LOUISA HANOUNE OUVRE L'UNIVERSITÉ D'ÉTÉ DE SON PARTI :

«L'Algérie traverse la période la plus difficile de son histoire»

«L'Algérie traverse la période la plus difficile de son histoire», observait hier la secrétaire générale du Parti des travailleurs. Appréciant positivement la réaction du Premier ministre concernant la polémique sur la derdja, Louisa Hanoune s'interroge néanmoins sur la cohérence de la position des deux partis membres du gouvernement.

Cherif Bennaceur - Alger (Le Soir) - C'est au Village des artistes à Zeralda, à l'ouest d'Alger, que se déroulent depuis hier vendredi 21 août 2015 et pendant quatre jours les travaux de l'Université d'été 2015 du Parti des travailleurs (PT).

Lors de son discours d'ouverture, un laïus de plus de deux heures pour ne pas faillir à l'habitude, Louisa Hanoune a évoqué évidemment la situation internationale mais surtout le contexte interne.

Ainsi, la dirigeante du PT considérera que l'indépendance nationale, la construction de l'Etat algérien et le développement social et économique, des objectifs revendiqués notamment lors du Congrès de la Soummam tenu le 20 août 1956, un an après l'offensive héroïque du Nord- Constantinois le 20 août 1955, sont menacés.

Evoquant les conflits régionaux et les menaces qui en découlent pour l'Algérie, Louisa Hanoune évoquera notamment la problématique libyenne. Convaincue que l'Armée nationale populaire ne peut et ne doit intervenir en Libye, la secrétaire générale du PT invitera la diplomatie algérienne à clarifier sa position. Dans ce contexte, Louisa Hanoune considère que le pays traverse la période la plus difficile de son histoire dans la mesure où l'unité Etat-Peuple, assez vivace durant la décade 1990, ne l'est plus, l'Etat étant menacé de dislocation, la situation politique assez fragile et les acquis socio-économiques remis en cause, au-delà de l'absence de planification…

Ainsi, la dirigeante du PT considérera que les dispositions de la Loi de finances complémentaire pour 2015 et les autres mesures financières, économiques et administratives décidées par l'exécutif dans le contexte de chute des cours du pétrole, démontrent le cap pris pour l'austérité. Une austérité pourtant écartée par le discours de l'exécutif, relève Mme Hanoune qui invitera ce dernier à revoir le cap et à ne pas porter atteinte aux acquis des travailleurs et à la cohésion sociale. Où sont les promesses du président de la République concernant le développement économique et social, la création d'emplois et l'abrogation effective de l'article 87-bis du Code de travail ?, s'interroge-t-elle.

Photos : NewPress

Louisa Hanoune, SG du PT.

Mais également Louisa Hanoune de craindre l'aggravation du chômage, l'amenuisement du pouvoir d'achat, l'inflation, l'érosion des classes moyennes et autres difficultés découlant de la mise en œuvre de la LFC et de ces mesures. Outre de craindre une colère du peuple suite à ces mesures «cyniques», elle estimera que la mise en œuvre de l'amnistie fiscale constitue un encouragement à l'évasion fiscale. Cela étant, le laïus d'ouverture de Louisa Hanoune n'a pas également dérogé à l'habituelle incrimination de l'«oligarchie» qu'elle dissocie certes du secteur privé actif et de la petite bourgeoisie mais laquelle selon la dirigeante du PT entend conquérir, s'accaparer des leviers du pouvoir et des institutions politiques et économiques.

Une oligarchie qui, expliquera-t-elle, craignant un scénario à la somalienne, a pu émerger grâce à «ses relations au sein du pouvoir» et qui œuvre, de manière résolue depuis l'été 2014, à «caporaliser» la vie politique, les centres de décision, le gouvernement et même les organisations patronales dont le Forum des chefs d'entreprises (FCE), à «détricoter les institutions», à «tétaniser».

D'autre part, la secrétaire générale du PT a semblé apprécier positivement la réaction du Premier ministre concernant la polémique sur la Derdja. En effet, Abdelmalek Sellal qui, la veille à Constantine et à l'occasion de la célébration du double anniversaire du 20 août, a affirmé que la langue arabe est «une référence constitutionnelle, civilisationnelle et culturelle et un principe tranché de manière définitive», appelé à «ne pas faire l'amalgame entre les propositions d'une commission de pédagogues et d'enseignants et les décisions de l'Etat», et considéré qu'il «n'est dans l'intérêt de personne d'instrumentaliser les débats (de la Conférence nationale d'évaluation du système éducatif) à des fins politiques et de les sortir de leur contexte éducatif et culturel», a suscité l'assentiment de la dirigeante du PT.

Ce faisant, Louisa Hanoune qui exprimera vivement son soutien à la ministre de l'Education nationale, Nouria Benghebrit, aux compétences avérées mais qui subit une cabale fomentée à des fins idéologiques, voire de diversion, relève cependant une contradiction.

Ainsi, la secrétaire générale du Parti des travailleurs s'interrogera sur la cohérence de la position des deux partis présidentiels, le FLN et le RND qui font partie du gouvernement et qui se sont empressés de participer à cette cabale fomentée contre la ministre de l'Education nationale.

C. B.

TRANSPORT DE MARCHANDISES

La rationalisation des importations profitera-t-elle aux assureurs ?

La politique de rationalisation des importations permettra-t-elle le développement de l'assurance transport maritime qui génère moins de 5% du chiffre d'affaires global des assurances ?

Cherif Bennaceur - Alger (Le Soir) - Les importations algériennes de marchandises s'élèvent annuellement à hauteur de 60 milliards de dollars.

Une facture qui a quasiment quintuplé durant la décade écoulée, passant de quelques centaines de millions de dollars au début des années 2000 à une cinquantaine de milliards de dollars quinze ans plus tard.

Certes, la hausse continue des recettes d'exportations d'hydrocarbures et l'accumulation de réserves de change assez conséquentes à hauteur de plus de 200 milliards de dollars naguère ont permis de couvrir les importations. Mais dans le contexte de forte chute des cours du pétrole et de l'amenuisement tant du Fonds de régulation des recettes que des réserves de changes, l'exécutif mais aussi l'establishment économique se sont retrouvés contraints à mettre en œuvre une politique de rationalisation des importations.

Il s'agit par le biais de mesures administratives, fiscales, financières et douanières d'œuvrer à réduire sensiblement cette facture, professionnaliser les opérateurs du commerce extérieur, essentiellement les importateurs et mettre un terme voulu final aux multiples errements, dysfonctionnements et pratiques frauduleuses qui caractérisent ce secteur. Ce faisant, l'essentiel de ces marchandises importées transite par voie maritime. Toutefois, l'assurance du transport maritime est faible en Algérie, elle ne représente à l'heure actuelle que moins de 5% du chiffre d'affaires global du secteur assurantiel national. Notons que le chiffre d'affaires global a atteint en 2014 les 113 milliards de dinars (un peu plus d'1 milliard de dollars) en hausse de 7% par rapport à celui de l'exercice précédent.

Photo : Samir Sid

L'assurance transport maritime enregistre une certaine régression.

Selon les données du Conseil national des assurances (CNA), l'assurance transport maritime — qui couvre les risques liés au transport par mer, le navire (assurance corps) et les marchandises (assurance faculté) étant garantis, outre la responsabilité civile —, enregistre une certaine régression de son chiffre d'affaires. Celui-ci est ainsi passé de 1,094 milliard de dinars de primes collectées au premier trimestre 2014, représentant 3,4% du chiffre global, à 745,6 millions de dinars au cours du premier trimestre 2015 (2,4%), soit une régression de 31,9%.

Une régression observée notamment depuis trois ans, d'autant que les primes d'assurance transport sont passées de 6,04 milliards de dinars en 2010 à 5,2 milliards de dinars en 2012 dont 77% pour le transport maritime.

Des données de la Compagnie centrale de réassurance qui ont été reprises dans le numéro du 9 avril-juin de la *Revue de L'Assurance,* éditée par le CNA. Une assurance qui régresse, en raison de la baisse de la police faculté maritime (marchandises), indique-t-on. Mais aussi une régression inquiétante d'autant que les opérateurs du commerce extérieur s'assurent certes mais généralement auprès d'assureurs étrangers au détriment des compagnies locales.

Or, la politique de rationalisation des importations qui devrait se traduire par une certaine réduction tant des quantités et valeurs que du nombre d'importateurs, ne risque-t-elle pas de freiner le développement de cette branche assurantielle ? Un questionnement plausible puisque les importateurs sont souvent rétifs de recourir à l'assurance locale en raison de l'absence d'obligation.

Comme le risque de voir cette situation de rétention s'aggraver reste patent même si le nombre des importateurs diminue.

Rappelons que la promulgation de l'ordonnance 95-07 a induit la levée de l'obligation des assurances maritimes sur facultés qui était en vigueur auparavant.

Au-delà du retour effectif à cette obligation, ce que souhaitent justement les assureurs nationaux dont ceux privés détiennent une part de 18% dans l'offre d'assurance transport maritime, en incitant davantage les importateurs à contracter des polices d'assurance locales et à présenter des certificats en amont et aval de la procédure de dédouanement, il s'agira pour les assureurs de développer des actions efficaces de sensibilisation et de vulgarisation et d'améliorer la qualité des prestations et le dispositif de remboursement.

Comme il sera opportun d'œuvrer à stimuler l'implication effective des acteurs du marché assurantiel (compagnies, intermédiaires et pouvoirs publics), les commissionnaires en douanes, les transitaires et autres auxiliaires du commerce extérieur, les sociétés d'importation et autres opérateurs. Dans cet ordre d'idées, le vice-président de l'Union algérienne des sociétés d'assurance et de réassurance (UAR), Hassan Khelifati, cité dans cette revue, considère que «si on récupère 1% du montant des importations, ce sont 600 millions de dollars qui pourraient être ajoutés au chiffre d'affaires des assurances». Ce qui implique également une adaptation de la réglementation régissant les opérations d'importation, en corrigeant notamment les imperfections du mode de paiement par crédit documentaire. Mais aussi en revoyant l'actuelle tarification assurantielle, en impulsant une réelle dynamique commerciale. En ce sens, le secrétaire permanent du CNA, Abdelhakim Benbouabdellah, relève dans l'éditorial de la revue sus-citée que la régression de la branche transport s'explique par «les baisses tarifaires (qui) sont telles que la course vers le bas prix devient une chute vertigineuse».

Ainsi, il estime que «si course devrait y avoir lieu, elle sera plus fructueuse pour le marché national si l'effort et l'offensive (commerciale) venaient à se faire sur toute la partie qui précède l'extension de la prise en charge du risque, soit du lieu de départ au port algérien d'arrivée et non, seulement, de ce dernier au site final».

Si ces pré-requis ainsi qu'une conduite optimale et réfléchie des réformes économiques et réglementaires idoines étaient réunis, la branche transport maritime amorcerait donc son développement sans pâtir de la politique de maîtrise des importations.

C. B.