

ROUIBA

# Les travailleurs de la zone industrielle menacent d'investir la rue

**«Au moment où on demande aux travailleurs de se préparer à serrer la ceinture, on assiste par contre à une offensive sans précédent des tenants du capital privé qui veulent s'approprier les richesses et les commandes du pays. En effet, ils nous annoncent, sans démenti des pouvoirs publics, que tous les secteurs sont éligibles à la privatisation qu'ils ambitionnent de mettre en œuvre à leur guise», lit-on dans la déclaration votée à l'unanimité, hier, par les membres du conseil syndical de la zone industrielle de Rouiba (est d'Alger) où plus de 22 000 travailleurs y activent.**

Ce conseil comprend outre les membres de l'exécutif syndical communal, les secrétaires généraux des sections syndicales de la zone où sont domiciliées les plus grosses entreprises publiques comme la SNVI dont le dynamisme syndical fait autorité au niveau national. Dans ce préambule de la déclaration qui autorise cette assemblée à convoquer tous les cadres syndicaux de Rouiba pour décider d'une action d'envergure – paralysie de la zone ou marche vers le palais du gouvernement – l'allusion au FCE (Forum des chefs d'entreprises) que préside Ali Haddad ne souffre aucune ambiguïté.

Dans la longue intervention et celle des responsables de la base syndicale qui ont précédé le vote de cette résolution, les orateurs ont dénoncé les visées du FCE. «Ils disent qu'il n'y a pas d'entreprises stratégiques. Nous, nous disons qu'il n'y pas d'entreprises privées de production», assénera

Messaoudi, en précisant qu'il n'est pas contre le privé qui respecte la loi. En la matière, il cite l'exemple d'un grand entrepreneur algérien qui, selon lui, investit en Algérie et à l'étranger. «Nous sommes des syndicalistes pacifiques. Nous ne souhaitons pas sortir dans la rue pour défendre nos droits et ceux du peuple algérien mais si les décideurs de ce pays ne nous écoutent pas, que chacun prend alors ses responsabilités», menace Messaoudi qui accuse précisément ces décideurs de double langage. «Dans leurs discours, les dirigeants du pays clament publiquement qu'ils défendent l'entreprise publique algérienne mais dans les faits, c'est le contraire qui se passe. Mais qui commande dans ce pays !?» s'exclamera-t-il. Et de relater les mésaventures que subit la SNVI.

En effet, selon la copie de la résolution numéro 5 votée en date du 6 novembre 2014 par le CPE (Conseil de la participation de

l'Etat) que préside le Premier ministre et où siègent également pas moins de 12 ministres, il est spécifié dans les articles 5 et 9 que l'entreprise en question bénéficie, conformément à la loi de finances, de l'exonération des droits de douane pour les pièces importées en vue de fabriquer localement des véhicules industriels et que l'Etusa (Entreprise de transport urbain d'Alger) est sommée de prendre livraison de dizaines de bus et de procéder au paiement de la facture de cette livraison. «Plus de trois mois après cette directive, ni les Douanes, ni l'entreprise de transport ne l'ont exécutée.

Plus grave, le ministre des Transports a suspendu le contrat qui lie SNVI à l'Etusa», dira Mohamed Belmouhoub, secrétaire général du Conseil syndical de la SNVI qui pointe du doigt le ministre des Transports, Amar Ghoul. Et de renchérir avec ironie «et si c'était les bus ou les pièces de Renault ou d'une autre entreprise étrangère, quelle serait la position des responsables politiques».

Un autre participant syndicaliste cite le cas de l'entreprise qui le fait travailler «elle a été privatisée en 2010. Elle employait 50 personnes. Il y avait au départ la condition d'investir 1,370 milliard de dinars et de recruter du personnel. En 2014, il ne reste que 50 personnes. Le repreneur loue un équipement qu'il transporte d'un

chantier à un autre pour le montrer à chaque visite ministérielle».

Messaoudi cite à son tour de grandes entreprises publiques marginalisées ou carrément visées pour les exclure des grands projets nationaux comme le transfert d'eau de In Amenas vers Tamanrasset, l'autoroute Est/Ouest, les projets du rail.

A la fin de ce conclave, les participants en grand nombre ont voté la résolution citée plus haut. Dans le dernier chapitre, il s'adresse à la Direction nationale de l'UGTA accusée de tous les maux.

## **Direction générale de l'UGTA : compromission honteuse et décisions controversées**

«C'est le seul syndicat au monde qui a offert une tribune au patronat. C'est du jamais vu», protestera Messaoudi. Belmouloud ironise. «La participation du FCE au congrès de l'UGTA relève du haram.»

Pour les orateurs, il n'y a plus aucun doute la Direction nationale de l'UGTA s'est fourvoyée dans une compromission qui ne fait pas honneur au syndicalisme hérité de Aïssat Idir. Ils estiment aberrant que ce congrès n'eut pas à discuter du projet de la réforme du code de travail «une fois adopté, cette loi mettra fin aux acquis sociaux des travailleurs qui seront, désormais, sous la menace du seul CDD.

Ce nouveau code que veut

nous présenter le ministre comme meilleur sonnera le glas des syndicats y compris l'UGTA», notera amèrement Messaoudi. Ce dernier ne manquera pas de dénoncer les magouilles en cours pour éloigner des candidats crédibles au secrétariat national de la Centrale. Il se dit contre le maintien de syndicaux dont l'âge dépasse 80 années.

D'ailleurs, la dernière partie de la résolution est adressée à Sidi-Saïd et son staff. Les participants exigent en effet «la levée de toutes les suspensions syndicales prononcées, l'élection en toute démocratie des membres du secrétariat national avec le droit pour tout membre de la CEN (Commission exécutive nationale) de se porter candidat, le rejet par la Direction nationale de l'avant-projet du code de travail pouvant mettre dans la précarité les travailleurs et l'abolition pure et simple de la 87 bis, et ce, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2014».

C'est normalement à la Centrale de répondre au gouvernement et autres forces économiques qui convoitent sur les principaux points soulevés par cette rencontre.

L'inertie de Sidi-Saïd laisse pantois plus d'un. Et comme on le constate, ce sont des instances de base qui font de la résistance et qui peuvent devenir à court terme, par le biais de la rue, les interlocutrices des pouvoirs publics.

Abachi L.

## AMAR GHOU L DÉFEND L'OPTION AVEC ACHARNEMENT :

# «La réouverture du transport aérien au privé est du ressort du gouvernement»

**Le ministre des Transports poursuit inlassablement son plaidoyer pour la réouverture du transport aérien à l'investissement privé.**

**M. Kebci - Alger (Le Soir) -** Cette fois-ci, Amar Ghoul a mis à profit l'occasion que lui offrait hier mardi, le forum du quotidien *El Moudjahid* pour réitérer sa conviction chevillée quant à la nécessité «nationale» de cette option dans le cadre de la complémentarité public-privé consacrée, par ailleurs, dans le dernier pacte conclu entre le gouvernement, le patronat et le partenaire social, l'UGTA.

Selon lui, un dossier qui doit être soutiré des surenchères politiciennes dicté par le seul et «unique intérêt de l'économie nationale». Même s'il tiendra à préciser que cette réouverture relevait de la seule prérogative du gouvernement qui, pour rappel, avait gelé en 2009 l'octroi de la concession octroyée par l'autorité chargée de l'aviation civile suite au scandale Khalifa Airways, la loi n°98-06 du 27 juin 1998 fixant les règles générales relatives à l'aviation civile le permettant, Amar Ghoul ressassera son argumentaire pour cette option.

Le marché du transport maritime et celui de l'aviation civile sont détenus respectivement à 97% et 50% par des compagnies étrangères. «Doit-on laisser les choses en leur état» ? s'interrogera le ministre pour qui les plans d'acquisition de nouveaux navires et d'appareils pour nos compagnies nationales de transport maritime et aérien ne sont pas de nature à trop inverser ces données.

Parce que la problématique privé-public est beaucoup plus profonde, plus complexe et plus large, le ministre des Transports prônera l'intérêt national. «Personne n'est plus patriote que l'autre. Il ne s'agit pas d'agir dans l'intérêt de tel ou tel autre. C'est une problématique nationale avec des chiffres clairs», dira-t-il.

Invitant à faire le distinguo entre cette option de réouverture du transport aérien à

l'investissement privé et l'Open Sky, Ghoul avouera que le retard mis dans l'ouverture de la fameuse ligne aérienne Alger-New-York y est lié puisque Washington le réclamait. Condition à laquelle nous ne pouvons accéder du fait, arguera-t-il, que «nous ne sommes pas prêts à pareille perspective».

Sur un tout autre chapitre, le ministre des Transports a fait part de la sortie du tout premier permis de conduire biométrique vers

«la fin de l'année en cours ou tout au plus au début de l'année prochaine». «C'est une opération délicate» avec tout ce qu'il suggère comme «précision dans l'identification» car «toute erreur est inadmissible».

Et de préciser que sur les trois fichiers qu'il suppose, seul celui des cartes grises a été finalisé au niveau du ministère de l'Intérieur et des Collectivités locales.

M. K.

## RADICALISME RELIGIEUX ET DÉRIVES SECTAIRES

# Installation prochaine d'un observatoire de lutte

**L'Algérie se dotera prochainement d'un observatoire national de lutte contre le radicalisme religieux et les dérives sectaires. La proposition a été faite par le ministère des Affaires religieuses et des Wakfs et le gouvernement a donné son accord.**

Mohamed Aïssa, ministre des Affaires religieuses et des Wakfs a indiqué que son département a présenté au gouvernement un projet qui vise à prémunir la société des idéologies religieuses. Le gouvernement, dit-il, a donné son accord pour l'installation d'un observatoire national de lutte contre le radicalisme religieux et les dérives sectaires. Cet observatoire impliquera différents secteurs dont le ministère des Affaires reli-

gieuses et des Wakfs, des cadres de la Sûreté nationale, des secteurs de l'éducation et de l'enseignement supérieur, de la jeunesse et des sports et de la culture.

Mohamed Aïssa a indiqué aussi que son département sera intransigeant envers les étrangers qui viennent en Algérie sous un motif professionnel ou touristique et une fois sur place, ils «se transforment en évêques dans des endroits non autorisés

et endoctrinent nos jeunes».

Par ailleurs, le ministre des Affaires religieuses a décidé de geler l'opération du Fonds de la zakat qui accorde de l'argent à la banque El Baraka dans le cadre des prêts sans intérêts. «Nous avons accordé à cette banque 172 milliards de centimes depuis 2004 dans le cadre des prêts sans intérêts destinés à la création de petites entreprises et des projets mais nous avons constaté que le remboursement reste très timide, dans la capitale, il est de l'ordre de 7% seulement, c'est pourquoi j'ai décidé du gel de cette opération jusqu'à ce qu'on trouve une solution. Cette banque doit

continuer à travailler avec l'argent déjà accordé», a indiqué le ministre des Affaires religieuses. Ce dernier a instruit aussi ses cadres de préparer une feuille de route pour les cinq prochaines années.

Des ateliers de travail vont se pencher pendant deux jours sur le dossier du Fonds de la zakat, de l'enseignement coranique, de la formation, des wakfs, de la création d'un réseau de mosquées et la révision du statut particulier des travailleurs du secteur. Selon Mohamed Aïssa, le secteur doit disposer d'un plan d'orientation d'ici 2019.

Salima Akkouché