

## LEUR ACQUISITION SEMBLE ÊTRE AU CENTRE DE LA RÉCENTE VISITE DE HOLLANDE

## Des Rafale pour l'Algérie ?

**Des informations non officielles mais de plus en plus persistantes évoquent l'achat prochain par notre pays de Rafale, participant ainsi, si l'information s'avérait juste, au sauvetage de l'industrie aéronautique française.**

L'accord éventuel de l'Algérie pour l'acquisition de ces avions militaires français, s'il a eu lieu ou bien est en voie de l'être alors que jusqu'à ce jour, l'Algérie a refusé d'en équiper son armée, pose une question de taille : quels sont les termes de l'échange qui auraient subitement modifié la donne ?

Placée dans les dix premiers pays importateurs d'armes, l'armée algérienne s'est essentiellement jusque-là équipée en Russie, suivie des Allemands, des Britanniques, des Italiens et des Chinois. Au niveau de l'armée de l'air, l'équipement est totalement constitué d'avions de combat russes 34 MIG 29, 44 SU-30 MKA, 16 d'un programme de 52 à terme de YAK -130.

N'étant pas très satisfait des 34 MIG russes, notre pays a engagé des négociations avec l'avionneur suédois Saab pour remplacer les MIG par des Gripen NG.

Un contrat éventuel pour l'acquisition de Rafale était jusque-là exclu, pour la raison essentielle que la France avait refusé toute vente de matériel militaire dont avait besoin le pays pour combattre le terrorisme dans les années 1990. Ainsi, par ce refus, la France s'était quelque peu mise hors-jeu dans l'achat par l'Algérie du Rafale. Autre raison, non moins importante, est que le Rafale, entré en service en 2004 dans les forces armées françaises, n'avait pas pu s'exporter eu égard à son coût considéré excessif et son efficacité relative comparativement au MIG et au Sukhoi.

Si avec l'Egypte le Rafale a trouvé preneur, il n'en fut pas de même avec le Maroc, le Brésil et les Emirats. L'acharnement de

l'avionneur Dassault qui risquait de mettre la clé sous le paillason avec cet échec, et les risques de voir disparaître l'industrie aéronautique française et faire sombrer davantage l'économie française ont conduit le Président français à s'investir personnellement dans le commerce des Rafale.

Son engagement semblait avoir payé. Et l'on commença alors à qualifier le contrat de vente par Dassault à l'Inde de 126 Rafale de «contrat du siècle». C'était sans compter sur le revirement de l'Inde qui n'accepta finalement que l'achat de 36 Rafale conclus directement entre les deux chefs d'Etat et non avec Dassault. L'Inde a considéré que les «126 Rafale de la firme Dassault se sont révélés



(en présence de Lamamra) le MAE français n'avait-il pas déclaré : «Il va falloir travailler les questions de l'aéronautique – qu'elles soient civiles ou militaires – où il y a des perspectives qui s'ouvrent.»

Cette déclaration, tout comme cette visite à Alger le 15 juin dernier, soit quelques semaines seulement après que les autorités indiennes eurent décidé de mettre fin au projet des 126 Rafale, peuvent créditer l'idée que l'Algérie va peut-être se porter acquéreur du Rafale.

Tout le problème est de savoir, en cas d'acquisition, pourquoi tout d'un coup le Rafale serait devenu du bon matériel et à quel prix.

Si ce matériel était réellement acquis par l'Algérie, à quelles concessions sont arrivées les deux parties. Sauvetage économique français contre sauvetage politique algérien ?

Khedidja Baba-Ahmed

## LE CONSTAT EST DU SECRÉTARIAT NATIONAL DU RCD

## «Le pouvoir s'est outrageusement tribalisé»

**Pour le RCD, à travers les récurrentes manœuvres qui le secouent, le sérait se cherche un tuteur ou un parrain, lui qui se succède à lui-même depuis cinq décades avec le bilan chaotique qui est le sien.**

M. Kebci - Alger (Le Soir) - C'est là le constat fait par le secrétariat national du parti réuni avant-hier en soirée en session mensuelle ordinaire. Pire, «n'offrant et ne tolérant ni proposition ni perspective, sans vision ni consensus», ce même système s'attelle, selon lui, à «opérer un autre passage en force pour se pérenniser malgré les difficultés économiques et sociales qui pointent à court terme et une vacance du pouvoir devenue au fil du temps moins accommodante pour les clans qui squattent l'Etat». Avec un tableau de bord qui prête à l'inquiétude : recul de plus de 45% des revenus du pays, annonces de cession d'actifs par les compagnies pétrolières qui, selon lui, «ne feront qu'aggraver

les perspectives économiques dans une conjoncture particulièrement difficile pour les ménages». A cela s'ajoute la paupérisation qui gagne de larges couches de la population et que les «restos errahma» et les couffins de la honte, feuille de vigne de l'échec économique et social du régime, souligne dramatiquement». Il y a également, souligne le RCD, la sphère économique, parasitée par une corruption systémique, qui est livrée à l'improvisation avec des procès de corruption, Khalifa, l'autoroute Est-Ouest et Sonatrach, programmées dans le seul dessein de «les évacuer irrémédiablement du débat public» et à l'occasion desquels «les notabilités du régime ne sont pas auditionnées».

Le RCD considère, par ailleurs, que le pouvoir s'est «outrageusement tribalisé», se référant à sa «fuite en avant et sa volonté de se détourner de la détresse qui règne dans la région du M'zab. Ce qui n'est pas, avertit-il, «sans effet sur la cohésion de la nation, d'autant plus que les «démons de la division sont réveillés avec une

ouverture médiatique plus que dévoyée par la mise en place soudaine de médias notamment audiovisuels bénéficiant d'une ahurissante manne publicitaire et répandant en toute impunité la désinformation, la haine, le matraquage idéologique et l'apologie du terrorisme».

Une voie qui risque de compliquer davantage la sortie de crise, selon le RCD qui met le doigt sur la «guerre de tranchées que se livrent les différentes chapelles pour s'adjuger la caution et/ou le soutien de l'institution militaire et invite tout un chacun à la lucidité et à méditer les causes du marasme actuel». Et au RCD d'estimer d'inviter les citoyens convaincus que l'issue pacifique et démocratique est la seule alternative à la crise que vit le pays à soutenir les actions programmées à la rentrée sociale dans le cadre de l'Isco (Instance de suivi et de concertations de l'opposition) pour consolider ce cadre consensuel et créer un rapport de force en faveur d'une transition démocratique pacifique et ordonnée.

M. K.

## BLOCAGE D'UN NAVIRE DE L'ENTMV AU PORT DE MARSEILLE

## Y-a-t-il complot contre la partie algérienne ?

**Qui veut nuire au pavillon national de transport maritime des voyageurs ? La mésaventure vécue par le navire El Yros affrété par l'ENTMV auprès de la société grecque Anek AE, les 24 et 25 juin derniers et à bord duquel se trouvaient 500 voyageurs soulève des interrogations. Pour le directeur général de l'ENTMV, M. Grairia Ahcène, «la succession d'événements en 24 heures nous interpelle à plus d'un titre».**

Abder Bettache - Alger (Le Soir) - Coïncidence ? Le car-ferry a connu en 24 heures deux mésaventures. La première est relative à une requête de saisine conservatoire de navire délivrée par le juge de l'exécution du tribunal de grande instance de Marseille et dans laquelle «l'ENTMV n'est nullement concernée», alors que la seconde a trait à une «faute d'autorisation de navigation».

En effet, le navire qui devait assurer sa première rotation entre Marseille et Oran a été interdit de quitter le port de Marseille, alors qu'étaient déjà à bord 500 voyageurs. La décision a été prise par le juge d'exécution du tribunal de grande instance de Marseille. Ce dernier décide d'une requête de saisine conservatoire du navire El Yros et ce, à la grande surprise de son affréteur algérien l'ENTMV. A l'origine de cette situation, un litige commercial



500 voyageurs étaient à bord du ferry.

remontant à 2011 opposant deux sociétés grecques, Anek AE, propriétaire de El Yros, à son affréteur, la société Archangelos A. Naftiki Etairia. Un litige qui remonte à 2011 et qui s'est terminé par la condamnation du tribunal arbitral de Londres de la société Anek AE à 151 185,25 euros. Or, le hasard a voulu que la saisie soit effectuée au niveau du port de Marseille à la grande surprise des responsables de l'ENTMV, qui n'ont rien à voir avec cette situation. Les conséquences se sont vite répercutées sur l'entreprise algérienne et ses voyageurs. Mobilisation générale, les responsables de l'ENTMV prennent en charge le pro-

blème et le règle. Cette affaire dénouée, un autre problème surgit au grand étonnement de ces mêmes responsables. Le navire El Yros est interdit de quitter le port de Marseille «faute d'autorisation de navigation». La décision a été prise par une équipe de contrôles intervenant au niveau du port de Marseille. Et pourtant, avant de quitter le port d'Oran, le navire a reçu le quitus de navigation délivré par la partie algérienne (gardes-côtes).

Or, la partie française reproche au navire battant pavillon grec et affrété par l'ENTMV de ne pas disposer d'un certificat technique relevant de la règle de Stockholm de 1999.

Cette dernière prévoit certaines normes techniques, auxquelles doit être assujéti le navire, pour qu'en cas d'avarie, il ne sombre pas rapidement. «La partie française en charge du contrôle a demandé au commandant de bord de disposer d'un certificat de 2m90 pour être en conformité avec la réglementation en vigueur. L'armateur est saisi, qui à son tour saisit un organe relevant du ministère grec des Transports pour lui délivrer le document en question. Une fois ce dernier en notre possession, on rentre en contact avec la partie française, l'informant que nous disposons du certificat en question. Or à notre grande surprise, la partie française nous exige un autre certificat de 3 m 50, alors que nous lui avons remis le certificat de 3 m.

Tout cela n'est pas normal. Il y a anguille sous roche. L'affaire est de nouveau prise en charge et le problème sera réglé d'ici lundi prochain. Entre-temps, nous avons pris nos dispositions en envoyant un bateau au port de Marseille pour ramener les passagers bloqués», nous explique le premier responsable de l'ENTMV.

Ce dernier nous a indiqué au passage, que les passagers ont été pris en charge conformément à la réglementation. En guise d'argument, notre interlocuteur exhibe un document portant modalités pratiques de la prise en charge de «nos passagers suite aux reports des traversées pour des raisons climatiques».

A. B.