selon l'Agence nationale de développement de l'investissement (Andi) et l'Agence nationale de soutien à l'emploi des jeunes (Ansej), cette tendance s'est inversée au profit de l'industrie depuis peu.**

**Naouel Boukir - Alger (Le Soir)** - Le DG de l'Andi, Abdelkrim Mansouri, a déclaré que l'organisme a enregistré plus de 32 970 projets d'investissement depuis 2010, représentant 7,3 milliards de dinars. Sur la pyramide des secteurs d'investissement, la base est aujourd'hui occupée par l'industrie. Les promoteurs y ont engagé des fonds

s'élevant à plus de 4,3 milliards de dollars dans le secteur industriel, selon A. Mansouri. Soit près de 59% du total des investissements validés par l'Andi en générant «la création de 250 000 emplois», a-t-il ajouté. Le secteur du bâtiment et des travaux publics arrive en deuxième position, suivi de celui des services. S'agissant des

IDE ou investissements étrangers, on évoque 306 projets s'inscrivant dans une optique de partenariat. Seulement 126 parmi eux, relatifs à l'industrie et au tourisme, ont été réalisés à ce jour. Soit moins de 50% des projets. Un taux de réalisation insignifiant. Ce n'est pas pour autant que le DG de l'Andi atteste de l'existence de réelles entraves à l'investissement, bureaucratiques pour la plupart. Si même les investisseurs locaux s'en plaignent, qu'en est-il des investisseurs étrangers ? Pourtant pour le responsable, le constat est tout autre. Car parlant de «facilitations» par-ci et «d'ouverture

des champs d'investissement» parla. Et ce, sans autres précisions sur «ce climat d'affaires opportun». Selon lui, l'acte d'investir en Algérie est «plus simple aujourd'hui», affirmant que la création d'agences Andi sur le territoire national permet le traitement des dossiers déposés en «seulement 48 heures». Cette déclaration mise à part, il n'est pas sans rappeler que nombreux sont les investisseurs tenant le discours contraire. En évoquant «une paperasse surdimensionnelle» et «des bâtons dans les roues» retardant la concrétisation de leurs projets des mois durant, voire plus.

N. B.

PLAN DE DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU FERROVIAIRE

# Les Portugais et les Allemands à la rescousse

**Parce que le plan de développement du réseau ferroviaire national inclut des lignes à grande vitesse, la nécessaire maîtrise des nouvelles technologies y afférentes ne pouvait se faire sans partenariat avec des parties étrangères.**

**M. Kebci - Alger (Le Soir)** - Ce plan, qui concerne la réalisation de pas moins de 2 900 km dont 2 300 sont en chantier et 600 autres à l'étude, suppose des investissements «lourds mais nécessaires» vu que le réseau ferroviaire constitue le moteur du développement. Des lignes dont les «toutes premières seront réceptionnées dès l'enta-

me de l'année prochaine», soutenait, hier mardi, le ministre des Transports qui présidait une cérémonie de signature de deux protocoles d'accord entre l'Agence nationale d'études et de suivi de la réalisation des investissements ferroviaires (Anesrif) et deux sociétés allemande et portugaise. Le premier, paraphé avec DB Engineering and Consultig GMBH, vise l'assistance dans la gestion et le management des projets ferroviaires, l'assistance et la coordination dans la conduite des projets et la gestion dans la mise en œuvre des actions programmées, l'assistance à la gestion du programme de modernisation et construction ferroviaire, l'assistance à l'ingénierie, la gestion, l'analyse des études et la validation des études et plans, l'assistance juridique, l'assistance au maître

d'ouvrage dans l'opération de transfert des projets à l'exploitant... Quant au second, conclu avec Teixeira Duarte-Ingénierie et construction SA, il objecte la réalisation des travaux de voie, d'électrification et de maintenance des lignes à grande vitesse dans le domaine ferroviaire, des travaux de meulage et de régénération de rail, de maintenance de caténaire, d'entretien de la voie ferroviaire et de renouvellement de la voie ferroviaire. Ce double partenariat prendra la forme de deux sociétés mixtes de droit algérien selon la législation algérien en vigueur en matière de répartition des actions. Estimant que c'est parce ce partenariat relève du technologique, le ministre des Transports Boudjema Talai a soutenu que le volet commercial passe en second plan, l'acquisition de

ces savoir-faire «n'ayant pas de prix», selon lui. Et de rappeler que pour les besoins de la concrétisation «tranquille» de ce plan qui s'étale sur cinq années, il a été établi des «pactes de stabilité et de développement avec les partenaires sociaux». Pour Talai, si la toute dernière grève des cheminots était légale, rappelant que la fédération des travailleurs s'en était démarquée, il n'en demeure pas moins que les revendications avancées «ne sont légitimes que par moments». Le ministre des Transports affirmera, dans ce sillage, avoir invité la direction générale de la SNTF à maintenir le contact d'avec les travailleurs, ce qui n'a pas, néanmoins, été pour empêcher le dernier débrayage de s'étaler assez longuement.

M. K.