

MAINTIEN DE L'ÂGE DE DÉPART À LA RETRAITE À 60 ANS ET SUPPRESSION DE LA RETRAITE ANTICIPÉE

Une incidence directe sur l'emploi

Le Premier ministre, Abdelmalek Sellal, a annoncé à l'issue de la tripartite un nouveau projet de loi modifiant l'ordonnance 97-13 instituant le départ à la retraite sans condition d'âge. Elle sera révisée de manière à fixer l'âge de départ à la retraite à 60 ans. Une mesure qui aura directement une incidence sur le marché du travail, conviennent des experts.

Younès Djama - Alger (Le Soir) - «Si l'on maintient l'âge de la retraite à 60 ans, il est clair qu'il y aura un blocage sur le marché de l'emploi», a indiqué l'économiste Ferhat Aït Ali.

«Le blocage y est de toute façon, même si on devait libérer les travailleurs à 40 ans, il y a un problème de recrutement essentiellement dû au manque d'investissements productifs et à la nature des emplois créés par l'Etat sur la base d'une rente de situation. Envoyer des gens à la retraite anticipée pour les remplacer est impossible, dans la mesure où il n'y a plus de quoi les payer», relève-t-il. Et d'ajouter que «c'est la politique de l'emploi qui est fautive chez nous, dans la mesure où en matière de charges financières nous avons en fait 5,4 millions de retraités, les 2,7 millions de la CNR (caisse des retraites) et les 2,7 qui sont dans l'administration publique, il arrive un moment où il n'y a plus moyen de payer ni les uns ni les autres, sans piller les productifs qui se font rares», note Aït Ali qui par ailleurs critique la démarche du gouvernement. «Il (le gouvernement) ne prend pas de décision à moyen et long terme, mais réagit à la conjoncture. Quand il avait lancé la retraite anticipée dans les années 1990, il avait besoin de dégraisser les effectifs. Ce qui l'intéressait c'était de payer le minimum de salaires possibles. Il y avait aussi une injonction du FMI pour dégraisser. Il a donc

trouvé cette échappatoire pour opérer des licenciements de manière déguisée en leur offrant une compensation (une retraite)», rappelle-t-il. Selon Aït Ali, cela n'était pas une bonne solution, car cette mesure (retraite anticipée) allait elle-même créer une surcharge sur la caisse des retraites. «Personnellement, je pense que tout débat sur les équilibres des caisses dans l'optique occidentale où les ratios entre salaires et prestations sont respectés, dans tous les domaines, et notre cas où rien ne répond à une logique et où tout a

été faussé au départ par l'emprise des bureaucrates de haut vol sur l'acte de légiférer à leur profit, est une imposture intellectuelle destinée à couvrir une supercherie morale, parlons de qui paie pendant combien de temps, qui touche quoi et pourquoi, ensuite on pourra parler de durée de cotisation, cette durée devant être la même pour tout le monde sans aucune exception», explique notre interlocuteur.

Tout en confirmant une incidence directe sur l'emploi de la mesure gouvernementale, l'enseignant en économie, Mohamed Achir, défend, pour sa part, le droit du salarié à une retraite anticipée. «Cela fait partie de la liberté de l'employé, on ne peut pas lui interdire d'aller à la retraite anticipée. Peut-être que cet employé a d'autres pro-



Tout salarié a droit à une retraite anticipée

jets professionnels et cela ne veut pas dire que s'il prend sa retraite anticipée, il va finir dans

une maison de retraite», observe-t-il.

Y. D.

SNTF

Prochaine introduction de normes de ponctualité et de vitesse

Visiblement, la Société nationale des transports ferroviaires (SNTF) veut aller vers une amélioration de la qualité de ses services et participer davantage à la dynamisation de l'économie nationale et du commerce extérieur.

Naouel Boukir - Alger (Le Soir) - D'après le directeur général de la SNTF, Yacine Benabdallah, la mise en place de normes concernant la ponctualité des horaires des trains ainsi que

leur vitesse va accompagner l'entrée en vigueur de 17 nouveaux autorails le 1^{er} janvier 2017. Des normes qui feront, certainement, des heureux parmi les utilisateurs de trains pour leurs déplacements quotidiens ; si elles viennent réellement à se concrétiser et à être respectées.

Par ailleurs, il y a apparemment «une volonté» de s'impliquer plus fortement dans le transport des marchandises sur le territoire national.

Tout en connectant le réseau ferroviaire au maritime et aux

ports les plus névralgiques pour ce qui est du commerce extérieur.

D'une part, pour dynamiser l'économie algérienne et désenclaver les régions reculées mais également pour désobstruer les voies routières. A rappeler que la contribution actuelle de la SNTF à ce trafic est de seulement 2%. Y. Benabdallah dit «espérer porter ce pourcentage à 17%, à l'horizon 2020».

Et ce, avec le renforcement de son entreprise avec les 10 nouvelles locomotives, récem-

ment réceptionnées, en plus des 20 déjà existantes.

Pour ce qui est des nouvelles lignes, le DG de la SNTF a déclaré la mise en place de deux lignes «largement attendues». Celle accolant la ville de Thenia à Tizi-Ouzou qui sera inaugurée «très prochainement».

Il y a aussi la fameuse ligne joignant Birtouta à Zeralda qui sera ouverte «au courant de l'année». Autrement dit, aucun délai précis n'a été fixé pour la remise de ces deux projets.

N. B.

INAUGURATION DE L'USINE HYUNDAI DE BATNA

Aboutissement d'un projet pas comme les autres

C'était l'événement dans la capitale des Aurès, l'inauguration, mardi dernier, de l'usine de montage de camions et de bus de marque Hyundai par le groupe Global Motors Industries. Annoncé pour le mois d'avril dernier, le premier camion est finalement sorti des chaînes de l'usine en présence d'une foule nombreuse d'invités et personnalités, dont le ministre de l'Industrie et des Mines et de l'ambassadeur de Corée du Sud et du wali de Batna.

Installée dans les faubourgs de la ville, précisément à Kechida, cette unité affiche l'ambition d'assembler, dès l'année en cours, 15 500 unités et une montée en cadence qui atteindra, en 2020, les 22 000 véhicules avec une variété de produits qui donne le tournis, puisque pas moins de 15 modèles différents seront proposés aux clients, du petit camion HD 35 à la nouvelle gamme moderne et relookée du Xcient en passant par les HD 65, HD 72, HD 120, HD 160... HD 1000, ainsi que la famille des bus, County, Aerocity, Aerotown et le spécialiste des longs trajets, Universe. L'usine GMI, fruit d'un partenariat

entre le groupe Global et le constructeur coréen Hyundai, prévoit, dans ses plannings de maturation et de développement, un transfert évolutif de technologie et de savoir-faire qui concernera tous les corps de métier, technique, commercial, marketing et particulièrement la recherche et développement qui relève souvent du domaine de chasse gardée des constructeurs.

«Le taux d'intégration, selon les responsables de GMI, atteindra les 40% vers l'horizon 2020, sachant que ce développement ne se limite pas à ce chiffre mais un plan d'investissement industriel est mis en place pour lui per-



Naissance d'une véritable industrie automobile locale.

mettre d'atteindre les 60% sur la même période et aussi mettre en valeur le taux d'intégration locale en développant un tissu de sous-traitance dans la région.»

Le groupe Global programme, d'ores et déjà, d'exporter une partie de sa production vers les marchés extérieurs notamment, les pays voisins, 1 500 unités à partir de 2018 et 3 500 unités dès 2020.

On nous précisera également que les véhicules assemblés à Batna seront automatiquement

certifiés par les techniciens de la firme coréenne en charge de la qualité et qui seront affectés auprès de l'unité.

Le procédé actuellement mis en œuvre pour le montage consiste en la réception des kits démontés des véhicules, moteurs, trains roulants, châssis, cabine, et les monter selon un process mis au point en concertation avec le constructeur tout au long d'une chaîne où les techniciens se relaient chacun autour

d'une tâche précise. Près de 450 personnes seront employées progressivement dans les différents ateliers de l'usine.

De son côté, le groupe Global cumule une longue expérience dans le domaine des transports et la commercialisation des véhicules particuliers, industriels et utilitaires ainsi que l'importation et le montage d'équipements spécifiques aux camions et engins de travaux publics. Par ailleurs, cette usine se doit d'intégrer rapidement des bancs et une piste d'essai pour tester les véhicules avant leur livraison aux clients et aussi et surtout pour vérifier l'efficacité et la fiabilité des différentes phases d'assemblage.

Il est à espérer toutefois que la même bienveillance et les mêmes facilités qui ont permis à ce projet d'aboutir, le soient également au profit d'autres projets annoncés ici et là et permettre ainsi la naissance d'une véritable industrie automobile locale.

B. Bellil