

LE MAROC VA ENTAMER DES FORAGES D'HYDROCARBURES LE LONG DES FRONTIÈRES AVEC L'ALGÉRIE

Simple coup de bluff ?

L'office marocain des hydrocarbures a signé cette semaine un accord avec la compagnie franco-américaine Schlumberger pour entamer des forages d'hydrocarbures sur la zone de Tendirra, située juste à la frontière avec l'Algérie, en face de la wilaya de Naâma.

Tous les pétroliers partagent le même avis. Il s'agit bel et bien d'une nouvelle provocation marocaine envers l'Algérie, qui est accusée d'avoir exercé des pressions sur la compagnie française Total afin d'abandonner les travaux d'exploration sur les territoires occupés du Sahara occidental.

Coup de poker

La licence Tendirra porte sur huit blocs d'une superficie globale de 14 500 kilomètres carrés dans le nord-est du Maroc. Elle brasse toute la frontière algérienne.

C'est la minuscule compagnie anglaise, Sound Energy Plc, qui est l'opérateur sur le permis de Tendirra, avec seulement 25%, alors que le reste des participations sont détenues par les institutions étatiques marocaines.

Pour les connaisseurs du secteur des hydrocarbures, cette opération est un simple coup de bluff, visant à affoler Alger et à maintenir l'espoir de figurer un jour parmi les pays producteurs de pétrole et de gaz.

La première constatation des experts se situe d'abord dans le timing. L'Algérie, qui est accusée par Rabat d'avoir fait échouer le plan de spoliation des richesses sahraouies, doit quelque part se sentir menacée sur son propre territoire. Du point de vue de

Rabat, une quelconque découverte d'hydrocarbures sur ce permis de Tendirra affolerait les Algériens et les contraindrait à négocier l'unitisation. Car, si les hydrocarbures existent sur cette zone frontalière, les deux pays seront concernés par leur exploitation. On rappelle, à ce titre, le même phénomène existant aux frontières avec la Libye où les gisements de Wafa communiquent avec ceux d'Alrar (au sud d'Illizi). Après dix ans de négociations, les Algériens et les Libyens ne sont toujours pas parvenus à un accord sur l'unitisation des deux champs.

La seconde remarque des experts est plus pertinente techniquement. Avant de procéder à des forages d'exploration, les compagnies pétrolières ont toujours recours à la technique d'acquisition sismique 2D et 3D. Cette opération consiste à sonder le sous-sol du permis avec des méthodes de géophysique et situer avec le maximum de certitudes les accumulations d'hydrocarbures.

Or, dans le cas du permis de Tindirra, aucune opération de ce genre n'a été réalisée. C'est dire que l'office marocain des hydrocarbures gère plutôt une opération politique que technique. Cette institution s'est déjà manifestée, deux ans plus tôt, par une opération similaire sur nos fron-



La licence de Tendirra porte sur huit blocs d'une superficie de 14 500 kilomètres carrés.

tières. L'Onhym avait alors lancé des forages sur le permis de Zag, situé sur les territoires occupés du Sahara occidental, juste à la limite de la wilaya de Tindouf.

L'échec de ces forages a fait dire à certains que Dieu a décidé que le flux des hydrocarbures s'arrête aux frontières algériennes avec le Maroc.

Le rôle des Français

Le plus inquiétant dans cette campagne de forage sur nos frontières est sans doute l'implication des sociétés françaises qui ont beaucoup d'intérêts en Algérie. L'Onhym et Sound Energy ont en effet été largement soutenus au départ par Entrepose Drilling Morocco. Entrepose travaille en Algérie

depuis 30 ans et, au cours des dernières années, elle a bénéficié de contrats juteux avec la Sonatrach et ses partenaires dans l'amont pétrolier.

Par ailleurs, Entrepose est pré-qualifiée pour la réalisation d'une dizaine de projets pour le compte de la Sonatrach. L'implication de la compagnie française dans les provocations marocaines contre l'Algérie pourrait lui valoir bien des déboires.

Idem pour Schlumberger qui n'a pas dissimulé son rôle dans cette campagne marocaine puisque cette compagnie a signé mercredi dernier avec l'opérateur du permis de Tindirra pour la réalisation d'une campagne de forages sur les frontières algériennes. Pourtant, le groupe

Schlumberger a d'énormes intérêts en Algérie. Outre les contrats comptabilisés en termes de milliards de dollars annuellement pour les prestations de services pétroliers, Schlumberger gère avec la Sonatrach une joint-venture, Mi-Algeria, spécialisée dans le forage des puits de pétrole. Cette même compagnie franco-américaine est associée avec l'ENTP (filiale de la Sonatrach) dans l'entreprise de forage Sahara Well Construction Services.

La coopération de Schlumberger avec les autorités marocaines pourrait être perçue par les opérateurs algériens comme un geste témoignant d'une extrême ingratitude.

Mokhtar Benzaki

SNTF

Reprise du trafic des trains, les usagers soulagés

Le trafic ferroviaire a repris hier après quatre jours de grève déclenchée par les conducteurs de train pour protester contre l'absence de mesures de sécurité aux passages à niveau non surveillés.

Younès Djama - Alger (Le Soir) - C'est suite au décès d'un de leurs collègues assurant la liaison Béni Mansour-Béjaïa à un passage à niveau non surveillé que les conducteurs de train ont lancé leur mouvement de grève à la grande surprise des usagers qui allaient connaître quatre jours de galère et de colère. Contacté hier, le DG de la Société nationale du transport ferroviaire (SNTF), Yacine Bendjaballah, a affirmé que l'entreprise s'est engagée à satisfaire totalement les revendications des grévistes, qui sont essentiellement liées aux mesures de sécurité.

A cet effet, M. Bendjaballah a annoncé qu'une campagne de sensibilisation sera lancée afin de combattre la prolifération des passages à niveau «anarchiques» et

qui enregistrent le plus souvent des accidents mortels. Les collectivités locales sont pointées du doigt parce qu'elles autorisent des constructions aux abords des quais de trains sans respect des mesures de sécurité.

Sur un autre plan et s'agissant de l'augmentation des rotations de trains de banlieue (Alger-Thénia, Alger-Bida-EI Affroun), Bendjaballah a affirmé que cette vieille revendication des usagers reste tributaire de l'amélioration de l'actuel système de signalisation jugé désuet. Deux années, c'est l'échéance que se fixe la SNTF en vue de mettre en place le nouveau système de signalisation électronique. Des ingénieurs de l'entreprise ont été envoyés en formation en Allemagne. Ils viennent d'achever un cycle de formation de deux années. Une fois de retour en Algérie, ces ingénieurs vont aider à la mise en place de ce système avec une assistance germanique. Par ailleurs, le DG de la SNTF a déclaré que le plan de développement de la compagnie s'achève vers sa fin avec le retour sur inves-



Quatre jours de galère pour les usagers.

tissement prévu pour ce début d'année 2016. Ainsi, le gouvernement réfléchit à un développement tous azimuts de la SNTF : développer les infrastructures (gares), et aussi les équipements et le matériel roulant. Récemment, le ministre des Transports, Boudjemaâ Talai, estimait que la gestion de la SNTF n'était pas suffisante en termes d'organisation pour pou-

voir faire face à ce développement. Selon Talai, le processus de développement de la SNTF comprend deux actions de partenariat : la formation et la maintenance des voitures, avec l'objectif d'avoir une activité fiable ainsi qu'une gestion moderne du transport des voyageurs qui, selon lui, doit répondre aux normes internationales.

Y. D.