BÉJAÏA : AFFAIRE DE L'*ARCTIC SEA*

Le bois était destiné à des importateurs de Tadjnanet

Que transportait l'*Arctic Sea* dans sa dernière livraison vers le port de Béjaïa depuis un port finlandais en date du 23 juillet dernier ? Le mystère de sa disparition des radars des grands ports internationaux et ce que contenaient réellement ses soutes reste entier.

La réaction des grandes forces marines de ce monde n'a pas tardé après l'annonce de sa disparition, notamment de l'armée russe qui s'inquiétait du sort de ses quinze marins qui étaient à bord du bateau.

L'enquête menée par le ministère russe de la Défense, qui dit avoir consécutivement, retrouvé le cargo et arrêté huit pirates présumés à bord, au large de l'archipel du Cap-Vert, dans l'Atlantique, a-t-elle livré tous les secrets d'une aussi confuse affaire qui a défrayé la chronique internationale ?

Selon des sources officielles, le cargo transportait du bois rouge, représentant quelque 1 800 fardeaux, une marchandise estimée à quelque 1,6 millions d'euros, destiné à deux importateurs de la ville de Tadjenante, relevant de la wilaya de Mila.

Le groupe autrichien Sol Chart, spécialisé dans le commerce de bois en Autriche et en Finlande, qui possède un bureau à Hydra (Alger), aurait confié le transport de la marchandise depuis la Finlande à un armateur maltais, propriétaire du vraquier *Arctic Sea,* très connu sur la scène du transport maritime international pour la qualité de ses prestations.

La marchandise aurait été vendue sous forme de crédit aux importateurs algériens avec une remise documentaire de 120 jours à partir de sa livraison. Donc les deux commerçants n'encourent aucun risque de perte.

Toutes les dispositions ont été prises, avons-nous appris de sources proches du dossier, à commencer par l'assurance de la marchandise contracté par le fournisseur autrichien Sol Chart.

La société autrichienne spécialisée dans le bois rouge n'est pas à sa première expédition vers le port de Béjaïa. Elle a négocié plusieurs marchés avec un groupe d'importateurs algériens, «solvables et sérieux» .

L'annonce du piratage du cargo Arctic Sea retrouvé au large du Cap-Vert, trois semaines après sa mystérieuse disparition, laisse perplexe toute une planète à la recherche de la vérité.

Plusieurs hypothèses ont été émises à propos de cette étrange disparition d'un cargo des eaux européennes, censées être les plus sécurisées au monde. On parle de trafic de drogue, d'armes nucléaires, de piraterie, etc.

Pour rappel, le cargo *Arctic Sea* a quitté la Finlande à destination de Béjaïa le 24 juillet dernier.

L'*Arctic Sea* est abordé vers 3 heures du matin par un groupe constitué de huit à dix hommes masqués, alors qu'il naviguait dans les eaux suédoises au large de l'île d'Öland, en mer Baltique, selon la police suédoise, qui n'en fera cependant l'annonce que le 30 juillet.

Ces hommes déclarent être des policiers à la recherche de drogue. Ils séquestrent les 15 membres de l'équipage russe pendant une dizaine d'heures, le temps de fouiller minutieusement le navire, puis repartent sans rien prendre après avoir relâché les marins, selon la même source.

Le 28 juillet, les garde-côtes britanniques, qui n'ont pas encore été prévenus de l'abordage, établissent un contact radio de routine avec l'*Arctic Sea* au passage de la Manche. En rendant publique cette conversation, trois jours plus tard, la police suédoise a eu une communication téléphonique avec l'*Arctic Sea*. Elle s'est depuis refusée à donner le moindre détail sur cet échange, qui est aussi le dernier contact avéré avec le cargo.

Mardi 4 août, le cargo n'est pas arrivé à Béjaïa, où il était attendu.

Une semaine après, l'appel d'Interpol a incité les gardes-côtes britanniques à reconsidérer le contact du 28 juillet. Ils rendent publique la tenue de ce contrat et évoquent un possible acte de piraterie, ce qui serait une première dans les eaux européennes, disent-ils.

Mercredi 12 août. Le président russe Dmitri Medvedev ordonne de «prendre toutes les mesures nécessaires pour retrouver et, si besoin est, libérer» le cargo et son équipage russe.

L'autorité maritime maltaise indique que le cargo «pourrait s'être dirigé vers l'Atlantique, car il n'a pas traversé le détroit de Gibraltar». Vendredi 14 août. La Commission européenne indique que l'*Arctic Sea* aurait été victime de deux attaques, «une première fois au large de la Suède et une seconde au large du Portugal» et que cela n'a «rien à voir avec des actes de piraterie traditionnelle».

Lundi 17 août. L'*Arctic Sea* a été retrouvé au large des côtes du Cap-Vert. Les quinze membres d'équipage, apparemment sains et saufs, sont évacués vers une frégate russe pour être interrogés.

Kamel Gaci

TRANSPORT MARITIME DES VOYAGEURS

Le pavillon national en quête de développement

L'Entreprise nationale de transport maritime de voyageurs (ENTMV) poursuit son développement, s'engageant à améliorer la part de marché du pavillon national et l'Etat pouvant encore apporter son appui même s'il a déjà consenti un assainissement financier partiel.

Chérif Bennaceur- Alger (Le Soir)- «Nous voulons diversifier et rentabiliser nos lignes maritimes, améliorer le coefficient de remplissage de nos car-ferries, réduire nos charges…» C'est ce que l'on assure au niveau de l'Entreprise nationale de transport maritime de voyageurs (ENTMV) ou Algérie Ferries.

Objectifs réalisables ? Certes, l'ENTMV affiche des indicateurs financiers «au vert» et est en «bonne situation financière» avec un bilan net de 1,9 milliard de dinars. Mais aussi un chiffre d'affaires pour 2008 de 8,5 milliards de dinars et pour les 7 premiers mois de 2009 de l'ordre de 4,55 milliards de dinars.

Près de 85 % de ces recettes est réalisé par les dessertes entre les ports espagnols d'Alicante et depuis peu de Barcelone, et la ville française de Marseille, et cinq ports algériens (Oran, Alger, Béjaïa, Skikda et Annaba).

Des liaisons que l'ENTMV assure avec trois car-ferries (*Tariq Ibn Ziyad* acheté en 1995 et les navires *Tassili II* et *Djazair II* acquis en 2004-2005). En outre, l'opérateur maritime affrète un navire grec (*Ariadne*) durant la période estivale.

Une flotte qui assure une capacité de transport de l'ordre de 6 000 passagers et 1 800 véhicules. Ce qui permet à l'ENTMV de répondre à la demande, couvrant les besoins de 450 000 passagers annuellement, ainsi que son principal marché, les réseaux espagnols et français.

Voire, l'ENTMV renoue avec la croissance, après avoir connu des difficultés financières et des résultats déficitaires. En effet, le renouvellement de sa flotte (acquisition des trois car-ferries pour un coût de 4 milliards de dinars) et le remboursement annuel de 1,9 milliard de dinars ont pesé sur le bilan de l'entreprise. Celle-ci a contracté une dette qui a atteint les 14 milliards de dinars, cumulant principal et intérêts ainsi que les pertes de changes.

Des difficultés aggravées par les charges de soutes qui représentent le premier poste, et ce, au-delà d'autres contraintes telles que l'exiguïté des gares maritimes, l'indisponibilité de quais, les commodités d'accueil des passagers insuffisantes, les retards dans les formalités de traitement des véhicules ainsi que le non-respect des horaires de départ par certains passagers véhiculés qui retardent les formalités de traitement (ENTMV, Douanes et police).

Devant ces contraintes, les pouvoirs publics ont fini par consentir un assainissement financier partiel en réponse au dossier introduit par l'opérateur maritime demandant un assainissement total.

Dans ce cadre, la Direction générale du Trésor a accepté de prendre en charge notamment les échéances de remboursement entre 2008 et 2011, pour un montant de l'ordre de 6,7 milliards de dinars. Néanmoins, il reste à l'ENTMV à rembourser une dizaine de milliards de dinars de principal (10,2 milliards de dinars exactement) qu'elle s'engage à payer, grâce à un ambitieux plan de redressement et avec la finalité de concrétiser des investissements.

En effet, l'ENTMV compte renforcer sa flotte actuelle par l'acquisition de deux gros porteurs de moins 5 ans, avec une capacité unitaire de l'ordre de 2 000 passagers et 700 véhicules transportables. Ce qui représente un coût évalué à 200 millions d'euros.

De même, l'entreprise œuvre à améliorer son coefficient de remplissage, gestion des espaces et amélioration des rotations, dans le cadre d'une démarche marketing innovante. Ainsi que de poursuivre la politique de maîtrise des charges communes notamment les frais de soutes, quoique en baisse de 12% depuis l'exercice précédent.

Voire le recours aux infrastructures nationales de réparation navale et d'avitaillement sauf pour les équipements de pointe. Ce qui génère un gain de l'ordre de 3,5 millions de dollars. Comme l'ENTMV s'est engagée dans une démarche de valorisation, en termes notamment d'optimisation de la masse salariale et des effectifs.

A ce propos, l'ENTMV entend s'organiser, renforcer le recrutement de qualité et universitaire, développer la formation et maintenir la cohésion sociale au sein de l'entreprise.

Comme il est question pour l'ENTMV de diversifier sa couverture maritime en s'engageant dans de nouveaux créneaux maghrébins. Poursuivre le programme de développement et d'améliorer la part de marché national, des objectifs réalisables à condition pour l'entreprise d'en avoir les moyens, l'Etat pouvant encore apporter son appui.

C. B.

Présentation de l'ENTMV

Créée le 14 juillet 1987, l'Entreprise nationale de transport maritime des voyageurs (ENTMV Algérie Ferries) assure le transport maritime de voyageurs et de véhicules, le transport du fret, ainsi que d'autres activités annexes (consignation, représentation générale et vente de billetterie maritime et aérienne).

Avec 1 195 agents dont 681 navigants et 514 sédentaires, Algérie Ferries dispose d'une flotte de trois car-ferries (*Tariq Ibn Ziyad, Tassili II* et *El Djazair II*) en propriété.

En outre, l'ENTMV affrète un car-ferry (*Ariadne*) durant la saison estivale avec une capacité de 1 845 passagers et 650 véhicules transportables. Soit une capacité totale de transport de 5 745 passagers et 1 750 véhicules qu'assure l'opérateur national.

Comme l'ENTMV dessert les ports algériens d'Oran, Alger, Béjaïa, Skikda et Annaba, et les villes maritimes d'Alicante et Barcelone en Espagne et Marseille en France.

Résultats physiques...

Durant le premier semestre 2009, l'ENTMV a déjà assuré 382 traversées, transportant 243 288 passagers et 74 631 autos, pour une capacité offerte de 534 507 passagers et 149 700 véhicules. Pour l'année, l'opérateur prévoit 395 traversées avec une capacité offerte de 493 876 passagers et 140 260 autos.

Entre le 25 juin et le 31 juillet 2009, 145 traversées dont 73 du nord vers le sud ont été assurées, avec 107 467 passagers et 28 695 véhicules transportés. Soit un coefficient de remplissage de 52,7% et 49,8% respectivement dont 75,2% et 70,5% respectivement sur la ligne nord-sud.

Durant la même période, 64 traversées ont été assurées avec l'Espagne, transportant 52 636 passagers et 12 557 autos, pour des coefficients respectifs de 59,7 % et 57,4 %.

Pour la France, 81 traversées ont été assurées, transportant 54 831 passagers et 16138 autos pour des coefficients respectifs de 47,4 % et 45,1 %.

... et financiers pour 2009

Le chiffre d'affaires 2009 est cumulé de 4,55 milliards de dinars dont 3,69 milliards de dinars en équivalents devises, en progression de 17,04 % par rapport à l'exercice précédent et de 16,87 % par rapport aux prévisions.

Le transport de voyageurs a généré un résultat de 3,026 milliards de dinars dont 2,345 milliards de dinars en équivalent devises. Pour les deux réseaux (Espagne et France), la production valorisée pour les 7 premiers mois de l'exercice 2009 est de 24,38 millions d'euros, en progression de 7,19 % par rapport à l'exercice 2008.

Quant aux charges (frais de port, manutention, péages, commissions, soutes, pensions passagers, affrètement), elles ont représenté 2,089 milliards de dinars. Des charges en progression de 0,02% par rapport à l'exercice précédent et de 0,51% par rapport aux prévisions. Parmi ces charges, les soutes ont représenté 825,7 millions (dinars+devises). L'affrètement a constitué une charge de 367,7 millions (dinars+devises).

C. B.

Réaménagement du week-end

Dès le quatrième trimestre 2009, l'ENTMV changera le calendrier de rotations entre ses dessertes européennes et algériennes durant le week-end.

Des liaisons seront ainsi assurées à l'aller jeudi soir et au retour samedi soir.

C. B.

LIAISONS ALGER-ORAN-ANNABA

L'ENTMV projette l'acquisition de moyens porteurs

L'ENTMV projette l'acquisition de navires moyen-porteurs, d'une capacité de 450 à 500 passagers et de 50 à 60 véhicules pour couvrir les liaisons entre les ports d'Alger, Oran et Annaba.

Néanmoins, ce projet suppose l'existence de capacités de financement et doit être rentable dans le contexte de la réalisation de l'autoroute Est-Ouest.

C. B.

AU PROFIT DES ÉMIGRÉS

L'ENTMV consent 50 % de réduction

Une réduction de 50 % des tarifs des billets en faveur des membres de la communauté nationale établie à l'étranger et désirant passer le Ramadan est consentie par l'ENTMV. Les tarifs de billets verront des réductions de plus de 50 % pour les adultes alors que les billets enfants ne dépassent pas 50 euros de Marseille (France) et 40 de Barcelone (Espagne).

C. B.