

MARCHÉ DES FRUITS ET LÉGUMES

L'anarchie chez les grossistes

Seule la wilaya de Mostaganem approvisionne le marché en tomate cultivée sous serre, ce qui explique la montée vertigineuse de son prix, qui a atteint les 150 DA le kilogramme. Un prix qui pourrait enregistrer une légère baisse les prochaines semaines avec l'arrivée de la nouvelle récolte de Biskra.

Rosa Mansouri - Alger (Le Soir) - Ainsi, selon la

corporation des marchands de fruits et légumes de l'Union générale des commerçants et artisans algériens (UGCAA), qui a animé hier une conférence de presse, l'approvisionnement du marché en fruits et légumes enregistre un véritable dysfonctionnement au niveau national. Concernant la hausse du prix de la tomate, M. Farid Touan, président de la section, explique que la période actuelle n'est pas celle de la récolte et que le peu de production mis sur le marché comme celle cultivée sous serre, faisant ainsi que la demande est supérieure à l'offre. Par ailleurs, l'UGCCA a installé hier une commission de préparation de l'assemblée générale des mandataires et des commerçants en fruits et légumes.

Cette commission va travailler, en collaboration avec les ministères du Commerce et de l'Agriculture, afin de trouver des solutions aux problèmes soulevés par les marchands de fruits et légumes, qui se résument en une clochardisation de la profession et la création d'une déséquilibre entre l'offre et la demande. L'UGCCA déplore, à cet effet, l'absence d'une entité de régulation du marché des fruits et légumes. «Les pro-

blèmes sont d'ordre organisationnel. Nous enregistrons des défaillances en matière de distribution et d'approvisionnement des détaillants auprès des grossistes», dira M. Touan. Comme solution, les cadres de l'UGCCA proposent la réorganisation des marchés de 6h à midi, tous les jours, dans des quartiers bouclés, dans chaque commune.

Une alternative pour mettre fin à l'activité des marchands ambulants qui échappent à tout contrôle et qui sont en partie responsables de la spéculation sur les prix. «Au niveau du marché de gros, certains réalisent jusqu'à 200 % de



Photo: Samir Sid

marge bénéficiaire. C'est injuste pour le détaillant qui ne prend pratiquement pas de marge et le consommateur

qui se sent arnaqué», affirme-t-on.

L'UGCCA insiste aussi sur l'élaboration par les ser-

vices de l'agriculture d'une enquête pour l'évaluation des besoins nationaux, afin de structurer la production

autour de ces besoins et d'organiser le marché en conséquence.

R. M.

LES DEUX AILES CONTINUENT D'ACTIVER AU NOM D'UNE MÊME UNION

UGCAA, une organisation, deux congrès

La Fédération nationale des transporteurs de marchandise et de voyageurs (FNTMV), affiliée à l'Union générale des commerçants et artisans algériens (UGCAA), a tenu hier son premier congrès à Alger en présence du secrétaire général de l'UGCAA, Salah Souilah.

Lotfi Mérad - Alger (Le Soir) - A l'instar des quatre autres fédérations (chauffeurs de taxi, bijoutiers, auto-écoles et fruits et légumes) ayant tenu, elles, leur congrès précédemment, la FNTMV s'aligne pour se mettre en conformité avec le règle-

ment intérieur et les statuts de l'organisation syndicale, et ce, en prévision de la tenue, le 22 septembre de l'année prochaine, du quatrième congrès national de l'union.

Ce premier congrès de la FNTMV a vu la participation des représentants d'une trentaine de wilayas et placé sous «l'appel à Abdelaziz Bouteflika afin de se porter candidat pour un troisième mandat présidentiel».

Néanmoins, Salah Souilah a tenu à préciser que la tenue des congrès des corporations restantes telles que celle des boulangers le 28 décembre courant et celui des coif-

feurs le 27 janvier 2009, va peut-être permettre d'avancer la date du congrès de la puissante organisation syndicale au printemps, soit avant la prochaine élection présidentielle d'avril.

Parallèlement à cela, l'aile dissidente dirigée par Maâmar Hantour, secrétaire général par intérim, continue d'activer et compte tenir son congrès à partir du 26 janvier 2009. Interpellé à ce sujet, Salah Souilah a indiqué que Maâmar Hantour ne fait plus partie de l'UGCAA puisqu'un retrait de confiance lui a été signifié du temps où il était président de la commission des boulangers». «Il

s'est autoproclamé secrétaire général par intérim en contradiction avec le règlement intérieur de l'organisation qui ne prévoit pas ce poste sauf en cas de maladie du secrétaire général ou de démission de celui-ci», explique encore Salah Souilah en ajoutant que «l'affaire est entre les mains de la justice» puisque le concerné avait, selon lui, «confectionné illégalement des cachets au nom de l'organisation».

Et les deux ailes semblent, toutefois, être d'accord pour soutenir l'actuel président à briguer un troisième mandat à la magistrature suprême.

L. M.

TRANSPORTS ET LOGISTIQUE

La non-maîtrise de la chaîne «saigne» l'économie nationale

La non-maîtrise et l'absence d'encadrement et de contrôle de la chaîne logistique des transports provoquent une saignée pour l'économie nationale, estimée à plusieurs milliards de dollars. Et d'autant que le commerce extérieur de l'Algérie est couvert à plus de 90% par des tiers.

Chérif Bennaceur - Alger (Le Soir) - La libéralisation de l'économie nationale, de notre commerce extérieur, a-t-elle été précipitée, mal gérée et mal contrôlée ? La réponse serait immanquablement affirmative au regard des dysfonctionnements et des errements qui caractérisent la chaîne logistique des transports.

Des dysfonctionnements que l'expert consultant en transport-logistique, Kamel Khelifa, a relevés lors d'une conférence-débat tenue hier au siège de l'Agence nationale de promotion du commerce extérieur (Algex). Explicitant les rôles des différents auxiliaires des transports (transitaires, commissionnaires, mandataires, consignataires, manutentionnaires, courtiers, armateurs et NVOCC...), Kamel

Khelifa a constaté que ces métiers souffrent de carences diverses.

Les carences de la chaîne logistique

En citant notamment le non-respect de certaines obligations formelles, la non-définition du champ de responsabilité des intervenants et des relations contractuelles, un contrôle défaillant de la marchandise transportée...Voire que la réalité sur le terrain ne correspond pas à l'existant juridique, les textes juridiques existant mais sont tronqués, mal appliqués.

Mais aussi des métiers qui sont souvent exercés a contrario de la norme ou, paradoxalement, de manière enchevêtrée, certains auxiliaires outrepassant leurs rôles. L'expert a aussi indiqué que plusieurs transporteurs routiers, la corporation comptant 270 000 opérateurs dont 5% sont du secteur public, ne possèdent même pas de titres de transport. Ce consultant a également noté l'absence d'interopérabilité entre ces métiers, le manque de concertation entre les intervenants, ainsi que l'absence d'une association nationale des chargeurs (importateurs, exportateurs...).

A ce propos, cet expert a appelé à la création d'une telle association qui doit être ouverte à tous les acteurs concernés et intéressés, pragmatique dans sa démarche et pouvant même bénéficier de son expertise. Pour Kamel Khelifa, ce cadre associatif pourra défendre les intérêts des chargeurs, constituer une force de proposition et un acteur de l'amélioration du cadre réglementaire.

La désorganisation pèse sur le commerce extérieur

En fait, le conférencier a estimé que la chaîne logistique des transports qui concerne, outre ces auxiliaires, les opérateurs du commerce extérieur et l'establishment institutionnel (ministères, associations...) est désorganisée. A cela s'ajoutent les contraintes au transbordement et dédouanement des marchandises, la facturation élevée des prestations... Ce déficit d'organisation, la non-maîtrise et l'absence d'encadrement et de contrôle de cette chaîne provoquent, selon l'hôte d'Algex, une véritable «saignée» pour l'économie nationale. A ce propos, Kamel Khelifa a estimé que si le coût d'acheminement d'un produit

d'un point à l'autre du monde ne doit pas dépasser les 5% de la valeur de ce produit, pour les pays bien organisés, voire les 15% dans une moyenne mondiale, il en va autrement pour notre pays où ce coût dépasse les 35%.

Un manque à gagner en milliards de dollars

Alors qu'à l'échelle mondiale, ce coût ne doit pas dépasser les 20%. Ce qui représente un manque à gagner, évaluable en milliards de dollars, pour un pays dont les importations sont justement estimées à 35 milliards de dollars. Et pour un pays dont le commerce extérieur est couvert à plus de 90% par des tiers pavillons étrangers, le pavillon national peinant à atteindre un taux de 7%. A ceci s'ajoutent les surcoûts du transport maritime (le coût sur la distance Alger-Marseille valant 40% du trafic Marseille — Tunis alors qu'Alger est plus proche de la cité phocéenne que la capitale tunisienne). Outre le fait que la conteneurisation est davantage un facteur de surcoûts pour l'économie nationale, selon ce consultant.

C. B.