INTERNATIONAL

L'ACTUEL

Le magazine de l'économie et du partenariat international

N° 212 Juin 2020 - 150 DA

www.actuel-dz.com

L 2021-06-A-150 DA-DZ

Déconfinement, et après ?

Le déconfinement ne doit aucunement signifier que la guerre contre le redoutable virus a été gagnée. L'amélioration de certains indicateurs ne doit pas inciter à *"dormir sur ses lauriers."*

MASQUES, GANTS ET LINGETTES USAGÉS

Une pollution qui ne dit pas son nom

جديد
new
Nouveau

BMS® LIGHTING

Lampe LED Filament Gold

مصباح لاد ذهبي

garantie 3 ANS

www.bms-electric.com

شركة بي أم أس قاعة العرض
3 طريق الملعب درارية الجزائر
الهاتف: 023 34 93 02 / 023 34 93 07
الفاكس: 023 34 93 03

وحدة التصنيع
شارع حميدي سعيد بئرخادم الجزائر
الهاتف و الفاكس: 023 44 36 25/26

BMS electric **SHOW ROOM**
3 Rue du stade - Draria Alger
Tel: 023 34 93 02 / 023 34 93 07
Fax:023 34 93 03

Unité de production
Rue Hamidi Said- Birkhadem Alger
Tél & Fax: 023 44 36 25/26

EDITO

Déconfinement, la lourde tâche du gouvernement

La prise de décision concernant le déconfinement est une question très pertinente du fait des enjeux politiques, économiques et surtout sociaux qui sont sur la table de nos gouvernants. Cependant, la question taraude sérieusement les esprits et des dirigeants du pays et de la vox populi.

Du côté de la rue, les petites gens sont au bord de la crise de nerfs pour beaucoup d'entre eux. Très impactés du point de vue moral et financier, les chefs de ménage sont au bout du rouleau, comme d'ailleurs la plupart de leurs employeurs relevant de plusieurs secteurs économiques, à l'image des unités industrielles, du tourisme, des transports, pour ne citer que ceux-là.

Le gouvernement *« marche sur des œufs »* en annonçant récemment une levée totale du confinement pour 19 wilayas et allègement des horaires pour 29 autres. En tout état de cause, le déconfinement total n'est pas pour demain, même si les citoyens piaffent d'impatience de retrouver leur liberté de circulation, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur du territoire national. D'autant plus que la crainte de l'apparition d'une deuxième vague de coronavirus n'est point à écarter !

L. K.

L'ACTUALITÉ EN IMAGES

Abraj Kudai, le plus grand hôtel du monde à La Mecque

L'hôtel Abraj Kudai comprend pas moins de 10.000 chambres, réparties sur 12 tours et 45 étages, 70 restaurants, un vaste centre commercial et 5 héliports. Cet établissement est, sans le moindre doute, le plus grand hôtel de tous les temps, bâti à la gloire d'un royaume où la mesure n'existe pas. Le projet est estimé à la somme faramineuse de 3,6 milliards de dollars■

Le plus grand porte-conteneurs du monde passe par le canal de Suez

HMM Algeciras, avec sa capacité de 24.000 EVP, est officiellement devenu le plus grand navire porte-conteneurs du monde. Il mesure environ 399 mètres de long, avec un faisceau (largeur) et une profondeur de 61 mètres et 33,2 mètres, respectivement. Parti du port chinois de Yantian pour Rotterdam, le bâtiment HMM Algeciras, transportant près de 20.000 conteneurs à son bord, est passé par le canal de Suez le lundi 25 mai 2020■

Le Premier ministre du Canada pose un genou à terre pendant 8 minutes

Justin Trudeau s'est joint à un cortège protestant contre la mort de George Floyd, à Ottawa. Un chef de gouvernement le genou à terre pour dénoncer le racisme et la violence policière, l'image n'est pas banale. C'est le geste qu'a effectué le Premier ministre canadien, Justin Trudeau, lors d'une manifestation rassemblant des milliers de manifestants à Ottawa■

Italie

Un village italien vend ses maisons à 1€

Dans certains petits villages italiens, dont Cinquefrondi, situé dans la région de Calabre, tout au sud, la pandémie de coronavirus a détruit l'économie. Il faut, donc, trouver des solutions pour la relancer, comme mettre en vente des maisons à un prix dérisoire, soit 1€, pour attirer de nouveaux habitants■

Canada

Mali

Mort de Abdelmalek Droukdal

Abdelmalek Droukdal, chef historique du jihad au Maghreb, mentor de plusieurs groupes djihadistes sahéliens, a été tué le jeudi 4 juin 2020 à Talhandak, au nord-ouest de la ville malienne de Tessalit, par la force française anti-djihadiste Barkhane■

SOMMAIRE N° 212 - Juin 2020

EDITO

Déconfinement, la lourde tâche du gouvernement

La prise de décision concernant le déconfinement est une question très pertinente du fait des enjeux politiques, économiques et surtout sociaux qui sont sur la table de nos gouvernants■

Phrase du mois

Mohamed Arkab, ministre de l'Energie :

« L'Algérie demeurera le fournisseur préféré des pays européens, notamment grâce aux pipelines garantissant le raccordement direct aux clients■ »

8 Vacances d'été
Vivement le déconfinement !

10 Bavettes, gants et lingettes usagés
Une pollution qui ne dit pas son nom

12 Crise de coronavirus
L'économie algérienne face à une équation difficile

14 Crise économique
Le casse-tête du financement de l'économie nationale

16 Importations
Le gouvernement décidé à réduire la facture

18 Retour à l'importation des véhicules
Sage décision ?

20 Secteur privé
La situation des entreprises jugée critique

22 Foncier industriel
L'urgente désinfection

24 Relance de l'industrie artisanale
Des efforts et des attentes

26 Essence, gasoil...
Prix du carburant : ça brûle !

28 Finance islamique
Est-ce la bonne année ?

30 Mesures de déconfinement
Le pétrole se réconcilie-t-il avec son prix ?

32 Secteur du bâtiment
L'impact de la stagnation…

34 Transport aérien
Le ciel en crise !

38 Air Algérie
Des turbulences sans fin

40 Alternative de choix pour la diversification économique
Les mille et un atouts de l'agriculture

44 Interview avec Saïd Boukhelifa, président du Snav :
« La saison touristique 2020 n'est pas encore perdue »

48 Une étude lève le voile sur les principales craintes du continent
Ce que redoutent les populations africaines face au Covid-19

50 Brice Chasles, directeur général de Deloitte Afrique :
« L'ampleur de la crise sanitaire en Afrique est pour le moment limitée »

52 Territoires occupés
Vers une troisième Intifada

56 Hommage à Mohamed Belazzougui
Le professeur de toutes les générations part à la retraite

58 Portrait : El Hadj Mohamed Fechkeur
L'artisan de la formation des pétroliers nous quitte à jamais

TOP

Les recettes douanières en hausse de 1,13%

Les recettes douanières de l'Algérie se sont établies à 270,35 milliards (mds) de dinars durant le 1er trimestre 2020, contre 267,33 mds de dinars durant la même période de l'année dernière, enregistrant ainsi une légère hausse de 1,13%■

FLOP

38 mds DA de pertes pour Air Algérie

Les pertes d'Air Algérie suite à la suspension du trafic aérien algérien depuis la mi-mars, à cause du coronavirus, se chiffrent à 38 mds de dinars, et pourraient atteindre les 89 mds de dinars d'ici fin 2020■

Les Nouvelles Revues Algériennes
R.C. : 99B 0008985
I.S.S.N.: 1.111.1054

Rédaction / Administration :
Lot. Ben Achour Abdelkader Villa n° 27
Chéraga - ALGER
Tél. : 213 (0) 21 37.29.63
213 (0) 21 36.38.73
Fax : 213 (0) 21 37.58.58
Site web : www.actuel-dz.com
e-mail : redac@actuel-dz.com
l.actuel@gmail.com

Directeur de la publication :
MOHAMED KESSACI

Directeur / Gérant :
LAKHDAR KESSACI

Rédaction :
FAYÇAL ABDELAZIZ
AHMED BENALIA
RABAH KARALI
KHEIREDDINE BATACHE
FATIHA AMALOU
BOUALEM BOUAHMED
HAMID MERZOUK

Correction :
WASSIM AHLEM

Abonnements & Publicité :
KAHINA DEBOUZ - SAAD
RABAH ABDESSELAM
OMAR HINA

Direction technique et P.A.O. :
DJAMEL ATMANI
SALIM RABIAI

Régie Publicitaire et Abonnements :
Lot. Ben Achour Abdelkader
Villa n° 27 Chéraga - ALGER
Tél. : (0) 21 37.29.63 - (0) 21 36.38.73
Fax : (0) 21 37.58.58
et ANEP Régie presse
1, rue Pasteur - Alger

Impression : Imprimerie Ed diwan

Distribution Centre par :
ETS BOUNAB Nasreddine

Dépôt légal : Juin 2020

Les manuscrits, photographies, illustrations ou tout autre document adressés ou remis à la rédaction ne sont pas rendus et ne peuvent faire l'objet d'aucune réclamation.

Vacances d'été

Vivement le déconfinement !

Bouffée d'oxygène. Sous réserve des mesures que viendraient à prendre les pouvoirs publics en matière de levée définitive du confinement mais aussi synonyme d'ouverture des frontières internationales, il se trouve que beaucoup d'Algériens demeurent dans l'expectative avant de prendre une décision quant à la programmation de leur prochaine destination de vacances. En faisant l'impasse sur les dernières vacances de printemps, crise sanitaire oblige, les amateurs d'escapades et de voyages aussi bien à l'étranger que chez soi piaffent d'impatience pour connaître les dernières évolutions concernant les moindres décisions prises par les pouvoirs publics dans le cadre du déconfinement par rapport à l'évolution de la situation du Covid-19.

L'impact du Covid-19 est si fort sur l'activité du transport aérien qu'il aura peut-être raison des vacanciers cet été, notamment ceux qui projettent de voyager hors du pays. La question taraude présentement l'esprit des bourlingueurs qui ne savent plus à quel saint se vouer. D'ailleurs, le ministre des Travaux publics et des Transports, Farouk Chiali, avait indiqué que la reprise de l'activité du transport aérien dépendra de l'évolution de l'épidémie de coronavirus (Covid-19) en Algérie. Du coup, aucune date ne peut être avancée dans ce cas.

L'autre élément-clef, et pas des moindres, qu'il faudra également prendre en compte n'est autre que celui de la fermeture des frontières internationales de plusieurs pays, nonobstant que plusieurs d'entre eux commencent à lever cette mesure souveraine. En tout état de cause, malin le chef de ménage qui va planifier un voyage tout en choisissant le lieu et surtout le mode d'hébergement et de séjour adéquats pour éviter le risque d'une possible contamination pour les membres de sa famille, sachant que le risque zéro n'existe pas. Néanmoins, pour l'instant, si on opte pour un départ en vacances, les choses seront très compliquées du fait que nul n'est à l'abris d'une mauvaise surprise pendant les vacances.

Toutefois, pour rassurer un tant soit peu les aventuriers, le ministère du Tourisme, de l'Artisanat et du Travail familial est en train de mettre les bouchées doubles pour rassurer les vacanciers quant aux mesures préventives et sanitaires qui vont être mises en œuvre en prévision de la phase post-Covid-19. Il s'agit également de mettre en application le programme du

ministère du Tourisme dans le cadre de la relance des activités touristiques dans de bonnes conditions préventives afin de mieux contenir la propagation du Covid-19. Pour ce faire, le premier responsable du secteur, Hassane Mermouri, a présidé le 17 mai une cérémonie officielle consacrée à l'installation d'un comité technique ayant pour principale mission l'élaboration d'un protocole sanitaire portant sur les règles préventives et sanitaires destinées aux établissements hôteliers et agences de tourisme et de voyage.

Au cours de son allocution, M. Mermouri a insisté sur la nécessité d'une bonne préparation de la prochaine saison estivale, à travers l'implication de tous les secteurs concernés, notamment celui de la Santé et les différents opérateurs touristiques, en veillant à l'élaboration de ce protocole pour préserver la santé des citoyens, particulièrement après la relance des activités touristiques.

Aussi, il a indiqué que le document en question sera officiellement adopté après son parachèvement la fin du mois de mai, tout en précisant que son élaboration obéit strictement aux directives de l'Organisation mondiale de la santé (OMS), du ministre de la Santé et de l'Organisation mondiale du tourisme (OMT), lesquels ont préconisé une série de mesures axées essentiellement sur *« l'obligation des pouvoirs publics de veiller à la santé des citoyens et de prévenir la propagation du Covid-19 après la reprise du tourisme et des autres activités »*, a encore fait savoir le ministre. Identique à un guide qui comprend des consignes sanitaires et des gestes barrières à suivre durant la saison estivale, il sera adressé aux établissements touristiques et hôteliers, aux responsables d'agences de tourisme et de voyage, aux opérateurs touristiques, aux artisans, ainsi qu'à tous les secteurs concernés, a précisé M. Mermouri, appelant les citoyens à suivre le protocole et à respecter les gestes barrières prévus pour une saison estivale réussie.

Une opportunité pour promouvoir le tourisme domestique

Cependant, il serait propice pour le bien du secteur touristique que les responsables du tourisme tirent *« les marrons du feu »* afin de dynamiser particulièrement la destination domestique qui mérite, au fond, beaucoup plus d'égards et non de discours philosophiques. En ces durs moments, le secteur touristique a subi de plein fouet la crise sanitaire. Toutefois, ne dit-on pas qu'*«à quelque chose malheur est bon »*, alors pourquoi ne pas exploiter comme il se doit les magnifiques richesses dont jouit notre pays dans ce domaine et qui sont très mal exploitées malheureusement.

D'ailleurs, le touriste algérien n'a que l'embarras du choix pour sélectionner une destination parmi les différents types de tourisme (saharien, culturel et historique, thermal, balnéaire, des montagnes…) Du reste, si on veut, en revanche, innover et sauver partiellement la saison estivale et, par ricochet, le gagne-pain de milliers de travailleurs, des alternatives existent et sont pratiques à mettre en œuvre pour peu que la volonté politique et celle professionnelle soient au rendez-vous.

Tous les acteurs du secteur en Algérie s'accordent à dire que le moment est venu pour agir pour un vrai décollage du tourisme local, qui se cherche encore une place au soleil, pour s'imposer en tant que segment très porteur de l'industrie touristique nationale. Ce n'est qu'en accordant de l'importance au tourisme domestique, du fait de son impact sur le développement économique et social du pays, que l'Algérie peut réunir les conditions nécessaires pour être à même de satisfaire une demande touristique internationale souvent plus exigeante que la demande intérieure.

Passer de la parole à l'acte…

Souvent le discours officiel fait état de plusieurs initiatives pour la dynamisation du tourisme domestique ; à l'image des projets de forêts récréatives qui s'inscrivent dans le cadre de la mise en application du décret exécutif n°06-368 du 19 octobre 2006, fixant le régime juridique de l'autorisation d'usage des forêts récréatives ainsi que les conditions de modalités et d'octroi de son usage.

L'objectif final étant celui de la création d'espaces destinés à un investissement touristique, relevant du domaine forestier national, pour l'aménagement de lieux de loisirs, de détente et le développement de l'écotourisme. Il s'agit aussi de mettre en valeur ces espaces forestiers dans le but d'encourager l'exploitation de nouvelles destinations touristiques et de développer l'écotourisme.

Dans ce contexte, il faut rappeler qu'au niveau du territoire national, plus d'une centaine de projets de ce type ont été identifiés et qui ne demandent qu'à être traduits sur le terrain. Avec peu de moyens (genre camping), mais beaucoup de volonté, on peut transformer le cadre naturel de nos forêts en un lieu de villégiature des plus prisés au monde■

R. K.

Inconscience. La prise de conscience du citoyen lambda en ces circonstances exceptionnelles reste le premier rempart contre la menace d'une pollution aggravée, conjuguée à un risque de dissémination dans l'air du virus suite à la déperdition dans les espaces publics des bavettes utilisées. Les spécialistes de la prévention sanitaire sont unanimes à dire que jeter n'importe comment et n'importe où les masques usagés est un acte de manque de civisme avant d'être condamnable et, donc, il est fortement déconseillé de prendre à la légère l'acte de se débarrasser de son masque.

Bavettes, gants et lingettes usagés

Une pollution

Par Rabah Abdessemed

Depuis l'avènement de l'épidémie de Covid-19, un nouveau genre de pollution au plastique a fait son apparition dans le paysage de nos villes et villages, volant la vedette au phénomène des sachets noirs qui, au demeurant, fait toujours parler de lui malgré les maintes tentatives menées par les pouvoirs publics pour son éradication du circuit commercial. Il s'agit, bien évidemment, des bavettes ou masques, des gants et parfois des lingettes ou encore des déchets d'activités de soins à risque infectieux (Dasri) qui sont très dangereux pour le commun des mortels dans le cas de leur mauvais traitement.

Si la prise en charge des Dasri est plus ou moins assurée par des organismes spécialisés, il n'en est pas de même s'agissant des bavettes et, à un degré moindre, des gants et des lingettes qui, malheureusement, font l'objet d'une grande inquiétude de la part de la population. Aussi, une enquête menée par l'Agence nationale des déchets auprès d'une installation de traitement agréée a fait ressortir que durant le mois de mars, la quantité réceptionnée a augmenté d'une tonne par rapport aux mois précédents, et l'activité de collecte est devenue quotidienne, alors qu'en temps normal, elle se fait une à deux fois par semaine. Autant dire que le volume des Dasri sera continuellement revu à la hausse quand bien même l'évolution de la situation est de plus en plus maîtrisée. Présentement, pour l'agence, l'urgence est de faire en sorte que tous les déchets issus des mesures de lutte contre la propagation du coronavirus soient suivies dans leur cheminement depuis leur sortie des ateliers de fabrication jusqu'à leur destruction ou incinération totale.

Le citoyen, le premier rempart dans la déperdition des bavettes et gants

Nous ne le répéterons jamais assez, la prise de conscience du citoyen lambda en ces circonstances exceptionnelles reste le premier rempart contre la menace d'une pollution aggravée, conjuguée à un risque de dissémination dans l'air du virus suite à la déperdition dans les espaces publics des bavettes utilisées. Aussi, les spécialistes de la prévention sanitaire sont unanimes à dire que jeter n'importe comment et n'importe où les masques usagés

qui ne dit pas son nom

est un acte de manque de civisme avant d'être condamnable et, donc, il est fortement déconseillé de prendre à la légère l'acte de se débarrasser de son masque.

En effet, selon une étude parue dans *The Lancet* début avril, des traces du SARS-CoV-2 pourraient être détectées pendant au moins sept jours sur la surface extérieure d'un masque de protection et jusqu'à quatre jours sur sa surface intérieure. Outre les agents de nettoyage et les éboueurs, nous sommes tous exposés à ce risque commun, puisque l'éventualité de contracter le virus est présente à chaque fois que l'on croise sur notre chemin tous ces masques qui jonchent, désormais, nos trottoirs, et même les lieux de travail ne sont pas épargnés par ce phénomène.

Il s'avère que depuis le commencement de la crise sanitaire, les masques sont au centre d'une préoccupation de la part des autorités sanitaires du pays. La première difficulté qui a d'ailleurs pris de court les autorités sanitaires était le manque de bavettes. Fort heureusement, beaucoup d'initiatives ont été prises par les décideurs et la société civile à l'effet de dynamiser sa production pour couvrir les besoins de la population, et sous l'impulsion du ministère de l'Industrie, certains ateliers artisanaux et entreprises se sont reconvertis pour produire des bavettes en quantités industrielles. Sauf que le revers de la médaille de cette superproduction est que le nombre de masques protecteurs jetés à même le sol a considérablement augmenté ces dernières semaines.

L'on se demande pourquoi l'Etat ne durcit pas les sanctions contre tous ceux qui se débarrassent de leurs masques sans se soucier des conséquences que cela pourrait entraîner suite à ce geste pour le moins très déplorable. Au lieu de concourir à l'aggravation de la crise environnementale, soyons responsables, en suivant des consignes simples et de bon sens qui, en fin de compte, sont très utiles pour la préservation de notre santé et de la nature. Le moins que l'on puisse faire est de mettre son masque dans un sac en plastique bien fermé avant de le jeter dans la poubelle à ordures ménagères. Idem pour les gants et lingettes. Des gestes très élémentaires mais oh combien efficaces pour le bien de tout le monde■

Crise de coronavirus

L'économie algérienne face à une équation difficile

Tension. Dépendant d'une seule ressource en devise provenant de l'exportation des hydrocarbures, l'économie algérienne a été fortement impactée par le recul historique des prix du pétrole sur le marché international.

L'apparition du coronavirus a provoqué une crise sans précédent à l'échelle mondiale, engendrant des arrêts prolongés des secteurs économique et commercial avec des retombées directes sur les finances. L'Algérie, qui n'a pas échappé à cette pandémie, a connu, elle aussi, une grave crise économique poussant le gouvernement à adopter une nouvelle Loi de finances complémentaire pour ajuster les dépenses publiques.

Dépendant d'une seule ressource en devise provenant de l'exportations des hydrocarbures, l'économie algérienne a été fortement impactée par le recul historique des prix du pétrole sur le marché international. Cette situation a bousculé le gouvernement, l'obligeant à changer quasiment de politique budgétaire et de lever de nombreuses contraintes se dressant devant les investissements nationaux et étrangers.

Ce changement de cap s'est cristallisé notamment dans le cade de la Loi de finances complémentaire pour l'année 2020, adoptée récemment par le Parlement. En effet, la Loi de finances a apporté un nouveau cadrage macro-économique et budgétaire en tenant compte des contextes national et international induits par la crise sanitaire et la baisse drastique des prix du baril de pétrole.

Se référant à un prix fiscal du baril de pétrole à 30 dollars, au lieu de 50 dollars initialement, le gouvernement a dû revoir à la baisse les recettes budgétaires qui seront de l'ordre de 5.395,5 milliards de dinars (mds DA) contre 6.289,7 mds DA dans la Loi de finances initiale 2020. Ainsi, la fiscalité pétrolière prévue dans la loi de Finances complémentaire 2020 s'élèverait à 1.394,7 mds DA, alors que les ressources ordinaires se situeraient à 4.001,1 mds DA. Il est attendu un déficit budgétaire de l'ordre de 1.976,9 mds DA, soit -10,4% par rapport au PIB, contre -1.533,4 mds DA prévu dans la Loi de finances initiale pour 2020 (-7,2% du PIB). Les exportations d'hydrocarbures ne devraient atteindre que 17,7 milliards de dollars à la fin de l'année 2020 contre la prévision de 35,2 milliards fixée dans la LF 2020.

En introduisant de fortes taxes sur les importations de véhicules neufs, les carburants et les fortunes, le gouvernement tente de trouver dans l'urgence des ressources financières pouvant lui permettre de faire face à cette crise financière aiguë.

La vulnérabilité de l'économie, liée constamment aux fluctuations des prix du pétrole, s'est encore accentuée avec les effets de la pandémie. Les populations, essentiellement occupées par le secteur informel, se sont retrouvées sans travail et sans ressources, ce qui a accentué la pauvreté dans le pays. Avec un chômage toujours en hausse surtout chez les jeunes, le pays risque de connaître dans les prochains mois une crise sociale et des tensions dans le monde des travailleurs qui verront leurs entreprises fragilisées par les conséquences du coronavirus.

Cette conjoncture économique exceptionnelle appelle plus que jamais à une nouvelle vision de développement et à une réforme audacieuse du pays afin de faire face aux futurs défis auxquels sera confrontée l'Algérie■

F. B.

ديما تخيّر

ooredoo

عيش الإنترنت

ooredoo.dz

Crise économique

Le casse-tête du financement de l'économie nationale

Urgence. La question du financement de l'économie nationale en ces temps de crise se pose avec acuité, surtout que la composante gouvernementale actuelle, il faut le reconnaître, se trouve à court de solutions.

Par A. A. Benalia

Si l'avènement de la crise sanitaire de Covid-19 a consommé une grande partie de l'effort des pouvoirs publics sur le plan des moyens et des finances pour la gestion de la pandémie, cet effort aurait été déployé dans des conditions loin d'être avantageuses pour l'économie du pays. Le fait est que l'attention de l'opinion publique est, à ce jour, focalisée sur l'évolution de la lutte contre le coronavirus et sur les mesures probables liées au déconfinement. Pendant ce temps, l'effet médiatique de cet évènement a atténué l'attention d'une façon notable sur la crise économique et financière que traverse aujourd'hui le pays tout entier.

En effet, les retombées de la crise mondiale liées à la chute libre des prix du pétrole, qui ont provoqué une catastrophe planétaire, n'ont pas épargné l'Algérie. Ce qui peut accentuer les critiques encore un peu plus, c'est qu'il ne s'agit pas de la première fois pour le cas Algérie, et que, finalement, toutes les crises qu'elle a traversées ne lui auront pas servi de leçon pour se préparer à des situations similaires, et qu'elle ne se soit pas dotée, depuis tout ce temps, d'une économie indépendante, ne serait-ce que partiellement, de la rente pétrolière. Et pourtant, toutes les conditions s'y prêtaient.

La crise actuelle pose la très sérieuse problématique de l'équilibre perdu, du fait de la consécration de la Loi de finance pour 2020 avec un prix de référence de 50 dollars le baril de pétrole. Et pour enfoncer un peu plus le clou, toutes les mesures prises par le biais de la Loi de finance complémentaire 2020, à l'exemple de la hausse des prix des carburants, de l'instauration de différents impôts, de la levée de la règle des 51/49 et celle du droit de préemption de l'Etat, n'auront pas réussi à faire récupérer à l'Etat la moitié des pertes suite au déficit budgétaire causé par la crise des prix du pétrole.

Cela met à nu le fait qu'une économie rentière du pétrole est dangereuse et fragilisante, y compris pour un pays qui est aussi grand que l'Algérie. Cela n'est pas sans rappeler le cas du Venezuela qui, malgré les années de gloire de ses dirigeants, se trouve dans un engrenage dont il ne peut sortir que grâce à des réformes radicales et une totale rupture avec les pratiques, particulièrement sur le plan politique, de vénération de la personne et du passé de gloire et de discours révolutionnaires relatant les grandes capacités et le grand potentiel du pays, ainsi que la jalousie des autres pays, y compris les plus avancés d'entre eux. En ce qui concerne la crise actuelle, les pouvoirs publics, avec la composante gouvernementale actuelle, semblent avoir compris l'enjeu et semblent aussi avoir la volonté de rompre avec ces pratiques d'un autre temps afin de minimiser, autant que possible, les retombées de la crise économique sur notre pays.

La question du financement de l'économie en ces temps de crise se pose avec acuité, surtout que la composante gouvernementale actuelle, il faut le reconnaître, se trouve à court de solutions. Si ce n'est la grande porte des hydrocarbures datant de l'avant-indépendance, comment faire ? Certains experts misent sur l'attrait que doit se forger l'Algérie pour l'investissement, en proposant des réformes sur le plan réglementaire et administratif afin d'alléger les procédures d'accès à la création d'entreprises et d'améliorer le climat des affaires pour faciliter les investissements directs étrangers.

D'autres proposent de libérer les initiatives des jeunes entrepreneurs par l'accompagnement des start-up lors de la création de leurs projets, soit par le moyen du financement ou par l'accès au conseil. Stratégie que semble avoir adopté le gouvernement par la création de ministères ou de secrétariat d'Etat pour les start-up et les incubateurs.

L'autre proposition est celle de la ré-industrialisation du pays qui doit intervenir dans un laps de temps relativement court, pour atteindre au moins le niveau qui prévalait à l'ère socialiste des années 1970 jusqu'au début des années 1990, mais tout en réalisant un mixte entre entreprises publiques et entreprises privées, y compris des investisseurs étrangers. D'ailleurs, le ministre de l'Industrie propose, à cet effet, la création d'avantages préférentiels à l'attention des vrais industriels qui participent à la recréation de l'industrie de transformation qui participe à l'augmentation substantielle et réelle des taux d'intégration dans les industries qui en sont issues ou utilisatrices.

Il est aussi question de miser sur l'agriculture et sur les surfaces arables afin de transformer l'Algérie en une sorte de pourvoyeur mondial de produits destinés à la consommation alimentaire, y compris ceux issus de l'industrie agroalimentaire. D'ailleurs, les expériences menées sur les sols arables de certaines de nos grandes surfaces agricoles connues (El-Oued, Biskra, Aïn-Oussara, N'gaous, Ménéa…) ont porté leurs fruits avec des produits de qualité qui peuvent parfaitement faire l'objet d'exportation.

D'autres propositions, un peu plus ambitieuses, versent dans l'économie du savoir et de la connaissance, en proposant de lever le niveau de nos instituts et universités au rang des grandes écoles et universités internationales, grâce à des partenariats avec celles-ci et grâce à l'établissement de relations avec les entreprises nationales et internationales, particulièrement en matière de recherche et de développement. Une voie qui n'est pas à négliger du fait du double impact qu'elle peut avoir : sur les entreprises qui bénéficient d'une expertise universitaire d'un niveau élevé, et sur les universités qui bénéficient de financements de leurs recherches et idées.

Mais afin que toutes ces options aient l'effet escompté, il faut s'ouvrir à l'international, par l'exportation de tous les biens et services, ce qui pose le sérieux problème de la concurrence et celui de la qualité. Qualité du bien et du service qui l'accompagne bien sûr (délais, spécifications fonctionnelles des clients potentiels, réseau logistique…)

S'agit-il ici de vendre du rêve ? Par le passé oui, mais il semble que l'option soit prise par les pouvoirs publics de verser dans ces exemples, vu que le choix n'est pas du tout permis et que l'issue de secours est la libération des initiatives, tout en mettant en œuvre l'ensemble des moyens permettant d'améliorer le climat des investissements nationaux et internationaux■

Substitution. Pour fixer le taux d'application du droit de sauvegarde, le ministère du Commerce a instauré une tradition portant sur la structuration et la concertation avec les filières, et c'est en fonction des données avancées par ces filières que le taux d'application du DAPS sera fixé.

Cette fixation va permettre, à en croire les responsables du secteur, de protéger la production nationale, substituer aux importations et équilibrer un peu notre balance commerciale.

F. A.

Importations

Le gouvernement décidé à réduire la facture

Un nouveau texte relatif à l'application du Droit additionnel provisoire de sauvegarde (DAPS) est en voie de finalisation, permettant de protéger la production nationale et réduire les importations. *« Plusieurs mesures ont été arrêtées par le ministère du Commerce pour réduire la facture d'importation. La première qu'on va appliquer a trait au Droit additionnel provisoire de sauvegarde (DAPS) qui a un taux variant entre 30 et 200% »,* a déclaré Aïssa Bekkaï, ministre délégué au Commerce extérieur.

Par ailleurs, pour fixer le taux d'application de droit de sauvegarde, le ministère du Commerce a instauré une tradition portant sur la structuration et la concertation avec les filières, et c'est en fonction des données avancées par ces filières que le taux d'application du DAPS sera fixé. Cette fixation va permettre, à en croire les responsables du secteur, de protéger la production nationale, substituer aux importations et équilibrer un peu notre balance commerciale.

Pour rappel, la liste des marchandises importées soumises au DAPS avait été modifiée par arrêté ministériel publié en avril 2019, excluant une centaine de produits de cette taxe.

Selon M. Bekkaï, il faut diminuer ce que nous importons de plus, et importer en fonction des besoins nationaux (réels) est la seconde mesure qu'on va appliquer. Il est question, notamment, d'organiser l'activité d'importation par un nouveau cahier des charges. Ainsi, un nouveau cahier des charges organisant et régulant les activités d'importation est en cours d'élaboration. Le projet de cahier des charges va permettre d'avoir une banque de données sur toute opération d'importation.

Une initiative qui entre dans le cadre de l'application du nouveau programme du gouvernement. Ce programme arrêté fait suite au diagnostic qu'ont fait les responsables du secteur sur la situation de la balance commerciale qui montre la vulnérabilité de l'économie nationale et une double dépendance, celle de l'approvisionnement du marché intérieur vis à vis des marchés extérieurs, et celle par rapport à la manne pétrolière.

Afin de réparer ces dysfonctionnements, il sera question d'introduire *« la spécialisation »* dans l'activité d'importation en élaborant un cahier des charges définissant les obligations et les devoirs des importateurs et des exportateurs. *« Cette spécialisation ne vise pas à limiter ou à leur interdire l'importation ou l'exportation de produits relevant de leur champ de compétence, mais il s'agit d'exercer dans le respect des règles de transparence, de concurrence et de qualité »*, explique le ministre. Le gouvernement vise, à travers toutes ces mesures, réduire la facture d'importation qui fragilise la balance commerciale du pays.

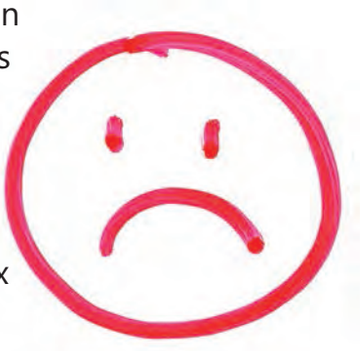
Chiffres à l'appui : la facture d'importation des produits alimentaires en Algérie a atteint 625,84 millions de dollars (usd) en janvier 2020 contre 737,66 millions usd à la même période de l'année dernière, enregistrant une baisse de 111,82 millions usd, soit -15,16%, selon les chiffres de la Direction générale des Douanes algériennes (DGD). En revanche, les importations d'autres groupes de produits ont connu des hausses en janvier 2020 et par rapport au même mois de 2019.

Les achats de l'Algérie en fruits comestibles (fruits frais ou secs) se sont ainsi chiffrés à 36,10 millions usd, contre 16,85 millions usd, soit une hausse de 114,19%, détaille la DEPD. Aussi, les importations des médicaments pour la vente en détail (classés dans le groupe des biens de consommation non alimentaires) ont enregistré une hausse de 19,49%, en s'établissant à 71,67 millions usd, contre 59,98 millions usd■

Retour à l'importation des véhicules

Sage décision ?

Rationnelle. Le fait notable dans le retour à l'importation des véhicules est celui de la levée du système des quotas qui, à un certain moment, semait le doute quant à la méthode utilisée pour l'attribution desdits quotas et qui participait considérablement à la flambée des prix des véhicules neufs. Ainsi, le marché des véhicules neufs va connaître une lancée qui devrait influencer sur les prix de base.



La Loi de finances complémentaire 2020 consacre, dans son contenu, le grand retour de l'importation des véhicules neufs, après six années de gel, au profit d'une industrie de montage en CKD et SKD, budgétivore à outrance et consommatrice des ressources de l'Etat en devises, sans pour autant enregistrer de la valeur ajoutée ou de la satisfaction auprès des citoyens.

La mesure en question n'annule pas celle de l'importation des véhicules de moins de 3 ans, déjà prévue au niveau du texte de la Loi de finances 2020. Quant aux industries de montage, elles n'auront pas duré longtemps puisque l'importation des kits CKD et SKD a été suspendue, et dans le cas où elle devait être reprise, elle ne bénéficiera pas du régime préférentiel consacré à l'industrie automobile, le fait est que ce régime est attribué aux véritables industriels qui réalisent des taux d'intégration conséquents, non pas en charges, comme c'était le cas pour ceux qui ont opéré jusqu'ici, mais avec du concret : fabrication de pièces détachées, traitement de matière première nécessaire à l'usinage de pièces ou parties des véhicules…

Cela paraît être, à première vue, une décision rationnelle qui favorise, à la fois, l'économie des dépenses des caisses de l'Etat et la fermeture d'une porte ouverte à l'épuisement de ses avoirs, ainsi que la favorisation du lancement d'une véritable industrie automobile capable de donner au pays un outil, au moins pour la réalisation de la diversification de l'économie tant souhaitée et attendue.

L'économie des dépenses s'explique par le fait que les prix de vente d'un véhicule monté localement, à partir des kits CKD et SKD, étaient largement supérieurs à ceux qui étaient pratiqués auparavant par les concessionnaires-vendeurs-importateurs, alors qu'ils bénéficiaient d'avantages fiscaux et fonciers qui vont à l'opposé des prix qui devaient théoriquement être appliqués, au vu des taux d'intégration annoncés qui auraient dû participer à une certaine baisse des prix.

Quant à l'industrialisation qui fait l'objet de l'attention de l'Exécutif, elle devrait redonner la dynamique que l'on connaissait à l'industrie algérienne et ce, dans le cas où la stratégie de ré-industrialisation est menée comme il se doit, c'est-à-dire des objectifs et des moyens pour les atteindre définis et en tenant compte de l'ensemble des contraintes quelle que soit leur nature.

Le fait notable dans le retour à l'importation des véhicules est celui de la levée du système des quotas qui, à un certain moment, semait le doute quant à la méthode utilisée pour l'attribution desdits quotas et qui participait considérablement à la flambée des prix des véhicules neufs. Ainsi, le marché des véhicules neufs va connaître une lancée qui devrait influencer sur les prix de base. Il est entendu que les prix visés ici sont ceux qui ne comptent pas, dans leur détermination, la nouvelle taxe sur les véhicules instituée par la Loi de finances complémentaire de 2020.

L'importation des véhicules, une solution de choix

Est-ce réellement une sage décision que d'avoir autorisé l'importation de véhicules neufs sans quotas en plus des véhicules de moins de trois ans ? Une question qui se pose particulièrement dans un contexte caractérisé par un certain nombre de phénomènes enregistrés au niveau du marché local actuel, dont on peut citer :

- Le vieillissement relatif du parc automobile en Algérie qui, depuis l'avènement de l'importation des véhicules neufs, accuse un renouvellement presque nul et ce, malgré la lancée de l'activité de montage automobile instituée par les pouvoirs publics ;
- La montée en flèche des prix des véhicules d'occasion qui s'en est suivie et ce, au niveau de tous les marchés habituellement connus pour l'achat et la vente ;
- L'arrêt total de l'importation des pièces détachées automobiles, mécaniques, accessoires ou de tôlerie, parallèlement à celui des véhicules neufs, ce qui a obligé les usagers à entretenir les moteurs sur la base de l'épuisement des stocks et sur la base des pièces issues de la casse auto ;
- L'augmentation de phénomènes parallèles tels que le vol de véhicules, l'importation frauduleuse des moteurs et des pièces détachées de la casse, etc., ce qui ne bénéficie pas à l'économie nationale. De ce fait, la solution de l'importation des véhicules apparaît être une solution de choix mais qui doit être, cependant, mûrement réfléchie et réglementée sur plus d'un plan.

Premièrement, il y a la question de la densité du parc automobile en Algérie qui compte une concentration importante, particulièrement au niveau des grandes villes, à leur tête la capitale avec un trafic de l'ordre de deux millions de véhicules par jour, qui est à considérer dans l'équation de la relance de l'importation des véhicules. Il est important que la régulation de l'Etat soit de mise afin que l'ensemble des régions et des villes du pays bénéficient de la disponibilité des véhicules, tout en préservant la capitale de l'augmentation de la concentration des véhicules qui étrangle déjà les accès à toute heure de la journée. En résumé, il s'agit de l'établissement d'un plan de distribution qui serait imposé aux concessionnaires comme condition à l'importation et à la continuité de l'exercice de concession.

Dans le même sillage, la question de la densité peut être réglée de façon partielle en durcissant les conditions de circulation des véhicules sur le plan technique, car il faut savoir que le parc compte des véhicules dont la qualité laisse à désirer, que ce soit du fait du vieillissement ou de celui de la mauvaise qualité des matériaux, allant même jusqu'à être dangereux pour leurs usagers ainsi que pour la circulation. Il y a aussi la question de la taxe sur les véhicules neufs qui, au reste, demeure une contrainte majeure du fait qu'elle participe à l'augmentation substantielle des prix d'achat, jusqu'à dépasser, comme d'habitude, les possibilités des petites bourses et celles de la classe moyenne.

La solution qui semble la plus appropriée consiste en sa révision de sorte à la revoir à la baisse jusqu'à des taux relativement bas, voire nuls. Il y va sans dire que la taxe, quelle qu'elle soit, représente une ressource pour les caisses de l'Etat, et que dans les conditions actuelles de crise, elle constitue une bouée de sauvetage pour la survie de l'Etat. Mais il faut dire aussi que la taxe sur les véhicules à l'importation à des taux importants va à l'encontre de l'intérêt d'un citoyen qui cherche à tout prix à acquérir un moyen de transport et de locomotion, parfois indispensable et vital.

Il ne faut pas négliger, par ailleurs, la question de l'indispensabilité de la qualité de service devant accompagner la vente de véhicules, particulièrement en matière d'entretien et de disponibilité des pièces détachées, d'où la nécessité d'imposer aux concessionnaires de favoriser toutes les conditions quant à cette disponibilité. Cela peut aussi être favorisé grâce à la promulgation du retour à l'importation des pièces détachées par les différents opérateurs dans ce domaine.

Si l'activité d'importation des véhicules favorisera un retour d'une certaine dynamique au marché de l'automobile, il faudrait, cependant, faire en sorte que l'Algérie ne doit plus être un déversoir des véhicules de toutes sortes, y compris ceux dont la dangerosité est notoire, au prétexte d'un prix bas. Il y a lieu que des normes minimales de qualité soient exigées et que des systèmes de contrôle y afférents soient mis en place, afin de satisfaire à certaines conditions qui doivent, désormais, caractériser le marché national des véhicules, à l'exemple de la sécurité, de la préservation de l'environnement, de la favorisation des énergies renouvelables, ou accessibles…

Tout est à faire, mais il y a tout à gagner pour l'amélioration des conditions d'accès aux véhicules et des normes de qualité qui doivent être, à partir de maintenant, une culture à acquérir pour l'ensemble des Algériens, Etat et citoyens■

A. A. B.

Secteur privé

La situation des entreprises jugée critique

Alarmant. Les TPE (Très Petites Entreprises), qui peuvent prendre la forme d'une société de production, d'une start-up, d'une école ou d'une crèche privée, seront condamnées à déposer leurs bilans si des mesures de sauvetage ne sont pas rapidement prises en leur faveur par l'Etat. Selon les premières estimations, plus de 350.000 fermetures de fonds de commerce de diverses natures ont été enregistrées, entraînant, de fait, le licenciement d'environ 1,5 million d'employés.

Alors que les économistes tirent la sonnette d'alarme quant à une récession pour 2020, les patrons s'alarment de la situation très critique des entreprises privées. En Algérie, l'impact de l'épidémie liée au coronavirus sur l'économie préoccupe de plus en plus les entrepreneurs déjà très fragilisés. Le secteur du BTP étant le plus touché, puisque près de 60% des entreprises ont été sommés de mettre la clé sous la porte, selon la Confédération des industriels et producteurs algériens (Cipa).

Dans un rapport remis aux autorités en décembre 2019, le Forum des chefs d'entreprise (FCE) affirme que les sociétés du BTP subissent des *« retards de paiement qui persistent depuis plus d'une année »* de la part de *« tous les maîtres d'ouvrage »* de l'Etat.

Selon les spécialistes, la pandémie assombrira encore davantage ce tableau macabre de mortalité d'entreprises, notamment des plus faibles d'entre elles que sont les Très Petites Entreprises (TPE) qui constituent plus de 80% de ce maigre tissu d'entreprises privées algériennes. Ces TPE, qui peuvent prendre la forme d'une société de production, d'une start-up, d'une école ou d'une crèche privée, seront condamnées à déposer leurs bilans si des mesures de sauvetage ne sont pas rapidement prises en leur faveur par l'Etat. Selon les premières estimations, plus de 350.000 fermetures de fonds de commerce de diverses natures ont été enregistrées, entraînant, de fait, le licenciement d'environ 1,5 million d'employés.

Le gouvernement a bien annoncé quelques mesures dont le report du paiement des tranches de crédit arrivant à échéance ou le *« rééchelonnement des créances »* des clients soumis à *« la conjoncture induite par le Covid-19 »*. Pourtant, ces mesures sont loin de suffire, selon certains patrons d'entreprise privées, sachant qu'en Algérie, 63% des salariés travaillent dans le secteur privé, et la grande majorité du tissu économique est constituée d'entreprises de moins de dix salariés, qui ont peu accès aux crédits bancaires. Le FCE a tiré la sonnette d'alarme dans ce sens. Son président, Sami Agli, demande une *« amnistie fiscale pour une période de quelques mois »* et dénonce le maintien des pénalités de retard pour les entreprises qui ont soumissionné à des marchés publics mais *« n'arrivent pas à faire venir leurs employés »*.

Une situation qui ne laisse pas également le Cercle d'action et de réflexion autour de l'entreprise (Care) indifférent. Ce dernier a fait part d'une proposition pour la mise en place d'un revenu intitulé Covid-2020, en solidarité avec les travailleurs privés affectés par la crise sanitaire engendrée par le coronavirus (Covid-19).

Selon le Care, 700.000 employés du secteur privé seraient menacés de licenciement suite à la faillite des entreprises. En attendant des jours meilleurs, certains chefs d'entreprises privées attendent du gouvernement des mesures concrètes pour sauver les entreprises privées de la faillite et les millions de travailleurs licenciés de l'extrême pauvreté■

F. A.

LIFTAL

Safety Tools, Vérins hydrauliques & Produits industriels

Levage, Manutention & Protection antichute

Adresse : Haï Mekhadma, à côté de Dar El Moualem
B.P 862 Ouargla 30 000 - Algérie
Tél. : +213 (0) 29 71 65 42 / 43 / 44
Fax : +213 (0) 29 71 97 31
Mob. : +213 (0) 770 94 28 39
Site web : www.liftal-sling.com
e-mail : liftal.sarl@gmail.com
liftal_sling@yahoo.fr

TÜVRheinland CERTIFIED
ISO 9001:2015 Management System
www.tuv.com ID 9108649708

Foncier industriel

L'urgente désinfection

Pénalisant. Le foncier industriel constitue une boîte de Pandore. Un vrai frein à l'investissement. D'ailleurs, plusieurs dossiers sont en justice. Une situation qui ne peut durer. D'où les instructions, à l'issue d'un Conseil des ministres tenu par visioconférence, du président de la République d'accélérer l'assainissement dudit dossier à travers la création d'agences appropriées pour la gestion du foncier dans les secteurs de l'industrie, de l'agriculture et de l'urbanisme.

Pour Mohamed Achir, économiste, le foncier industriel *« recèle une multitude de problèmes qui nécessitent un assainissement physique et juridique dans les zones industrielles et surtout dans les zones d'activités »*. A ses yeux, la majorité des zones d'activités dans notre pays *« souffrent également de manque de viabilisation »*. Les différentes agences mises en place pour gérer ce foncier, enchaîne-t-il, *« sont inefficaces »* et *« ne disposent pas dans la majorité des cas des moyens techniques et financiers pour pouvoir gérer et rendre ces zones attractives »*. Dans son analyse, l'universitaire précise que *« les agences foncières sont également dépassées dans la régularisation et la gestion des zones d'activités. C'est pourquoi il faut une restructuration organisationnelle et managériale du foncier industriel »*.

Rappelons, par ailleurs, que l'Agence nationale d'intermédiation et de régulation foncière (Aniref) vient de rendre publique sa note de conjoncture du foncier industriel pour l'exercice 2018. Cette dernière fait ressortir que durant l'année 2018, les Conservations foncières des 46 wilayas ont enregistré 640 transactions. Ce volume des biens mutés est en diminution de 65 transactions par rapport à l'année 2017, ce qui donne une baisse 9.2%. L'arsenal juridique technique et organisationnel dont dispose l'Etat est assez complexe et ne permet pas avec aisance de maîtriser le foncier pour le mettre sans difficultés au service des investissements.

Aujourd'hui, de nouveaux textes seront promulgués pour définir les modalités d'octroi et de gestion des assiettes foncières destinées aux projets d'investissement. Veillant à ce dossier comme à la prunelle de ses yeux, Ferhat Aït Ali, ministre de l'Industrie, avait mis en garde que toute assiette foncière industrielle attribuée dans le cadre de la concession et non exploitée sera récupérée par les services de chaque wilaya, afin de pouvoir les attribuer aux investisseurs capables de réaliser des projets sur le terrain. Précis, il indiquait que l'octroi du foncier industriel sera soumis à un cahier des charges *« clair qui ne permettra pas de dérives, ni de la part des agences foncières ni d'intrusion d'autres segments de l'Etat dans leur pouvoir de décision »*. Notons également que la transaction foncière révèle la multiplicité des logiques d'action dans les comportements des acquéreurs et des vendeurs.

Pour les spécialistes en la matière, des mesures sont nécessaires pour assainir ce dossier, telle la limitation des prérogatives du wali concernant les décisions d'attribution des lots industriels en assurant la participation de l'Aniref et des membres de la société civile, à nombre égal, avec les membres des administrations publiques, tout en assurant la transparence des décisions et des conditions d'attribution. Sont également préconisés une accélération du recensement et la régularisation juridique et administrative de tous les actifs industriels et un règlement de la situation juridique des lots de terrains en désamorçant la situation conflictuelle entre les droits des anciens propriétaires et les éventuels investisseurs du foncier■

H. Merzouk

Style
www.monoelectric.com

chrome
MONO®
ELECTRIC
www.monoelectric.com
5 Ans
GARANTIE

Relance de l'industrie artisanale

Des efforts et des attentes

Encourageant. Selon les experts, le développement et la promotion de l'industrie artisanale nécessitent *« l'adoption d'une nouvelle méthode de travail afin de moderniser le secteur et apporter sa contribution à la réalisation du développement durable »*. Cette nouvelle méthode devrait avoir comme objectifs, la numérisation du secteur, la facilitation et la simplification des procédures et des opérations, la mise en œuvre en temps opportun de toutes les directives, en sus de l'amélioration de la gestion pour se mettre au diapason des développements enregistrés dans les différents secteurs économiques.

S'il est parfaitement juste d'estimer que l'artisanat est ou peut devenir *« partie intégrante des systèmes avancés aussi bien des pays industriels que des pays en développement »*, des résultats positifs peuvent être attendus des évolutions économiques structurantes, telles qu'elles se déploient. En Algérie, certes le secteur se cherche encore, mais la volonté du développement de l'artisanat existe. Aussi, malgré les difficultés que rencontrent les artisans à se confirmer sur le terrain, les initiatives ne manquent pas. D'ailleurs, ils ont donné le meilleur exemple dernièrement en pleine pandémie de coronavirus en se mettant à la fabrication des masques de protection.

En effet, le secteur de l'industrie artisanale produit entre 200.000 et 250.000 masques par jour et parfois jusqu'à même 500.000 par jour, sachant que l'objectif est d'atteindre un million de masques par jour. Le ministère du Tourisme avait, dans le cadre des efforts de lutte contre la propagation du coronavirus, changé de stratégie en raison de l'épidémie, en mobilisant des artisans du secteur des industries artisanales dans la production de masques pour contribuer à l'effort national pour faire face à la pénurie constatée dans ce domaine. Le développement et la promotion de l'industrie artisanale nécessitent l'adoption d'une nouvelle méthode de travail afin de moderniser le secteur et apporter sa contribution à la réalisation du développement durable.

La conjoncture économique que connaît le pays actuellement exige une amélioration des modes de gestion à travers, notamment, la promotion de la création de micro-entreprises et l'encouragement des associations professionnelles dans les différentes activités artisanales.

Statistiquement parlant, le nombre des activités d'artisanat et des métiers créés jusqu'à présent a atteint les 506.104 activités, ayant contribué à la création de plus de 960.000 emplois. Le plan de développement du secteur de l'artisanat, qui a contribué avec 33 milliards de dinars au PIB algérien en 2017, repose sur le renforcement de l'entreprenariat, la création de postes d'emploi, l'amélioration de la production, la promotion de la compétitivité et l'orientation vers l'exportation. Nul ne peut nier que le développement de l'industrie artisanale peut constituer un excellent moyen de substituer des emplois rémunérateurs à des pratiques agricoles. L'artisanat joue ou pourrait jouer un rôle important dans les économies des pays en développement.

Dans ce cadre, il est mis en exergue le rôle du secteur de la formation professionnelle de par sa contribution à la préparation des ressources humaines compétentes, capables de s'adapter au développement et aux systèmes de recrutement pour inciter les jeunes artisans à la création des micro-entreprises.

Aussi, il est nécessaire de promouvoir la formation pour la réhabilitation des artisans, la protection des métiers en voie de disparition, l'intégration de nouvelles techniques afin d'améliorer la qualité, la recherche de nouveaux marchés à l'étranger et l'amélioration des modes de promotion, de qualité et d'innovation en mettant à disposition la matière première locale■

A. F.

EmploiPartner.com

ENTREZ DANS LA
NOUVELLE ÈRE DU RECRUTEMENT

Essence, gasoil...

Prix du carburant :

Le Projet de Loi de finances complémentaire 2020 est adopté à l'APN, en dépit de quelques résistances sur certaines dispositions, puis au Sénat. La pomme de discorde avait pour nom : hausse des prix sur le carburant. Une mesure *« problématique,* commente Brahim Guendouzi, professeur d'économie à l'Université de Tizi-Ouzou, *car même si elle se justifie par la nature des subventions qui la caractérisent, le timing choisi ne permet pas d'avoir l'impact voulu, car l'économie algérienne est en récession et la plupart des entreprises de transport sont à l'arrêt en raison du confinement de la population »*. Et relève un risque d'une *« répercussion négative »* dans les activités de transport, susceptible d'engendrer des difficultés pour la relance de l'économie nationale.

En effet, le timing n'est pas bien choisi. Avec les mesures de confinement décidées suite à la propagation du coronavirus, beaucoup d'Algériens étaient contraints de quitter leur poste. Nombre d'entreprises ont mis la clé sous le paillasson. Aussi, cette hausse, qui suscite l'ire des citoyens, intervient au moment où la Tunisie voisine a annoncé une nouvelle baisse sur les prix de vente au public de certains produits pétroliers, soit la deuxième en l'espace d'un mois. Côté gouvernement, le ministre des Finances a expliqué que cette augmentation aura un effet limité sur le coût d'exploitation des véhicules mais permettra de réduire le gaspillage de cette matière essentielle. Aussi, le PLFC 2020 prévoit la baisse des dépenses budgétaires à 7.372,7 mds DA (mds DA) contre 7.823,1 mds DA dans la Loi de finances (LF) initiale. Les recettes budgétaires devraient, elles aussi, baisser à 5.395,8 mds DA contre 6.289,7 mds DA dans la LF initiale. Le déficit budgétaire devrait atteindre 1.976,9 mds DA (-10,4% du PIB) contre 1.533,4 mds DA dans la LF initiale (-7,2% du PIB).

Le déficit budgétaire qui sera enregistré sera de l'ordre de -1976,9 milliards de dinars, soit -10,4% par rapport au PIB, contre -1.533,4 milliards de dinars prévu dans la LF initiale pour 2020 (-7,2% du PIB). Il en est de même pour la balance des paiements

ça brûle !

Problématique. Cette hausse des prix du carburant, qui suscite l'ire des citoyens, intervient au moment où la Tunisie voisine a annoncé une nouvelle baisse sur les prix de vente au public de certains produits pétroliers, soit la deuxième en l'espace d'un mois.

qui devrait également enregistrer un déficit de l'ordre de 18,8 milliards de dollars, contre 8,5 milliards de dollars prévus dans la LF initiale.

Des chiffres qui expliquent la nécessité de plus de réactivité pour permettre à l'outil de production de redémarrer plus la relance de l'investissement, condition sine qua non pour amorcer le plus vite possible la croissance et lever la menace qui pèse sur l'emploi et le pouvoir d'achat des ménages. S'impose également, selon les économistes, l'impératif de la restructuration et la réforme des subventions du secteur énergétique et du secteur agricole pour qu'elles soient plus efficaces.

Il y a un élément de forte incertitude dans la prévision des recettes de fiscalité ordinaires estimées à 4.000 milliards de dinars. Pour nombre d'experts, cela paraît irréalisable, tenant compte d'au moins 4 mois d'arrêt d'activités économiques, cette année, et la réduction des importations, car, dit-il, une partie de la fiscalité ordinaire vient aussi des opérations du commerce extérieur. Le PLFC a également été marqué par la reconduction, jusqu'à 2025, de l'abattement de 50% en matière d'IRG et d'IBS au profit des revenus réalisés dans les régions du Sud et ce, à compter du 1er juin, de l'exonération totale de l'IRG pour les revenus n'excédant pas les 30.000 DA par mois, applicable à compter du 1er juin, ainsi que de la révision du seuil du SNMG, le faisant passer de 18.000 DA à 20.000 DA au bénéfice des bas revenus■

M. H.

Réalisation d'une raffinerie à Tiaret en 2022

L'Algérie lancera, en 2022, la réalisation d'une raffinerie à Tiaret, projet important, en sus de deux autres raffineries dans le but d'arriver à l'auto-suffisance en carburants. L'annonce a été faite par le ministre de l'Energie, Mohamed Arkab.

M. Arkab a affirmé que le secteur de l'Energie avait programmé la réalisation de trois nouvelles raffineries à Hassi Messaoud, Biskra et Tiaret, avec une capacité de 5 millions de tonnes chacune, précisant que les études techniques, architecturelles et d'aménagement des sols ont été achevées fin 2017.

Ces raffineries seront réalisées dans le cadre du plan du gouvernement pour la période 2021-2024 visant à assurer les approvisionnements nationaux en carburants à moyen et long termes, à augmenter les capacités du pays en matière de valeur ajoutée manufacturière (VAM) et à mettre fin à l'importation dans ce domaine■

Finance islamique

Est-ce la bonne année ?

Opportunité. L'introduction de la finance islamique va grandement contribuer à atténuer les effets négatifs du phénomène du marché parallèle dans le cadre des nouvelles orientations du gouvernement algérien visant à encourager la finance islamique.

Par Rabah Karali

La Banque d'Algérie a publié dans le *Journal officiel* du 22 mars 2020 le règlement n°20-02 définissant les opérations de banque relevant de la finance islamique et les conditions de leur exercice par les banques et les établissements financiers. Désormais, il reste le grand travail de la communication et de la promotion de cette finance qui n'est plus une alternative mais une option, voire une obligation qui doit s'imposer dans le système bancaire en Algérie.

Dans toute nouveauté, on a toujours besoin de recourir à une communication *« informative »* et *« éducative »* à grande échelle. Il faut savoir que le texte du nouveau régime juridique, qui ouvrira la voie aux banques publiques de commercialiser des produits de la finance islamique, a été élaboré après une série de consultations de certains pays ayant déjà comptabilisé plusieurs années d'expérience dans le domaine en question, à l'image des institutions britanniques dont certaines sont très actives, notamment au niveau de la City de London.

Plus qu'une option, une obligation incontournable !

Dans un contexte économique très difficile, l'Etat algérien n'a pas d'autres solutions que d'anticiper dans la recherche de meilleurs voies et moyens pour stimuler son économie pour contrecarrer efficacement la crise actuelle. Parmi ces pistes qui ont été longtemps mises à l'ombre par les décideurs, pour une raison ou une autre, figure la finance islamique. C'est pourquoi le moment est très propice pour remettre sur rails le projet ne serait-ce que pour capter les masses colossales d'argent générées par l'économie informelle, dont certaines estimations parlent d'une valeur de plus de 20 milliards de dollars en libre circulation dans le pays. Par ailleurs, l'introduction de la finance islamique va grandement contribuer à atténuer les effets négatifs du phénomène du marché parallèle dans le cadre des nouvelles orientations du gouvernement algérien visant à encourager la finance islamique.

Avis d'expert

Selon des explications d'experts financiers, il s'agit essentiellement de la séparation entre l'activité bancaire conventionnelle et l'activité des doctrines islamiques en matière comptable, organisationnelle et administrative, tout en respectant l'application des règles prudentielles. Néanmoins, d'après Boudib Yacine, consultant spécialiste en finance islamique, Zakat et Waqf, les guichets islamiques des banques publiques vont rencontrer deux contraintes inévitables une fois opérationnels.

Lors du lancement des activités des guichets islamiques des banques publiques, on pourrait légitimement espérer un bon accueil de la part de nos concitoyens. Cependant, un certain nombre d'entre eux pourrait réagir négativement vis-à-vis de cette finance alternative. Des réactions certes compréhensibles, mais injustifiées pour la plupart d'entre elles. D'ailleurs, il y a des réponses appropriées à chacune d'elles ; réponses basées avant tout sur la Charia ainsi que sur la logique et la rationalité.

Lors du démarrage des activités de ces guichets islamiques, certains petits à-coups pourraient également survenir. Il s'agira généralement d'erreurs de *« jeunesse »* (c'est un problème commun à toute institution qui souhaiterait offrir des produits islamiques pour la première fois).

Un symposium international lui sera dédié en novembre 2020

C'est sous la thématique *« Mise en œuvre de la finance islamique et de l'assurance Takaful : enjeux et facteurs de succès »* que se tiendra, les 22 et 23 novembre 2020 à Alger, sous le patronage du Haut Conseil islamique, la deuxième édition du Symposium algérien de l'assurance et de la finance islamique (SAAFI 2020). Son objectif est d'accompagner les acteurs parmi les institutionnels et les professionnels des banques et des assurances pour la meilleure implémentation possible de la finance islamique, dite alternative, et de l'assurance Takaful, conformes aux préceptes de l'islam, dans le système financier national en vue de l'élargissement de la bancarisation des ressources financières circulant hors circuit formel.

Le SAAFI 2020 permettra ainsi aux professionnels appelés solennellement par le ministre des Finances à *« répondre à un segment de la clientèle et de drainer une épargne inactive »,* de trouver les facteurs clé du succès indispensables à la réussite de ce défi à relever. Aussi, banques, compagnies d'assurance, établissements financiers, cabinets d'expertise, centres de formation, cabinets de solutions IT, académiciens, décideurs au sein de différentes institutions nationales et ceux d'organismes financiers internationaux ainsi que des organisations professionnelles se retrouveront, deux jours durant, dans un cadre à la fois professionnel et convivial, propice aux plus prometteurs échanges, voire de fructueux partenariats.

A préciser que, de par les thématiques qui y seront abordées, sciemment axées sur leur aspect pratique, le symposium se présente aussi comme un espace de solutions en vue d'accompagner les pouvoirs publics ainsi que les acteurs du secteur financier dans leurs tentatives de mise en œuvre d'une finance islamique qui se trouve encore à ses balbutiements dans notre pays.

Cependant, la question qui demeure posée dans ce cas est de savoir si vraiment l'année 2020 sera celle de la pratique effective de la finance islamique en Algérie■

Création de l'Autorité charaïque nationale de la fatwa

Le Haut conseil islamique (HCI) a approuvé la création de l'Autorité charaïque nationale de la fatwa pour l'industrie de la finance islamique, selon un communiqué du Conseil.

Cette autorité délivrera la certification de conformité aux banques et aux établissements financiers, *« une mission qui permettra de soutenir la Banque d'Algérie dans la domiciliation de la finance islamique »*, indique-t-on de même source.

Il est précisé, notamment, que la création de l'Autorité charaïque nationale de la fatwa pour l'industrie de la finance islamique intervient en application du Règlement n° 20-02 du 15 mars 2020 définissant les opérations de banque relevant de la finance islamique et les conditions de leur exercice par les banques et les établissements financiers publié dans le *Journal officiel* n° 16.

Le règlement définissant les opérations de banque relevant de la finance islamique et les conditions de leur exercice mène à réduire le phénomène de la thésaurisation et satisfaire les besoins des citoyens désirant recourir à ce système conformément aux préceptes de la charia islamique et atténuer les effets négatifs du phénomène du marché■

Mesures de déconfinement

Le pétrole se réconcilie-t-il avec son prix ?

Renversement ? Le pétrole a connu une crise inédite, et son prix des niveaux bas historiques avec comme corollaire de lourdes conséquences économiques. Aujourd'hui, la donne semble changer.

Les mesures de déconfinement se précisent, signe encourageant pour la reprise de la consommation de l'or noir. Les experts sont unanimes : le pire est passé pour le pétrole.

« *Au sein de l'Opep, nous restons prudemment optimistes quant au fait que le pire est derrière nous. Ce que nous avons vu en avril était inimaginable, mais les membres du groupe ont relevé le défi* », a déclaré, vers la mi-mai, Mohamed Barkindo, SG de l'Opep, dans une interview télévisée, retransmise en direct de Vienne par *Bloomberg*.

Les perspectives pour le second semestre de l'année *« commencent à sembler encourageantes et favorables à un rebond »*. De l'optimisme, oui. Mais la partie n'est pas terminée, encore moins gagnée. Les observateurs soulignent régulièrement que le marché du pétrole ne pourra retourner à l'équilibre qu'avec une réelle reprise de la demande. Et l'optimisme actuel du

marché repose sur une légère amélioration de la demande pour les produits raffinés au cours des dernières semaines. Une question se pose : les déconfinements des différentes économies vont-il s'opérer dans l'ordre ?

Les dernières nouvelles en provenance d'Allemagne, de Chine ou de Corée du Sud militent en faveur d'une grande prudence. Le prix de 30 dollars le baril aujourd'hui intègre, en partie, le scénario d'un succès de la phase d'engagement vers un retour à la normale.

Une seconde vague de pandémie, si elle venait à avoir lieu, remettrait en cause toute poursuite de cette tendance haussière. Notons que la planète avait franchi, en 2019, la barre des 100 millions de barils consommés par jour. Depuis, la demande continuait de croître, tirée par les besoins colossaux de la Chine, de la pétrochimie et du trafic aérien. Ainsi, au mois d'avril 2020, la demande a chuté de 30%, une première dans l'Histoire.

Le déconfinement progressif fait repartir la demande, mais les pays producteurs et les compagnies pétrolières ne cachent pas leurs interrogations sur la trajectoire des prochaines années. *« La demande reviendra-t-elle là où elle était avant la crise ? C'est très difficile à dire »*, expliquait, fin avril, le patron de Shell, Ben van Beurden, dans un entretien à *Bloomberg,* reconnaissant que la possibilité d'un pic *« [avait] certainement gagné du terrain »*.

D'autres experts affirment que la montée en puissance du télétravail et la limitation durable des voyages en avion sont susceptibles de transformer les habitudes et, partant, de faire diminuer la demande en carburant. A ce sujet, Saïd Beghoul, expert en énergie, relève la difficulté d'imaginer comment vont évoluer les prix car *« les facteurs influents sont à la fois nombreux et incontrôlables, comme c'est le cas des résultats des déconfinements en cours (possibilité d'une 2e vague Covid-19, reconfinement, etc.), l'engagement des pays hors Opep+ à baisser leur production, regain de tension commerciale sino-américaine sur fond d'inculpation de Pékin dans la pandémie, etc. »*.

L'optimisme sur des prix allant entre 50 et 55 $ en 2021, enchaîne-t-il, *« se justifie par le fait que la chute de production US va se poursuivre d'abord tout au long du reste de l'année 2020 et certainement durant l'année 2021, en même temps que la coupe Opep+ qui sera de 8 millions b/j à partir de juillet 2020 et 6 millions b/j jusqu'en avril 2021 »*.

Concernant l'Algérie qui a revu à la baisse de 50 à 30 dollars le prix référentiel, à la faveur du PLFC 2020, l'expert souligne que *« nous sommes encore loin de notre "Break Even Price" pour l'équilibre budgétaire qui dépasse les 100 $ »*.

Rappelons que l'Opep et ses principaux partenaires, réunis au sein de l'Opep+, se sont accordés, le 12 avril, sur une réduction de leur production de 9,7 millions de barils par jour (mb/j) sur deux mois, une mesure exceptionnelle qui est entrée en vigueur le 1er mai. La réduction sera ensuite progressivement assouplie : elle sera de 7,7 mb/j de juillet à décembre puis de 5,8 mb/j de janvier prochain à avril 2022■

M. H.

Secteur du bâtiment

L'impact de la stagnation...

Crise. Certains médias rapportent, selon les déclarations des entreprises, que pas moins de 50% des entreprises travaillant dans le bâtiment risquent de mettre la clé sous le paillasson et d'aller vers le dépôt des bilans, dans le cas où les projets de l'Etat ne sont pas relancés.

Par A. A. Benalia

C'est dans une conjoncture des plus difficiles depuis son Indépendance, induite par une crise sanitaire planétaire liée au Covid-19 et une chute libre des prix du pétrole, que le pays se trouve ; une situation et un contexte complètement inédits pour l'économie algérienne qui se trouve non seulement otage des conséquences de sa structure basée quasi totalement sur la rente pétrolière, mais aussi contrainte à diriger une grande partie de ses ressources vers la lutte contre le coronavirus. De ce fait, beaucoup de secteurs ont été paralysés, et certains d'entre eux qui souffraient déjà d'une certaine stagnation ont vu leur la situation s'empirer avec les conditions actuelles.

Le secteur du bâtiment en est un exemple concret qui, depuis la baisse des prix du pétrole, ne sait plus à quel saint se vouer. Chantiers, ouvrages et constructions se trouvent tous à l'arrêt forcé et, du coup, les travailleurs au chômage technique. Les entrepreneurs et les chefs d'entreprise du secteur déclarent leur incapacité à maintenir une continuité d'activité, à tel point que certains observateurs dressent un tableau plutôt noir de la situation et de l'avenir du secteur.

En effet, certains médias rapportent, selon les déclarations des entreprises, que pas moins de 50% des entreprises

travaillant dans le bâtiment risquent de mettre la clé sous le paillasson et d'aller vers le dépôt de bilan, dans le cas où les projets de l'Etat ne sont pas relancés.

Il fait dire que la crise de financement qui frappe de plein fouet le Trésor public en Algérie paralyse le secteur et il est parfaitement urgent, et légitime à la fois, que l'effort soit

consenti pour trouver des voies de recours vers des solutions de rechange pour aller vers la relance du secteur.

L'on entend des promesses de relance des projets liés au secteur de l'habitat, par exemple, qui parlent du déblocage de l'ensemble des programmes de logement et de la relance des constructeurs et des entreprises pour la poursuite des chantiers qu'ils ont entamés. Discours qui ne risquent pas de convaincre grand monde.

Le fait est que la crise est bien installée et que le secteur ne risque pas de retrouver son dynamisme d'antan de sitôt risque de durer dans le temps, dans le cas où les moyens de financement manqueraient à l'appel pour l'Etat qui ne dispose pas de tellement de moyens financiers aptes à le faire sortir de la mauvaise passe qu'il traverse.

Si le recours au partenariat public-privé est choisi comme issue de secours, il y a une condition de base pour que cela puisse marcher. Le partenaire privé doit disposer de ses propres moyens financiers et être assis sur une bonne base de financement (moyens propres ou externes), or l'on connaît la situation financière de nos concitoyens constructeurs. La majeure partie d'entre eux sont eux-mêmes en crise et ne disposent que des moyens que l'Etat met à leur disposition pour leurs travaux et chantiers. Un cercle vicieux qui ne trouve pas d'issue.

Recours à l'international, une arme à double tranchant

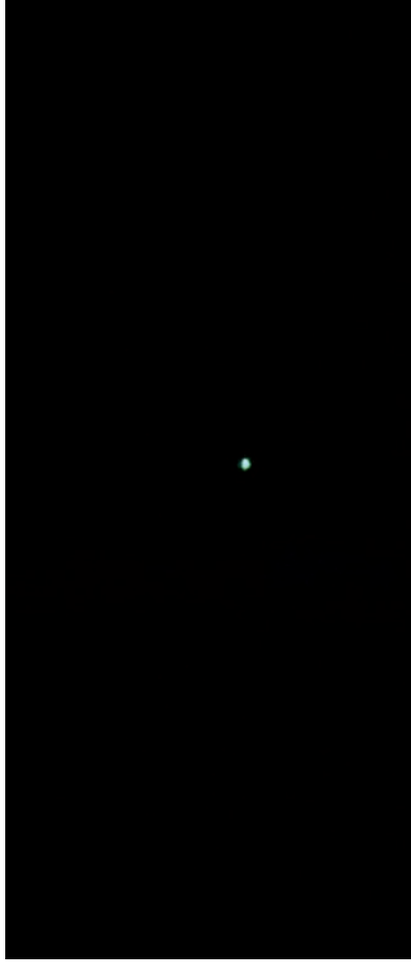
D'autres moyens de financement sont possibles, mais qui engagent le pays dans des voies que nous avons déjà expérimentées par le passé. L'on entend ici la voie du recours aux financements internationaux, porte qui a été complètement fermée par les pouvoirs publics et les hautes autorités du pays pour les raisons que l'on connaît et qui sont parfaitement légitimes.

D'autres voies sont possibles mais elles ne peuvent pas être engagées sans risque, à l'exemple du fait de faire appel aux grandes sociétés inter-nationales pour des constructions qu'elles consentent à financer, avec, à la carte, une voie ouverte vers la concession de services publics en contrepartie. Une voie qui comporte un double risque. Bien entendu, cela reste valable uniquement dans l'hypothèse que des constructeurs étrangers acceptent de faire le pas vers l'Algérie dans ces conditions, alors que nombre d'entre elles a déjà quitté le pays pour les mêmes raisons qui ont plongé le secteur dans la crise.

Premièrement, l'ouverture des voies vers les constructeurs étrangers achèvera un grand nombre des entreprises privées nationales qui, au vu de ce choix, seront contraints à un changement d'activité et à l'abandon de celui de la construction, car ce choix veut dire implicitement que l'Etat aura choisi de leur tourner le dos pour d'autres partenaires plus costaux.

Par ailleurs, le recours à des partenaires étrangers, en temps de crise, ne fera qu'alimenter leur force d'imposer leurs conditions dont ils disposeront pour accepter de venir investir en Algérie. Il y a tout à espérer que l'Etat ne soit pas dans la position de recourir à des concessions qui engagent sa souveraineté et que d'autres voies de recours moins engageantes soient trouvées.

Sinon, pour le reste, les plus mauvais jours sont en train d'être vécus par le secteur, en attendant que la machine économique redémarre pour entraîner tous les secteurs de base, y compris le bâtiment, la construction et les travaux publics qui risquent d'attendre un peu longtemps avant de voir de meilleurs jours■



Transport aérien

Le ciel en crise !

Catastrophe. On ne le répètera jamais assez, la pandémie Covid-19 a sérieusement impacté l'économie mondiale en 2020. Par un *« effet dominos »* déconcertant de réalisme, les secteurs d'activité ont, l'un après l'autre, cédé face au poids des responsabilités. Les marchés font grise mine face à l'ampleur des dégâts constatés, laissant aux entreprises le soin de ramasser ce qui reste des plans de charge et de la trésorerie envolés en éclats. C'est le cas de l'industrie du transport aérien.

Par Kheireddine Batache

Ce secteur plutôt friand de liquidité ne déroge en rien à cette crise devenue depuis peu de temps une *« constante »* économique. Des compagnies connues pour leur résilience financière à toute épreuve font profil bas. Les appareils n'ont plus côtoyé le ciel depuis que les autorités en charge de la gestion des espaces aériens dans les quatre coins du monde se sont résignées à en interdire l'accès, à la mi-mars.

Soudain, les repères changent. Le vacarme ambiant des aéroports et les interminables files d'attente au pied des scanners ont laissé place à la léthargie des guichets fermés, au grand dam des agences de voyages, dont l'activité a été soufflée par la déflagration en bout de chaîne de valeurs. Dans ce contexte d'apocalypse économique, *L'Actuel* a établi pour vous un état des lieux du secteur du transport public en temps du coronavirus dans les régions les plus touchées par la crise.

Tout commence, donc, à la mi-mars lorsque, pris de panique face à l'envolée subite des cas positifs au Covid-19, les gouvernements du monde entier décident de fermer boutique. A part les oiseaux, plus rien ne traversera l'espace aérien jusqu'à nouvel ordre. S'en suivent alors des annulations en cascades de voyages décidés prématurément. La question du remboursement des billets par les compagnies aériennes et les agences commerciales plante le décor : qui va payer la note finale ?

Dans un premier bilan effectué à la même période de l'année, l'Association internationale du transport aérien (IATA) a revu ses prévisions de pertes à la hausse suite à l'impact que pourrait avoir la crise du coronavirus sur le secteur aérien. Selon le président-directeur général de l'Association internationale du transport aérien (IATA), Alexandre de Juniac, vue l'évolution du Covid-19, le secteur du transport pourrait perdre jusqu'à 252 milliards de dollars au lieu de 113 milliards de dollars prédits précédemment, soit une hausse de plus de 50%. Une situation due à l'aggravation de la pandémie causant la multiplication des restrictions dans les différents aéroports du monde. Par ailleurs, les pertes des compagnies aériennes imputables à la pandémie de coronavirus devraient s'élever à 84,3 milliards de dollars (74,6 milliards d'euros) cette année et 15,8 milliards l'année prochaine. Les revenus baisseraient à 419 milliards de dollars (-50%). Selon le journal *Les Echos,* 44.000 postes ont déjà été supprimés dans l'aérien.

Dans un communiqué publié quelques jours plus tard, l'IATA déclare : *« Dans l'ensemble, nous estimons que l'effondrement actuel de 90% du trafic aérien met en danger environ 6,7 millions d'emplois et pourrait entraîner un impact négatif sur le PIB de 452 milliards de dollars en Europe. Cela équivaut à 1,1 million d'emplois supplémentaires et à 74 milliards de dollars de PIB par rapport aux estimations de 5,6 millions d'emplois et de 378 milliards de dollars en mars. »*

En Europe

Le Vieux Continent est, comme souvent, la première zone géographique à ressentir les secousses économiques, fussent-elles provoquées loin de ses frontières. Début mars, une décision prise par l'Administration du président américain Donald Trump prend tout le monde de court : Les USA ferment leurs portes à l'Europe ! *« Accusant l'Europe d'être responsable de la propagation du virus, le président américain ferme les frontières aux personnes ayant séjourné dans l'espace Schengen pendant quatorze jours ou plus. Le Royaume-Uni, qui n'en fait pas partie, n'est pas concerné »*, rapporte l'AFP.

C'est à ce moment précis que les inquiétudes exprimées par l'IATA captent l'attention des professionnels du secteur. L'on parle alors de *« package »* de sauvetage qui consiste à injecter de l'argent frais dans le capital des compagnies déficitaires. Mais les tergiversations des pouvoirs publics prennent le pas sur le débat économique. Fin avril, il est déjà trop tard : British Airways prévoit de supprimer 12.000 emplois, soit près d'un tiers de ses effectifs.

En France, alors que l'activité d'Air France ne représente *« plus que 2 à 3% du programme normal d'un mois d'avril »*, le gouvernement a promis à la compagnie 4 milliards de prêts bancaires garantis par l'Etat et 3 milliards de prêts directs. Chez le voisin allemand, et alors qu'elle vient de bénéficier d'un plan de sauvetage de 20 milliards d'euros, la prestigieuse Lufthansa envisageait dernièrement de supprimer quelque 22.000 emplois dans le monde, soit près d'un poste sur cinq.

Les plus importants impacts en Europe

France : 80 millions de passagers en moins, ce qui entraîne une perte de revenus de 14,3 milliards de dollars, représentant un risque pour 392.500 emplois et une contribution de 35,2 milliards de dollars à l'économie française.

Suisse : 28 millions de passagers en moins, ce qui entraîne une perte de revenus de 5,2 milliards de dollars, ce qui représente un risque pour 110.000 emplois et une contribution de 14,72 milliards de dollars à l'économie suisse.

Royaume-Uni : 140 millions de passagers en moins, entraînant une perte de revenus de 26,1 milliards de dollars, représentant un risque pour près de 661.200 emplois et une contribution d'environ 50,3 milliards de dollars à l'économie britannique.

Espagne : 114 millions de passagers en moins, ce qui entraîne une perte de revenus de 15,5 milliards de dollars, mettant en péril 901.300 emplois et 59,4 milliards de dollars de contribution à l'économie espagnole.

Allemagne : 103 millions de passagers en moins, ce qui entraîne une perte de revenus de 17,9 milliards de dollars, entraînant la perte de 483.600 emplois et de 34 milliards de dollars de contribution à l'économie allemande.

Italie : 83 millions de passagers en moins, ce qui entraîne une perte de revenus de 11,5 milliards de dollars, entraînant la perte de 310.400 emplois et une contribution de 21,1 milliards de dollars à l'économie italienne.

En Afrique

Dans une analyse relayée par *Financial Afrik,* l'Association africaine des compagnies aériennes (Afraa) fait état de 8,1 milliards de pertes à cause de la pandémie mondiale de Covid-19. Si près de 6,7 milliards de dollars étaient enregistrés comme recettes en 2019, seulement 1,7 milliard de recettes sont attendus du transport de passagers au terme de l'année 2020, soit une baisse de 5 milliards, relève l'Afraa.

L'étude, effectuée entre mi-avril et mi-mai, signale une réduction des revenus du trafic passagers de l'ordre de 14% pour le premier trimestre 2020 et de plus de 90% pour le deuxième trimestre. L'Afraa table – sous réserve d'une prochaine évaluation à paraître fin juin/début juillet – sur une reprise progressive de l'activité sur la seconde moitié de l'année : *«Environ 40% du trafic réalisé au troisième trimestre 2019 devraient être assurés durant la même période, et ce taux passerait à 70% pour les derniers mois de l'année. »* Selon la même source, quelque 17.620 vols (intérieurs et extérieurs) ont été annulés depuis la suspension du trafic aérien le 18 mars, exception faite des vols cargo et opérations de rapatriement.

En Algérie, la compagnie nationale aérienne Air Algérie ne tardera pas à tirer la sonnette d'alarme. Début juin, le porte-parole de la compagnie, Amine Andaloussi, a laissé entendre que le manque à gagner du transporteur public pourrait atteindre 89 milliards de dinars à la fin de l'année en cours, soit 24 milliards de dinars de plus que le niveau actuel de la trésorerie, qui s'élève à quelque 65 milliards de dinars. *« On ne peut pas avancer de date pour la reprise du trafic aérien des voyageurs. La décision d'ouvrir l'espace aérien est une prérogative du président de la République. Cependant, même si on décide de reprendre cette activité, on va le faire à hauteur de 30% de notre programme habituel, et on ne peut pas excéder les 40% d'ici à la fin 2020 »*, a-t-il déclaré.

Au Maroc et en Tunisie, la situation n'est guère reluisante. La Royal Air Maroc est plus touchée avec 1,6 milliard de dollars de pertes suivant le ratio manque à gagner sur sièges. L'on parle d'un vrai risque de faillite pour l'une des meilleures compagnies africaines. De son côté, Tunisair s'en sort un peu mieux en raison de la taille réduite de sa flotte, avec seulement 500 millions de dollars de déficit. La compagnie ayant sollicité l'Etat tunisien pour une aide de 35 millions de dollars afin de faire face à ses difficultés financières.

D'autres entreprises plus vulnérables risquent gros, elles aussi, à l'image des compagnies du Niger, de l'Afrique du Sud, du Kenya et de l'Ethiopie qui devront s'appuyer sur d'éventuelles aides afin de pouvoir redéployer leurs ailes. Pour Abderrahmane Berthé, secrétaire général de l'Afraa, *« si les compagnies ne reçoivent pas d'aide, elles risquent de se retrouver en situation d'insolvabilité à la fin juin. Le responsable a estimé que 2,5 à 3 milliards de dollars seront nécessaires, à travers des aides financières ou des allègements de taxes et charges pour permettre aux compagnies aériennes de reprendre les airs. »*

En Amérique du Nord

Avec moins de 100.000 passagers enregistrés par la TSA (Transportation Security Administration) en début avril aux Etats-Unis, *Air-Journal* titrait : *« Covid-19 : le trafic aérien aux USA recule de 70 ans. »* Personne n'osera alors parler d'exagération, compte tenu de l'ampleur de la gravité de la crise sanitaire vécue par les USA.

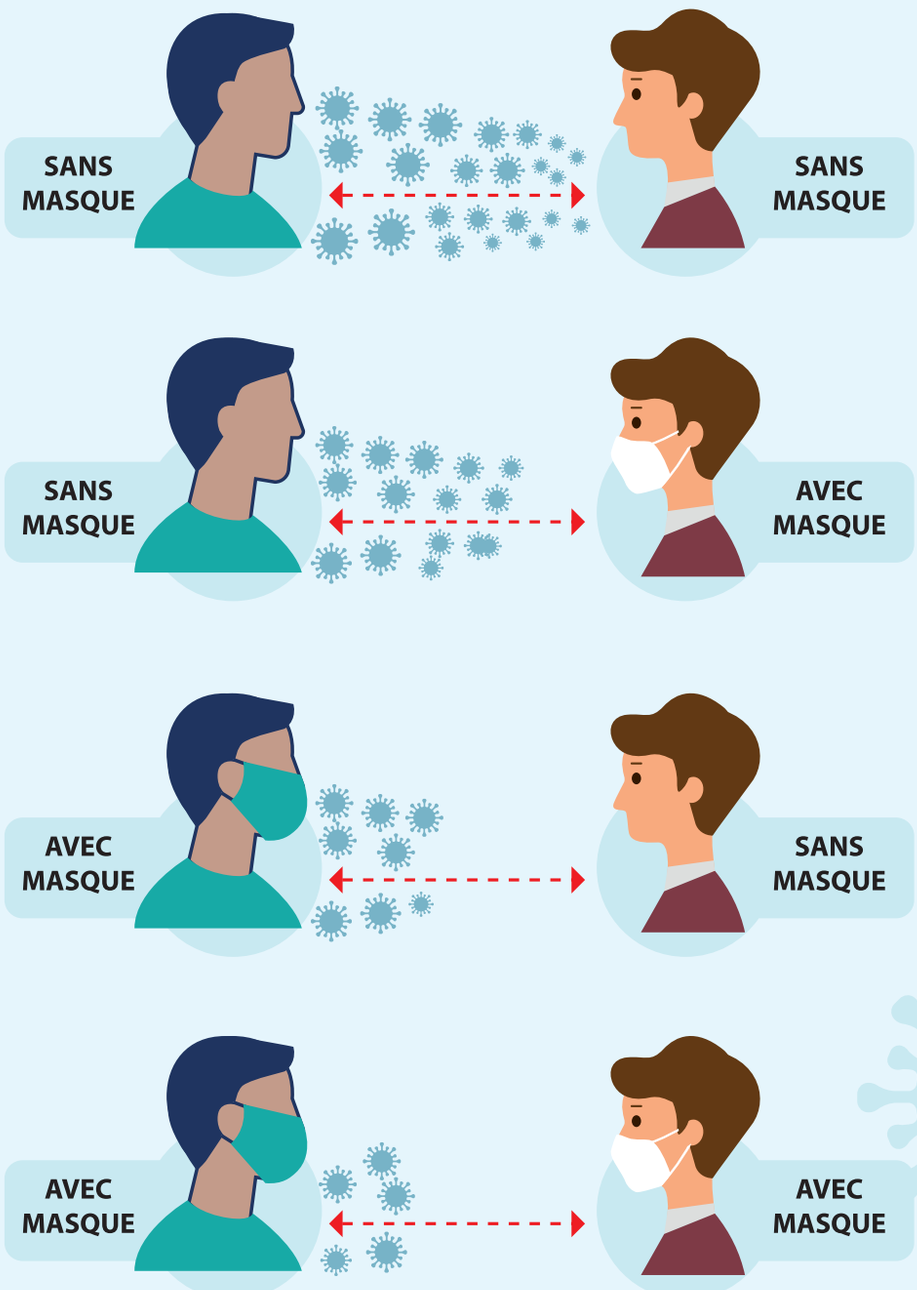
A titre d'exemple, United Airlines estimait à l'époque perdre 100 millions de dollars par jour, sa rivale Delta Air Lines citant le chiffre de 60 millions par jour. Les transporteurs du pays ont demandé une aide fédérale de 50 milliards de dollars afin de payer leurs employés et éviter les licenciements d'ici la fin septembre. Le gouvernement américain finira par mettre à la disposition des compagnies américaines un fonds de près de 25 milliards de dollars.

Sauf qu'outre Atlantique, il ne s'agit pas que d'argent. Chez American Airlines, cent hôtesses de l'air et stewards ont été testés positifs (un est mort le 23 mars à Philadelphie), tandis que chez les pilotes, 47 ont été testés positifs, d'après le syndicat de PNC Association of Professional Flight Attendants. Les compagnies ont réclamé pour les navigants les mêmes équipements de protection personnelle que ceux attribués aux pompiers, ambulanciers et autres employés des services d'urgence.

Quant à Air Canada, c'est carrément la moitié des salariés que l'entreprise prévoit de mettre à la porte, soit au moins 20.000 personnes sur ses 38.000 salariés. Le 4 mai déjà, Air Canada avait rendu publics des chiffres qui illustrent les fortes turbulences qui secouent le transporteur : des pertes de plus d'un milliard de dollars au premier trimestre de 2020, 22 millions de dollars de liquidités utilisés chaque jour en mars et 20 millions en avril■

L'EFFICACITÉ DES MASQUES

MALADE DU COVID-19 OU ASYMPTOMATIQE	PERSONNE BIEN PORTANTE	NIVEAU DE PROTECTION ESTIMÉ
SANS MASQUE	SANS MASQUE	10%
SANS MASQUE	AVEC MASQUE	30%
AVEC MASQUE	SANS MASQUE	95%
AVEC MASQUE	AVEC MASQUE	99%



L'ACTUEL

Air Algérie

Des turbulences sans fin

Par Ahmed Kourougli

« *Un malheur n'arrive jamais seul* », dit le proverbe. Eh bien c'est le cas de le dire s'agissant de notre fameuse compagnie aérienne nationale Air Algérie. Le moins que l'on puisse dire est que les effets des multiples turbulences qui ont ébranlé le fonctionnement normal de l'entreprise (équilibre financier très fragile voire déficitaire, grèves cycliques, questions des salaires, etc.) se sont accumulés au fil des années, frôlant parfois le risque d'une *« faillite certaine »* évitée le plus souvent grâce au secours des pouvoirs publics. Faute d'un management efficient et d'un pilotage des affaires selon les normes internationales, Air Algérie évolue en permanence dans une situation financière très hypothétique qui l'empêche ainsi de manœuvrer pour bien réussir un énième plan de restructuration.

A l'instar des autres grandes compagnies aériennes dans le monde, Air Algérie connaît actuellement un grave déficit financier surtout après la suspension du trafic aérien national survenu à la mi-mars.

En effet, des estimations prévisionnelles du déficit financier de l'entreprise ont été révélées officiellement par le porte-parole de l'entreprise à la faveur d'une déclaration à l'agence de presse nationale APS. Elles ont atteint quelque 38 milliards de dinars sur le chiffre d'affaires des vols passagers, un montant qui sera probablement revu à la hausse et pourrait grimper à la clôture de l'exercice comptable de 2020 jusqu'à 89 milliards de dinars.

La principale raison de ce manque à gagner serait la suspension de ses activités et des vols intérieurs et internationaux suite à l'avènement du Covid-19 qui, d'ailleurs, n'a pas épargné les différents modes de transport au niveau national.

Pour sa part, l'Association africaine des compagnies aériennes (Afraa) a présenté récemment un audit qui a fait ressortir une perte de 900 millions de sièges disponibles par kilomètre ASK (unité de mesure standard dans le transport aérien) et ce, durant la période allant de la mi-avril à la mi-mai.

Marasme. Les estimations prévisionnelles du déficit financier d'Air Algérie ont atteint quelque 38 milliards de dinars sur le chiffre d'affaires des vols passagers, un montant qui sera probablement revu à la hausse et pourrait grimper à la clôture de l'exercice comptable de 2020 jusqu'à 89 milliards de dinars.

Les couacs des négociations

Pour revenir à la réflexion sur le plan de restructuration de la compagnie, celui-ci est sérieusement perturbé par la conjoncture liée au Covid-19, mais pas que, puisque dès l'entame des discussions sur le projet, le partenaire social (section syndicale UGTA, présidents du SPLA et SNTMA) a aussitôt manifesté son opposition touchant certains points d'achoppement sur les 11 que comprend l'avant-projet de restructuration. Les questions de dimensionnement des effectifs par rapport à la compagnie, la restructuration des unités à l'étranger, la restructuration de la compagnie et la révision du régime de travail du personnel navigant et au sol font l'essentiel de ces négociations.

L'autre entrave à la bonne conduite des débats entre les deux parties n'est autre que le Syndicat des pilotes d'Air Algérie, affilié à l'UGTA, qui a rejeté, le 15 mai dernier, la solution proposée par la Direction générale de la compagnie de réduire les salaires des employés de 50% dans le cadre du plan de restructuration de l'entreprise ; une solution qui a fait sortir les membres du SPLA de leurs gonds. *« Nous refusons cette proposition et maintenons notre position, à savoir ne négocier aucune réduction de salaires sous n'importe quelle forme soit-elle »*, a mis en garde le syndicat. Et d'ajouter : *« Le syndicat des pilotes se montre ainsi intransigeant sur ce point, arguant que les salaires des pilotes d'Air Algérie ne sont pas fixes, comme dans les autres compagnies, et ils sont tributaires des heures de vols effectués. Le protocole d'accord salarial dont nous sommes signataires a déjà pris en compte le cas de baisse d'activité qui se répercute systématiquement par une diminution conséquente du salaire. Il existe des solutions managériales autres que la réduction des salaires pour sauver la compagnie. »*

La date de reprise des activités reste inconnue

De toutes les manières, le bras de fer entre les deux protagonistes n'est pas près de se terminer, d'autant plus que la date de reprise de l'activité des vols demeure toujours inconnue. *« On ne peut pas avancer de date pour la reprise du trafic aérien des voyageurs. La décision d'ouvrir l'espace aérien est une prérogative du président de la République. Cependant, même si on décide de reprendre cette activité, on va le faire à hauteur de 30% de notre programme habituel, et on ne peut pas excéder les 40% d'ici à la fin 2020 »*, a déclaré le porte-parole d'Air Algérie. En cas de reprise d'activité, les passagers avec billetterie en seront les principaux bénéficiaires, a noté le porte-parole d'Air Algérie qui prévoit, en se référant aux experts en la matière, un *« faible engouement »* sur les vols du fait des craintes persistantes sur la pandémie. En dépit de la crise, il existe également des charges incompressibles qu'Air Algérie doit honorer, à savoir la maintenance des avions, la location des sièges, les charges des fournisseurs et prestataires et, bien entendu, les salaires.

D'autre part, il faut souligner que *« depuis la suspension du trafic aérien le 18 mars, exception faite pour les vols cargo et pour les opérations de rapatriement, quelque 17.620 vols d'Air Algérie ont été annulés, que ce soit pour les lignes intérieures ou extérieures »*, a-t-il avancé.

Enfin, les analystes du marché du transport aérien estiment que tout ce qu'ont subi les compagnies aériennes mondiales jusqu'à présent n'est qu'un premier choc. Ces compagnies vont subir un deuxième choc, qui sera plus dur, à savoir celui de la faiblesse des flux des passagers après la reprise■

Les

Prometteur. Pour permettre à l'agriculture de jouer pleinement son rôle dans une réelle dynamique de diversification, les atouts ne manquent pas, à commencer par une agriculture saharienne qui cumule des prouesses envieuses. Et pour bien l'encadrer, un Office national lui est dédié. Il se consacrera au soutien de l'investissement dans la production des produits stratégiques afin de garantir l'approvisionnement du marché national et réduire les importations.

Par Hamid Merzouk

Avec les effets du coronavirus, la diversification économique, scandée à souhait par les différents gouvernements, s'impose à l'Algérie, notamment avec les incertitudes qui marquent le marché pétrolier. Pour ce faire, le gouvernement mise sur une exploitation optimale de l'agriculture.

Le chef de l'Etat table sur ce secteur qui *« génère plus de 25 mds usd »*, soit l'équivalent des recettes pétrolières, pour une réduction des importations de 20 à 30% des céréales d'ici à la fin de l'année 2020. Voulant redonner à ce secteur son lustre d'antan, le gouvernement a l'intention de se lancer dans la production de la matière première destinée à l'agro-alimentaire stratégique, à l'instar des céréales, du sucre, de l'huile et des aliments pour bétail actuellement importés. Outre l'engagement à produire les produits stratégiques, le cahier des charges auquel est soumis l'investisseur bénéficiaire de l'accompagnement de l'Office national de l'agriculture saharienne englobe les procédés d'utilisation des eaux d'irrigation et le recours aux techniques modernes en agriculture, à l'instar des énergies renouvelables, moins coûteuses que le raccordement au réseau d'électricité.

Côté experts, Ali Daoudi, agroéconomiste, affirme que la réhabilitation de l'agriculture est tributaire du règlement d'une série de conditions ; celle du foncier en particulier. A ses yeux, il y a nécessité d'une *« amélioration régulière de la productivité de la terre »*. Pour de meilleurs résultats, commente-t-il, *« l'Etat devrait tant accompagner les exploitants agricoles pour améliorer la productivité que faciliter la réallocation de la terre aux producteurs qui sont en mesure de la valoriser au mieux »*. Un fonctionnement *« transparent et fluide »* de ces marchés des droits sur la terre est, enchaîne l'universitaire, *« susceptible de jouer un rôle central dans le développement agricole, en permettant une réallocation, qu'elle soit définitive ou temporaire, des terres à des producteurs plus efficaces »*.

Alternative de choix pour la diversification économique

mille et un atouts de l'agriculture

Pour permettre à l'agriculture de jouer pleinement son rôle dans une réelle dynamique de diversification, les atouts ne manquent pas, à commencer par une agriculture saharienne qui cumule des prouesses envieuses, et pour bien l'encadrer, un Office national lui est dédié. Il se consacrera au soutien de l'investissement dans la production des produits stratégiques afin de garantir l'approvisionnement du marché national et réduire les importations. Aussi, l'Algérie s'oriente de façon effective, et cela depuis quelques années, vers l'agriculture contractuelle, optant pour un partenariat avec le Canada, pays leader dans le domaine. Un des objectifs principaux de cette démarche consiste à sécuriser l'approvisionnement de ces unités spécialisées en produits agricoles, autrefois principalement assurés par les importations et, dans une moindre mesure, sur un marché au comptant local très irrégulier. D'autre part, ce projet vise une progression des recettes de cultures et de la valeur nette de l'exploitation agricole, une baisse des dépenses d'exploitation des fermes, etc.

Plus que jamais, l'agriculture contractuelle s'érige en un vecteur des exigences nouvelles des consommateurs pour l'environnement et la responsabilité sociale dans l'agriculture. Son développement est impératif. Force est de constater que l'agriculture sous contrat, peu commune en Algérie, a toutefois pris de l'ampleur au cours de ces dernières années, principalement en ce qui concerne les produits laitiers, les tomates et les plantes de grande culture, comme le blé.

Cette situation a une incidence importante sur les agriculteurs algériens, car plus de 80% d'entre eux possèdent moins de 10 hectares. Soulignons aussi qu'une politique agricole durable contribue à des politiques de l'emploi, de l'équité sociale et territoriale, de l'industrialisation, de la balance commerciale, de l'environnement, etc. Ce n'est pas tout. S'ajoute une agriculture à vocation montagneuse qui nécessite une mise à profit des expériences précédentes pour éviter les erreurs en matière d'élaboration des programmes de développement rural durable.

L'agriculture de montagne concerne 28 wilayas et 450 communes par le programme de développement des montagnes et des forêts. Plus de 16% de la valeur ajoutée du secteur sont produits dans ces régions■

Agriculture saharienne
Une opportunité à exploiter

L'agriculture saharienne peut contribuer à la réduction de la facture des importations. Elle est capable de satisfaire les besoins nationaux en sucre et huile. C'est ce qu'estime le président de la République, Abdelmadjid Tebboune, qui met en avant les capacités disponibles pour les cultures utilisées dans la production d'huile et de sucre dans ces régions de manière à répondre à tous les besoins nationaux.

Le Sahara n'est, donc, plus considéré comme étant seulement ce gigantesque gisement de pétrole et de gaz. Son sous-sol est générateur de richesses, notamment en eaux souterraines et en terres potentielles pour développer une nouvelle agriculture fondée sur la grande mise en valeur agricole. Celle-ci a été considérée non seulement comme un moyen de développement des régions sahariennes encore en marge de l'essor économique, mais également comme une alternative pour assurer la production de ce que l'agriculture du nord du pays ne parvient pas à produire. De ce fait, le développement de l'agriculture saharienne figure parmi les priorités du gouvernement dans le but de réduire de 20 à 30%, d'ici la fin de l'année 2020, les importations de l'Algérie de certaines denrées essentielles et stratégiques. Preuve en est, la création du ministère délégué chargé de l'Agriculture saharienne et des Montagnes.

D'ailleurs, à en croire le ministre délégué chargé de l'Agriculture saharienne et des Montagnes, Fouad Chehat, une superficie d'environ 1,8 million d'hectares dans les zones sahariennes peut être cultivée, laquelle superficie a été accordée aux investisseurs pour la remise en état et la production agricole. Parmi les efforts consentis dans ce sens, figure l'idée de l'installation prochaine de l'Office national de l'agriculture saharienne qui permettra le lancement directement de l'attribution de terrains aux vrais investisseurs. Enfin, pour les experts, à l'exemple de Akli Moussouni, *« il ne faut pas considérer que l'agriculture saharienne est une alternative, mais c'est une opportunité à exploiter à travers des exploitations modulaires, dont la taille et la vocation ne peuvent être déterminées qu'en fonction de l'expertise du contexte naturel de ces zones, dont la priorité doit être accordée aux cultures sahariennes, plus compétitives dans tous les cas de figure, en étant dans leur royaume naturel »*, ce qui ne peut se faire conjoncturellement, comme toutes les aventures qu'on a fait subir à cette partie du pays, selon cet expert■

F. A.

INTERNATIONAL
L'ACTUEL
Le magazine de l'économie et du partenariat international

ABONNEZ-VOUS

Oui, je désire m'abonner à la revue *L'ACTUEL* pour 12 numéros au prix de :

☐ Algérie : **2 750,07 DA** **(dont 900 DA frais d'envoi)** ☐ Etranger : **24,00 €** (+18€ frais d'envoi)

Nom ou raison sociale : .....

Personne à contacter : ..... e-mail : .....

Activité ou profession : .....

Adresse : .....

Tél. : ..... Fax : ..... Date : .....

Signature et cachet

Nombre d'exemplaires ☐

Ci-joint mon réglement :

☐ par chèque bancaire à l'ordre de : **LES NOUVELLES REVUES ALGERIENNES**

☐ par virement bancaire : BADR Chéraga Compte n° : 00300634000087330089

Lot. Ben Achour Abdelkader
Villa n°27 Chéraga - Alger
Tél. : 213 (0) 21.37.29.63
213 (0) 21.36.38.73
Fax : 213 (0) 21.37.58.58
e-mail : redac@actuel-dz.com

Interview avec Saïd Boukhelifa, président du Snav :

“La saison touristique 2020 n’est pas encore perdue”

Saïd Boukhelifa, président du Syndicat national des agences de voyages (Snav), opérateur et expert en tourisme 1975-2020 et auteur-conférencier, n’est plus à présenter dans le secteur du tourisme, son domaine de prédilection. En accordant cette interview à *L’Actuel,* ce professionnel du tourisme a bien voulu partager avec nous ses sentiments mais aussi ses appréhensions quant à l’avenir du secteur touristique dans notre pays. Tantôt pessimiste, tantôt optimiste, il nous fait voyager dans un monde qu’il maîtrise parfaitement, du fait qu’il comptabilise près de 45 années d’expérience dans le domaine de l’activité touristique.

Interview réalisée par Ahmed Abdessemed

L’ACTUEL : L’ensemble des activités du secteur touristique est quasiment à l’arrêt. À part quelques opérateurs de l’hôtellerie qui ont été sollicités (réquisition d’hôtels) durant cette crise sanitaire pour participer à la mise en place de divers aménagements dans le cadre des mesures de confinement, les professionnels du tourisme sont en chômage technique ; pensez-vous que l’année touristique 2020 est totalement perdue ?

Saïd Boukhelifa : Pas du tout. La saison 2020 n’est pas encore perdue pour les agences de voyages qui voient la saison du printemps perdue, et pour le tourisme saharien et pour les voyages à l'étranger. Je suis optimiste, la saison estivale pourrait être bénéfique et rentable en juillet-août et septembre, particulièrement pour son été indien. Le manque à gagner est palpable pour la vente des billets d'avion. Les vacances d’hiver pour les agences du Sud, déjà dans un état précaire avant l'apparition du coronavirus, seraient une bouffée d'oxygène, sachant qu'une agence locale nourrit 4 à 5 familles.

Pour le moment, l'incertitude sanitaire engendre l'incertitude commerciale. Pour les hôteliers, c’est plus catastrophique. Depuis la mi-mars, ils sont fermés. Le manque à gagner est énorme. Les charges du personnel sont très lourdes, notamment pour ceux qui ont ouvert au début de l’année, donc qui entament très mal le retour sur investissement. A Oran, on a enregistré la construction de nombreux nouveaux hôtels, suite aux facilitées accordées par les autorités locales dans la perspective des Jeux méditerranéens 2021. Sans aucune étude de marchés pointilleuse, car à la fin de ces Jeux reportés à 2022, ce sera la faillite. Avant l'arrivée soudaine et inattendue du Covid-19, ces hôtels urbains avaient un taux d'occupation de chambres parmi les plus faibles du Bassin méditerranéen, sinon le plus faible.

En moyenne, 10% ; un taux catastrophique puisque 40% est un taux qui équilibre les recettes/dépenses. 60% et plus, c’est le gros bénéfice. Dans la sphère économique nationale, le secteur touristique demeure, sans aucun doute, le plus touché. Pas de voyages, pas d'avions, pas de trains, pas de taxis, pas de bus de tourisme, pas d'hôtels et les restaurants ont été fermés.

Peut-on présentement évaluer le montant des pertes financières enregistrées par le secteur toutes entreprises commerciales confondues à cause du coronavirus ?
Pas du tout. Il est prématuré de faire un bilan des pertes financières de la mi-mars à la fin d'avril. Il faut le faire après 45 jours du début de la crise. Cependant, y a pas photo, le manque à gagner est énorme pour le secteur touristique, notamment pour les hôteliers urbains. Les hôtels balnéaires travaillent surtout l'été. Pour le moment, ils croisent les doigts et sont dans l'expectative.

Au niveau des agences, le chômage partiel s'installe. Des pertes d'emplois importantes sont enregistrées, notamment au niveau des hôtels privés. L'autre mauvaise nouvelle, c'est le prélude à l'asphyxie financière pour les nouveaux hôtels lourdement endettés auprès des banques.

Qu'il s'agisse d'agences spécialisées dans le tourisme à l'export (outgoing) ou réceptif, de tourisme de niche, MICE (activités hôtelières et touristiques liées aux événements d'entreprise) ou Hadj et Omra, l'ensemble de la profession est en sursis. Estimez-vous que le plan de sauvetage initié par des associations et syndicats, à l'exemple du Syndicat national des agences de voyages (Snav), de la Fédération nationale des associations des agences de tourisme et de voyages (Fnat) et la Fédération nationale des hôteliers (FNH), sera concrétisé sur le terrain sans le soutien des pouvoirs publics ?
Les associations du secteur touristique (FNH, Fnat et Snav) ont fait un état des lieux empirique, non chiffré et non exhaustif. Ils ont surtout attiré l'attention des pouvoirs publics par des rapports transmis aux ministères du Tourisme, des Finances et du Travail, signalant la nouvelle situation alarmante, précaire, voire catastrophique du secteur. Concernant les agences de voyages spécialisées dans le produit religieux Omra et Hadj, celles-ci avaient fait des dispositifs énormes obligatoires auprès de leurs partenaires saoudiens pour la période du Ramadhan, mais hélas, tout a été annulé à la dernière minute. Un manque à gagner qui se chiffre pour quelques-unes à des milliards de centimes. Il faut savoir que certaines agences *« omristes »* ne travaillent que 4 voire 5 mois par année, mais génèrent un bon bénéfice, lequel vient subitement de s'évaporer en 2020. Il faudrait attendre le Ramadhan 2021.

L'intervention des syndicats et associations du secteur se limite à des revendications, des demandes, des souhaits. Par exemple, concernant les annulations de réservations pour 2020, il est question d'une demande de période de grâce, compensatrice des dégâts collatéraux du Covid-19, des charges patronales, Cnas, Casnos, impôts et taxes, ainsi qu'une réduction à un taux très bas des emprunts bancaires.

Maintenant, la balle est dans le camp des pouvoirs publics, du gouvernement. A leur niveau, il faudrait réfléchir à mettre en place un véritable plan Marshall salvateur de notre économie qui est très mal au point. A défaut, des pertes d'emplois immenses seront engendrées par la fermeture définitive de beaucoup d'agences de voyages, notamment les récentes agréées en 2019, qui se comptent à plus de 700 ! La courbe du chômage sera revue à la hausse, la consommation nationale baissera, compte tenu de la baisse du pouvoir d'achat. Du coup, la croissance économique stagnera et la crise sociale s'aggravera.

> ***« Pour le moment, l'incertitude sanitaire engendre l'incertitude commerciale. »***

L'avènement de la crise sanitaire en Algérie n'est-il pas une opportunité pour les pouvoirs publics afin de reconfigurer le secteur touristique et d'innover pour relancer le tourisme domestique, notamment dans les régions sud du pays et ce, eu égard à la rentabilité économique de ce secteur stratégique ?
Effectivement, c'est une période d'accalmie forcée, de vaches maigres. Il serait opportun pour les pouvoirs publics de réfléchir à une refondation du tourisme, notamment vers le Sud et le Grand-Sud, Hoggar et Tassili où tout est à découvrir. Il faut aussi mettre sur les rails le tourisme domestique, encore au stade embryonnaire, c'est-à-dire peu développé.

Même si des hôtels voient le jour un peu partout en Algérie, la torpeur dans laquelle se trouve l'activité touristique n'invite pas au voyage. Ceci dans une optique optimiste que le gouvernement daigne enfin s'occuper de ce secteur trop longtemps négligé. Mais, j'opterai pour une note pessimiste, car c'est la banqueroute financière de notre économie qui n'a pas voulu ou su se diversifier au temps de la manne providentielle, avec un tarif du baril qui oscillait entre 100 et 146 dollars. De nos jours, il est à moins de 25 dollars, ce qui prédit d'un horizon incertain à court et moyen termes, selon des experts en économie du pétrole. En outre, la dichotomie n'existe plus dans les pays à vocation touristique développés, entre le domestique et le réceptif des étrangers, mais un seul et unique tourisme de qualité et attractif, pour les autochtones ou les touristes des

autres pays. Chez nous, cette sémantique du tourisme interne remonte aux années du socialisme, où on évoquait, d'une manière démagogique, le tourisme populaire, social, familial. Mais dans la réalité, c'était des vœux pieux sans concrétisation sur le terrain. Force est de constater que quarante ans après, le tourisme domestique est toujours au point mort carrément, très mal développé.

Toutefois, il faudrait repenser ou réinventer le tourisme algérien dans sa globalité et sa diversité. Ses richesses touristiques, patrimoniales et culturelles restent très peu exploitées.

Hormis cette situation conjoncturelle très défavorable pour l'ensemble des secteurs économiques, les touristes algériens se déplacent d'habitude en masse chez le voisin tunisien pour passer leurs vacances d'été (en 2019, près de 3 millions d'Algériens se sont rendus en Tunisie). D'après votre riche expérience en matière d'expertise dans le domaine du tourisme, ne faut-il pas engager un plan d'action urgent pour capter au moins une partie de ces vacanciers et les inciter à passer leurs vacances en Algérie ?

Ce sera encore et toujours le grand rush des nationaux vers la Tunisie, et heureusement pour eux, car imaginons que les frontières de l'Est étaient fermées, comme celles de l'Ouest depuis 1994. Par ailleurs, l'espace Schengen s'étant rétréci pour beaucoup de nos concitoyens, où ira cette masse d'Algériens, estimée à près de 4 millions, qui aspirent à passer leurs vacances estivales. Avec des sous-capacités litières, notamment balnéaires, moins de 80.000 lits, particulièrement en juillet/août, seulement 80.000 nationaux peuvent être hébergés par semaine, une aura totale maximum approximative de 640.000 durant la haute saison. En

outre, certains vacanciers parmi ce nombre pourront être hébergés confortablement, l'autre partie, soit la majorité, sera certainement mal logée. Côté loisirs et distraction, l'animation nocturne reste à désirer. Elle est primaire ou indigente. Ce qui explique que la Tunisie demeure toujours cette annexe territoriale, le temps d'un été, et chaque année, pour les nationaux qui vont pour de bonnes prestations hôtelières aux tarifs attractifs. L'animation nocturne chez nos voisins est attrayante, agréable ce qui est rare chez nous. Aussi, il se trouve que les décideurs algériens, à défaut d'une volonté politique, sont incapables ou impuissants d'offrir ces bonnes conditions de séjour à nos citoyens. A mon humble avis, cet état des lieux va durer encore une décennie au minimum. De ce fait, l'option tunisienne sera toujours privilégiée pour les touristes algériens.

Quelles sont, selon vous, les dispositions, surtout matérielles, qu'il faudrait prendre pour ouvrir les plages aux Algériens dans le cas où l'épidémie persiste jusqu'à l'entame de la prochaine saison estivale ?

L'ouverture des plages cet été est possible dans la mesure où les conditions sanitaires s'y prêtent. C'est une décision qui doit faire l'objet, évidemment, d'une concertation entre le ministère de l'Intérieur et des Collectivités locales, de la Santé et

> ***« Les hôtels balnéaires travaillent surtout l'été. Pour le moment, ils croisent les doigts et sont dans l'expectative. »***

celui du Tourisme. Les trois départements ministériels doivent établir un guide des vacances simple, en langues arabe et française, où l'on pourra inscrire les conseils et les orientations que devront respecter à la lettre les estivants avant, durant et après leur séjour.

Sur le plan de l'encadrement et de l'organisation de la circulation des personnes, il est recommandé de recruter, par les APC, des agents formés, sensibilisés pour les métiers de parkingeurs et plagistes et non pas des gredins potentiels, qui sont toujours agressifs, comme il est de coutume de le constater au niveau de nos plages ces dernières années.

Question traditionnelle et pertinente : pourquoi le tourisme ne veut-il pas décoller dans notre pays ?

Effectivement, il s'agit de la question la plus importante et en même temps la plus cruciale. Pourquoi le secteur touristique ne veut pas décoller chez nous ? C'est surtout par manque de conviction et de volonté politique en haut lieu. Cela est dû également à une absence de culture touristique chez beaucoup de nos décideurs depuis une trentaine d'années.

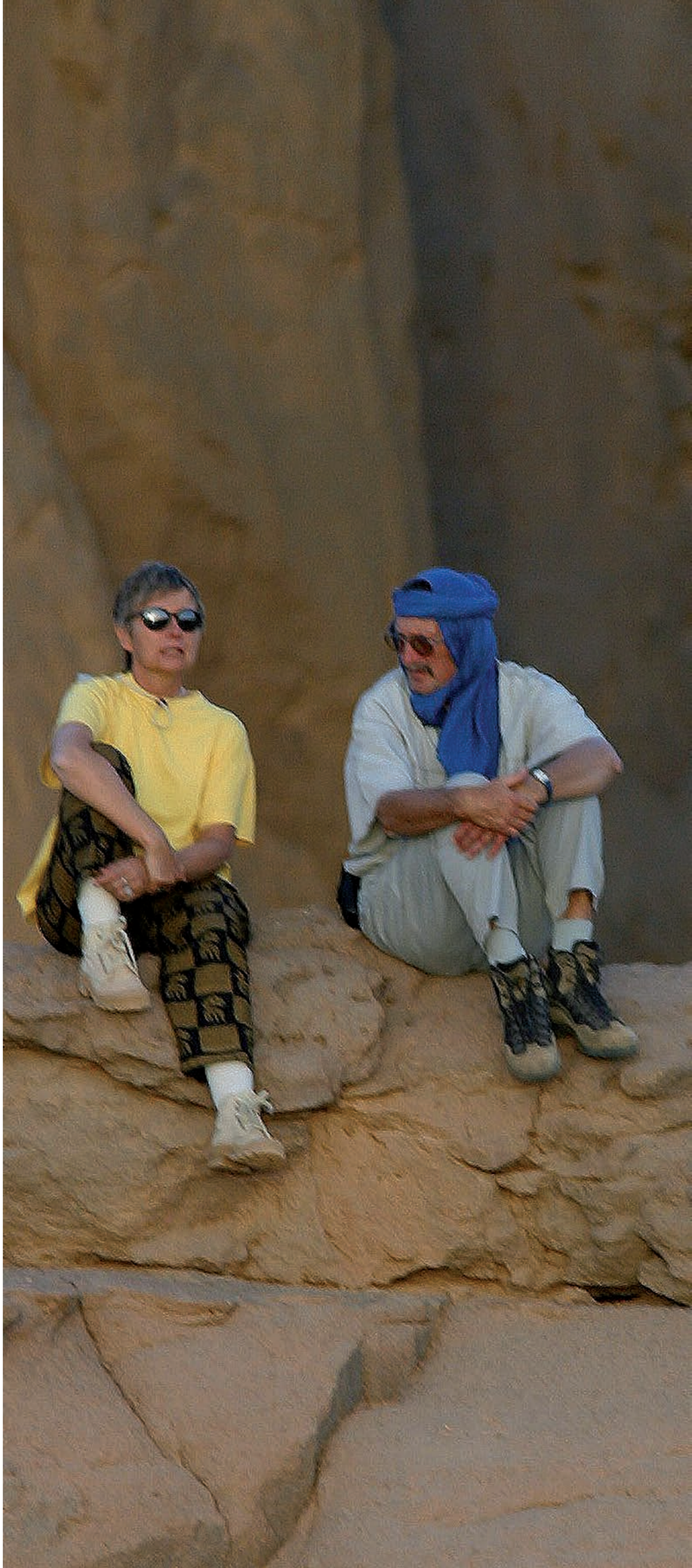
Ces derniers se sont adossés à la rente pétrolière et aux fameuses recettes du pétrole et, donc, aucun besoin de celles générées par le secteur touristique. Ainsi, le secteur fut toujours marginalisé au point de devenir le parent pauvre de l'économie nationale malgré qu'il puisse être un des leviers de prospérité de l'Algérie.

En 1966, la charte du tourisme fut pensée, lancée et appliquée sous le règne de Boumediène qui était réticent au départ, mais autour de lui, de hauts responsables éclairés réussirent à le convaincre de l'importance du rôle du tourisme dans la création de richesses, de rentrées de devises, de postes de travail, d'ouverture vers les autres cultures pour ne pas vivre en autarcie, etc. Et pour ce faire, de nouveaux hôtels à la splendide architecture ont été construits en un laps de temps sous la conduite du célèbre Fernand Pouillon, un architecte hors pairs, entre 1969 et 1972.

Dans le chapitre de la ressource humaine, trois instituts de formation furent ouverts à Bou-Saâda, Tizi-Ouzou et Alger/El Aurassi. Quand vous investissez dans la pierre, il faut investir implicitement dans l'homme. Ensuite, quand votre produit touristique est prêt, il faut aller le faire connaître à l'étranger. Cinq bureaux de représentations et de promotion de l'Algérie furent ouverts à Stockholm (Suède), Londres, Paris, Frankfurt et Bruxelles. Ce qui nous avait valu d'importants flux touristiques de Scandinavie, de Grande-Bretagne, de France et de plusieurs autres pays. Nos hôtels affichaient complets chaque été entre 1973 et 1979. A cette époque, qui était considérée comme l'âge d'or du tourisme algérien, la volonté politique n'avait pas failli, conjuguée à une parfaite adhésion citoyenne aussi. Une culture touristique se développait. J'ai vécu cette belle époque, et je la regrette énormément aujourd'hui, puisque j'ai débuté en février 1975 dans le domaine du tourisme.

Le mot de la fin...

Qui ne croit pas à la destination Algérie, ne croit pas à l'Algérie tout court !



Une étude lève le voile sur les principales craintes du continent

Ce que redoutent les populations africaines face au Covid-19

Par Fayçal Abdelaziz

Appréhension. Dans tous les pays interrogés, l'étude a mis au jour des niveaux d'inquiétude élevés quant à l'impact économique de la pandémie dans les mois à venir. Ils sont 60% des sondés, tous pays confondus, à estimer que la situation économique de leur pays va se dégrader contre 28% qu'elle va s'améliorer et 12% qu'elle ne va pas changer.

L'inquiétude à l'égard de la pandémie de Covid-19 s'est avérée très élevée en Afrique, tant sur le plan sanitaire que sur le plan économique. Si l'on se fie à l'étude réalisée récemment par le cabinet Deloitte, l'institut de sondage OpinionWay et l'agence Conseil 35°Nord, on constatera une forte inquiétude à l'égard des conséquences de cette épidémie. En plus des craintes liées à la propagation du virus et ses effets sanitaires, les Africains redoutent aussi l'impact économique de ce virus qui risque de provoquer des pénuries et des tensions financières.

Intitulée *« Les opinions publiques africaines face à la crise de Covid-19 »*, cette étude a été réalisée entre les 2 et 14 mai dans huit pays (Afrique du Sud, Algérie, Côte d'Ivoire, Egypte, Éthiopie, Maroc, République démocratique du Congo et Nigeria) auprès de 4.017 personnes, 500 en moyenne par pays, et représentatives de la population âgée de 18 ans et plus.

Ainsi, toutes les populations des pays interrogés ont exprimé une vive inquiétude concernant la propagation du Covid-19, avec un nombre de 8 personnes sur 10 qui se disaient inquiètes (81%/19%). Ce niveau d'inquiétude est légèrement inférieur à celui observé en France (88%) et en Italie (90%), pays beaucoup plus durement touchés par le virus.

Dans tous les pays interrogés, l'étude a mis au jour des niveaux d'inquiétude élevés quant à l'impact économique de la pandémie dans les mois à venir. Ils sont 60% des sondés, tous pays confondus, à estimer que la situation économique de leur pays va se dégrader contre 28% qu'elle va s'améliorer et 12% qu'elle ne va pas changer. L'Ethiopie se distingue par un pessimisme particulièrement élevé (82%), proche de celui observé en Europe, notamment en France (88%) et en Italie (76%). L'Egypte est le

seul pays où l'optimisme domine (44% pensent que la situation va s'améliorer contre 28% se dégrader et 28% ne va pas changer).

La majorité des personnes interrogées anticipent également une dégradation de la situation de leur entreprise ou de leur situation professionnelle (53% contre 22% va s'améliorer et 25% ne va pas changer). Cette crainte est particulièrement forte en Ethiopie (77%) et en Côte d'Ivoire (67%). Là encore, l'Égypte se distingue en anticipant plutôt une stabilité de la situation (41% ne va pas changer contre 28% se dégrader et 31% s'améliorer). Les Africains interrogés redoutent également une dégradation de leur situation financière personnelle (54% va se dégrader contre 22% s'améliorer et 24% ne va pas changer). Si l'inquiétude s'est avérée plus aiguë en Ethiopie (76%) et en Côte d'Ivoire (68%), en Algérie, la situation se singularise par des perceptions plus mitigées que dans les autres pays avec une majorité relative qui prévoit une situation inchangée.

Par ailleurs, en moyenne, les individus disposant des plus faibles revenus sont plus enclins à penser que leur situation financière professionnelle va se dégrader (59% pour 49% de ceux dont les revenus sont les plus élevés, à l'instar de ceux habitant en zone rurale (60% pour 49% en zone urbaine).

Des mesures de confinement approuvées

S'agissant des mesures de confinement adoptées par les gouvernements africains contre l'épidémie, elles sont largement approuvées dans tous les pays sondés. Le confinement de la population à domicile remporte l'adhésion de plus de 8 personnes sur 10 tous pays confondus (82% contre 18%). Il s'agit d'une approbation forte puisque 62% sont *« tout à fait »* d'accord avec cette mesure versus 20% *« plutôt d'accord »*. Les mesures locales de couvre-feu sont tout autant plébiscitées avec 81% des répondants se déclarant d'accord avec celles-ci, dont une majorité *« tout à fait d'accord »* (61% pour 20% plutôt d'accord). L'ensemble des gestes barrières et mesures de précaution testés dans l'étude sont majoritairement répandus.

Abordant la question de l'action des gouvernements pour limiter les effets de l'épidémie, la majorité des personnes ont exprimé leur confiance à l'égard des autorités, dont 52% ont accordé leur totale confiance contre 19%.

Cependant, une forte crainte de pénurie alimentaire a été soulevée dans les pays d'Afrique subsaharienne, tributaires des importations en denrées alimentaires. Les populations de cette région ont fait état d'une *« vive »* inquiétude face au risque de manquer de certains aliments dans les semaines qui viennent. Cette préoccupation de court terme est moins forte dans les pays du Maghreb, mais elle est majoritaire en Egypte.

Un pessimisme prédominant et marqué par l'augmentation de la pauvreté en Afrique a été, en outre, souligné dans la présente étude. La crainte d'une augmentation de la pauvreté est exprimée par plus de 8 personnes sur 10 (84%)■

Brice Chasles, directeur général de Deloitte Afrique :

“L’ampleur de la crise sanitaire en Afrique est pour le moment limitée”

Brice Chasles est directeur général de Deloitte Afrique qui regroupe l’ensemble des activités de Deloitte en Afrique francophone (Audit, Consulting, Risk Advisory, Financial Advisory, Tax & Legal, BPS), représentant plus de 1.300 collaborateurs et 45 associés dans 19 pays (Afrique du Nord, Afrique de l’Ouest et Afrique centrale). Il est aussi membre du comité exécutif de Deloitte France. Auparavant, il était vice-président et membre du conseil d’administration de Deloitte France (2010-2018). Ayant plus de 30 ans d’expérience, dont 20 en conseil financier accomplis en France et aux Etats-Unis, notamment dans les secteurs bancaire et assurances, M. Chasles a participé et dirigé plus de 400 projets de fusions et acquisitions dans plus de 40 pays.

L'ACTUEL : Quels sont les principaux objectifs de cette étude ?

Brice Chasles : L'étude Deloitte/OpinionWay/35°Nord intitulée *« Les opinions publiques africaines face à la crise de Covid-19 »* est le premier sondage réalisé en Afrique sur la perception sanitaire, économique et sociale de la pandémie par les populations. En réalisant l'étude dans huit pays couvrant l'ensemble des régions du continent et en interrogeant des échantillons représentatifs des populations dans chaque pays, nous voulions obtenir une radiographie la plus précise possible des opinions des citoyens africains face à cette pandémie, notamment sur leurs perceptions des conséquences économiques et sociales de cette crise.

En effet, la spécificité du continent africain est d'avoir été d'abord touché par la crise économique avant la crise sanitaire, dont l'ampleur est pour le moment limitée.

À qui s'adresse particulièrement la présente étude ; ciblez-vous en particulier les dirigeants gouvernementaux ?

Cette étude s'adresse à l'ensemble des personnes concernées par les conséquences de cette crise en Afrique, évidemment les gouvernements mais également les autorités sanitaires, les acteurs économiques et, plus globalement, l'ensemble de la société civile.

Les différentes questions abordées dans cette étude concernent aussi bien l'adhésion aux gestes barrières que la confiance placée dans le gouvernement dans la gestion de la pandémie, et ce sont là effectivement des indicateurs intéressants pour les pouvoirs publics afin de savoir si leurs campagnes de communication pour prévenir et rassurer les populations sont adaptées et bien reçues par ces dernières.

Concernant les conséquences économiques et sociales de la crise, aussi bien les pouvoirs publics que le secteur privé sont concernés par ces résultats. Les chiffres de notre étude illustrent d'ailleurs une forte inquiétude qui renvoie aux projections du Fonds monétaire international (FMI) et de la Banque mondiale qui anticipent sur une récession en 2020 : entre -2,1% et -5,1% selon la Banque mondiale, -1,6 % selon le FMI, la première récession depuis 25 ans, alors que l'Afrique avait peu subi les conséquences de la crise financière de 2008. A moins de 3% de croissance économique, l'Afrique créera de la pauvreté.

La confiance des ménages est un moteur important pour de nombreuses économies africaines, et leur vision de l'avenir est un indicateur indispensable pour appréhender la reprise économique dans les mois à venir. En tant qu'acteurs économiques opérant en Afrique, ces éléments sont importants pour la prise de décision concernant de futurs investissements dans les prochains mois.

Quelle lecture faites-vous des résultats de cette étude ?

Sur l'ensemble du continent africain, on peut dessiner trois grandes tendances avec les résultats de cette étude. En premier lieu, on constate que les niveaux d'inquiétude concernant la détérioration de leur situation professionnelle (53%) ou un affaiblissement de leur situation financière personnelle (54%) des citoyens africains sont analogues ou inférieurs aux moyennes en France et en Italie par exemple. Dans le cas de l'Algérie, seuls 45% des Algériens considèrent que leur activité professionnelle va se dégrader dans les prochains mois. Cela témoigne d'une certaine résistance et résilience algérienne et africaine, alimentées, notamment, par la réactivité de nombreux gouvernements qui ont su rapidement mettre en place des plans de soutien aux économies et d'accompagnement social des populations.

Dans un second temps, on note que des préoccupations spécifiques au continent africain ressortent. Ainsi, 54% des personnes interrogées redoutent une crise alimentaire et 84% redoutent une augmentation de la pauvreté. Il est important d'ailleurs de noter un décalage entre l'Afrique du Nord et l'Afrique subsaharienne sur le risque de pénurie alimentaire. Si on prend l'exemple de l'Algérie, seules 33% des personnes interrogées sont inquiètes contre 70% dans les pays d'Afrique subsaharienne du sondage.

Enfin, les gouvernements africains bénéficient en moyenne de taux de confiance plutôt élevés (81%), notamment ceux qui ont été très actifs en termes de communication aussi bien vers leurs partenaires internationaux qu'auprès des populations. À titre de comparaison, le gouvernement français n'est crédité que de 39% de confiance dans un sondage similaire contre 85% pour le gouvernement algérien.

En engageant directement le dialogue avec leurs citoyens, certains Etats africains ont réussi à ce que la pandémie soit prise en main à la fois par les gouvernants et les gouvernés. Cela transcende pour l'instant les clivages ou crispations politiques que l'on peut parfois observer sur le continent■

Entretien réalisé par
Fayçal Abdelaziz

Territoires occupés

Vers une troisième Intifada

Brasier. Outre le transfert dans la Ville sainte de l'ambassade des États-Unis, le plan Kushner prévoit d'établir la future capitale palestinienne à Abu Dis – et non pas à El Qods-Est (annexé en 1967 par l'entité sioniste en violation du droit international). Par ailleurs, l'entité sioniste annexerait les grandes colonies juives de Cisjordanie. L'Etat palestinien aurait une police mais pas d'armée. Les forces de l'entité sioniste garderaient le contrôle sur la vallée du Jourdan et les montagnes de Cisjordanie et se retireraient des localités administrées par l'Autorité palestinienne.

Par Rabah Abdessemed

La reconnaissance d'El-Qods comme capitale de l'entité sioniste en décembre 2017 ajoutée au transfert de l'ambassade des États-Unis font, sans aucun doute, partie intégrante d'un machiavélique plan de paix supposé ramener la paix entre les Palestiniens et l'entité sioniste. Concocté à la Maison-Blanche par le gendre du président Trump, Jared Kushner, le *« Deal du siècle »* est une supercherie qui dépasse tout entendement qui a été, du coup, aussitôt rejetée par, tout d'abord, les principaux concernés, à savoir les Palestiniens, et ensuite par la communauté internationale, exceptée l'Administration Trump.

La gifle du siècle et pour les Palestiniens et pour les Arabes

Aligné arbitrairement sur les positions du gouvernement israélien, le texte, qui impose des concessions majeures aux Palestiniens, dont notamment l'abandon de Jérusalem, a été immédiatement rejeté par le président de l'Autorité palestinienne, Mahmoud Abbas (Fatah), et par le Hamas, au pouvoir à Gaza. Le timing de son annonce était parfait pour Benjamin Netanyahu. Et pour cause, le plan est dévoilé cinq semaines à peine avant les élections israéliennes du 2 mars 2020, alors que le Premier ministre n'a jamais été aussi affaibli à cause de ses accusations de corruption. De quoi mobiliser son électorat, et même attirer les voix d'extrême droite. Depuis qu'il est au pouvoir, *« Bibi »* a souhaité imposer le récit israélien dans la diplomatie internationale, comme aucun Premier ministre ne l'avait fait avant lui. Son but : prouver à son électorat, très sensible au discours nationaliste, qu'un *« Israël rayonnant [à l'international] n'est possible qu'avec lui »*.

Le dévoilement du plan Trump était le point d'orgue de cette stratégie. Natanyahu s'est présenté comme le dirigeant d'un petit pays du Moyen-Orient ayant réussi à imposer sa vision à la première puissance mondiale. Furieux, le président palestinien, Mahmoud Abbas, s'est emporté contre ce projet d'État discontinu (Cisjordanie morcelée et bande de Gaza), séparé d'El-Qods-Est par la barrière de sécurité et sans droit de retour dans l'entité sioniste pour les réfugiés. Bref, Washington enterre le projet de deux États le long de la ligne verte (armistice de 1949) avec leurs capitales à El-Qods. Pour soumettre les Palestiniens, Donald Trump comptait sur les pétrodollars du prince héritier saoudien Mohammed ben Salman. Celui-ci avait déclaré à ce sujet au quotidien *The Atlantic* : *« Il faudrait que les Palestiniens acceptent ce qui leur est proposé ou qu'ils la bouclent. »* Outre le transfert dans la Ville sainte de l'ambassade des États-Unis, le plan Kushner prévoit d'établir la future capitale palestinienne à Abu Dis – et non pas à El Qods-Est (annexé en 1967 par l'entité sioniste en violation du droit international). Par ailleurs, l'entité sioniste annexerait les grandes colonies juives de Cisjordanie.

L'Etat palestinien aurait une police mais pas d'armée. Les forces de l'entité sioniste garderaient le contrôle sur la vallée du Jourdan et les montagnes de Cisjordanie et se retireraient des localités administrées par l'Autorité palestinienne.

La colère couve dans les territoires occupés

Tous les signes avant-coureurs d'un été chaud, voire d'une troisième Intifada dans les territoires occupés sont là. Des manifestations anti-plan israélien par rapport au plan d'annexion de la Cisjordanie ont eu lieu le 5 juin dernier à Tulkarem, en prélude à la présentation par le Premier ministre israélien Benjamin Netanyahu, ce début juillet, de la stratégie d'action à son gouvernement et à la population. Tout porte à croire que la population palestinienne locale qui réside à l'étranger ne restera pas les bras croisés.

Le projet avorté fomenté par les ennemis du peuple cher au Chahid Yasser Arafat sera voué à l'échec quoique les sionistes comptent l'imposer par la force faisant fi du droit international et des appels pressants de l'Onu à l'adresse d'Israël de reconsidérer ses méprisables desseins expansionnistes.

Par ailleurs, force est de constater que sur le plan de la politique intérieure, des voix quand bien même minoritaires se sont élevées contre l'actuel Premier ministre sioniste redoutant des conséquences sécuritaires et diplomatiques très négatives de l'application du plan de l'annexion de la vallée du Jourdain (bande de terres agricoles qui compte pour 30% de la Cisjordanie et plus de 130 colonies), ainsi que la création d'un État palestinien sur un territoire réduit et sans Jérusalem-Est pour capitale.

Une solution acceptable que dans la tête du duo Trump-Netanyahu, balayant d'un revers de main les aspirations des Palestiniens qui voient malheureusement tous les espoirs d'une paix durable avec les sionistes fondre comme neige au soleil.

D'ailleurs, l'Institut démocratique d'Israël, centre de recherche basé à Jérusalem, a publié, le 3 juin 2020, un sondage qui montre que 50% des Israéliens appuient le projet, 31% s'y opposent et 19% *« ne se prononcent pas »*. Et parmi les 711 personnes interrogées, 58% estiment que *« l'opportunité historique »* présentée par Benjamin Netanyahu pourrait mener à une troisième Intifada, soulèvement palestinien contre l'occupation. Dans le chapitre international, à mesure que la date de la mise en œuvre du plan d'annexion approche, on assiste à une levée de boucliers d'un certain nombre de pays dans le monde, et en première ligne, l'Algérie qui a de tout temps défendu la cause palestinienne et exprimé son soutien *« inconditionnel »* au droit du peuple palestinien au recouvrement de tous ses droits nationaux légitimes et à l'établissement de son Etat sur les frontières du 4 juin 1967, avec Al-Qods comme capitale. D'autre part, 25 Etats européens ont demandé à Israël d'annuler ses plans israéliens d'annexion de pans de la Cisjordanie occupée. De son côté, le ministre français des Affaires étrangères, Jean-Yves le Drian, a renouvelé son appel à Israël de revenir sur sa décision d'annexer des terres palestiniennes en Cisjordanie, soulignant qu'*« une telle décision ne peut pas rester sans réponse »*, ont rapporté des médias palestiniens. *« Nous appelons le gouvernement israélien à s'abstenir de toute mesure unilatérale, en particulier l'annexion de territoires »*, a déclaré Le Drian devant l'Assemblée nationale, selon l'agence de presse palestinienne Wafa. Plus menaçant, le ministre français des Affaires étrangères a ajouté : *« Aucune décision de ce type ne peut rester sans réponse. »* Précédemment, la France avait affirmé que la décision d'annexion *« ne pouvait passer sans conséquences pour les relations de l'Union européenne avec Israël »*. Mais comme dit le proverbe : *« Il est aisé de dire, et autre chose de faire■ »*

Ne subissez plus l'information économique

lisez juste l'essentiel

www.actuel-dz.com

Hommage à Mohamed Belazzougui

Le professeur de toutes les générations part à la retraite

Reconnaissance. En comité restreint et en adéquation avec les mesures barrières imposées dans le cadre de la lutte contre la propagation de la pandémie de Covid-19, le ministre de l'Habitat, de l'Urbanisme et de la Ville, Kamel Nasri, en présence de son homologue de l'Enseignement supérieur et de la Recherche scientifique, Chems Eddine Chitour, a organisé, le 27 mai dernier au siège de son ministère, une cérémonie en hommage au professeur Mohamed Belazzougui, directeur général du Centre national de recherche appliquée en génie parasismique (CGS), à l'occasion de son départ à la retraite, après 42 années de bons et loyaux services. Il est remplacé par le Docteur Hakim Bechtoula.

« *C'est avec un pincement au cœur et un très grand honneur que nous nous sommes réunis pour dire à ce grand monsieur au revoir ! J'espère qu'il pourra profiter des vertus d'une retraite bien méritée, tout en souhaitant, de tout mon cœur, qu'il ne s'éloigne pas trop de cette maison qui est la sienne.* » Un bel hommage rendu par le ministre de l'Habitat, Kamel Nasri, mais aussi par les pairs du professeur Mohamed Belazzougui, l'un des plus brillants spécialistes algériens en matière de

construction. Mais il y a quelque chose de déconcertant dans le regard de cet *« illustre quidam »*. Très peu bavard, Mohamed Belazzougui vous marque avant tout par sa grande modestie et sa simplicité, à en faire rougir plus d'un.

Bien que connu et reconnu pour ses travaux de recherche dans le domaine du BTP, le désormais ex-directeur du Centre national de recherche appliquée en génie parasismique (CGS) est aussi l'un des *« piliers »* du secteur de l'habitat

en Algérie. Emu jusqu'aux larmes en cette occasion qu'il qualifie *« d'heureuse surprise »* et de *« geste de reconnaissance »*, M. Belazzougui a daigné remercier l'ensemble des personnes qui ont pensé à lui rendre cet hommage. *« J'ai consacré presque un demi-siècle au secteur de la construction, aussi bien dans la période où j'étais au ministère des Travaux publics que celle au ministère de l'Habitat. J'espère que cette expérience m'aura permis de donner autant que j'ai reçu, en sachant que je resterai toujours fidèle à cette grande famille »*, déclare le directeur du CGS.

En effet, le riche parcours académique de ce cadre supérieur du ministère de l'Habitat est loin de laisser quiconque *« de marbre »*. Ingénieur d'Etat diplômé de l'Ecole nationale polytechnique en 1967, il décroche, deux ans après, un DEA (Diplôme d'études approfondies) en mécanique du solide, à l'Université de Paris. Il agrémente le tout d'un doctorat en architecture en 1972, qu'il obtient à l'Université de Paris également.

Après être passé par le ministère des Travaux publics puis celui de l'Habitat, le professeur Belazzougui prend les rênes du Centre national de recherche appliquée en génie parasismique (CGS), qui fut créé en 1985, quelques années après le séisme de Chlef

(1980) ; évènement qui aura servi de catalyseur à cette initiative. Le CGS deviendra opérationnel en 1987 sous la tutelle du ministère de l'Habitat, chargé de la construction. Sur le plan académique, Mohamed Belazzougui est l'auteur de nombreuses études et ouvrages consacrés à l'activité de la construction, en plus de son apport en tant que conférencier au sein des universités algériennes et internationales.

Dans un premier commentaire empreint d'émotion et de nostalgie, Kamel Nasri confie que cette cérémonie *« n'est qu'un symbolique renvoi d'ascenseur à Mohamed Belazzougui en reconnaissance à ses efforts déployés durant toutes ces années de travail et de labeur au service du secteur de l'habitat en Algérie. »* De son côté, le ministre de l'Enseignement supérieur et de la Recherche scientifique, Chems Eddine Chitour, déclare : *« J'ai tenu à venir personnellement saluer mon ami Mohamed Belazzougui afin de le remercier pour tout ce qu'il a donné à l'Algérie. J'espère, néanmoins, qu'il continuera de nous accompagner à travers son expérience et ses conseils, dont nous avons grand besoin. »*

Ahmed Belayat, directeur général du CNL (Caisse nationale du logement), y va, lui aussi, de sa petite fleur : *« Sur le plan éthique et moral, notre ami Belazzougui est une personne exceptionnelle. Sur le plan professionnel, il s'agit-là d'un homme qui a donné une dimension internationale à cette institution. »*

Même son de cloche chez le directeur général de l'AADL, Tarek Belaribi, et le directeur de l'Organisme national de contrôle technique de la construction, Boumediène Oukaci, qui, au-delà des remerciements de circonstances, évoquent *« un modèle à suivre »* pour la jeune génération.

Bon vent Professeur !

K. B.

El Hadj Mohamed Fechkeur

L'artisan de la formation des pétroliers nous quitte à jamais

Après de loyaux services à la Sonatrach et à l'ensemble du secteur pétrolier, El Hadj Mohamed Fechkeur a décidé de lancer avec ses enfants une entreprise de services pétroliers créée en 1996, à savoir RED MED, considérée parmi les groupes privés nationaux les plus performants.

Il était connu pour être à l'origine de la formation de milliers de cadres du secteur des hydrocarbures. Lui, c'est El Hadj Mohamed Fechkeur qui nous a quittés le 6 juin dernier. Né le 29 novembre 1937 à Laghouat, surnommé Mokadem, c'est le fils de l'imam Si Hadj Amar.

Son parcours est plein d'exploits, de courage, et beaucoup de cadres de Sonatrach et du secteur des hydrocarbures reconnaissent en lui cet homme honnête. En 1955, il convient avec le FLN, dont il fait partie dès cette époque, de partir en France, à Paris plus exactement, pour se former puis ensuite à Tunis. Il acquiert tout le savoir pour préparer la future indépendance du secteur pétrolier et gazier algérien. A l'indépendance de l'Algérie, il est sollicité par le ministère de la Défense nationale pour rejoindre le programme de développement des entreprises nationales. Il rejoint, enfin, l'Institut algérien du pétrole (IAP) auquel il permettra de devenir un Institut de premier ordre reconnu dans le monde entier.

Après de loyaux services à la Sonatrach et à l'ensemble du secteur pétrolier, El Hadj Mohamed Fechkeur a décidé de lancer avec ses enfants une entreprise de services pétroliers créée en 1996, à savoir RED MED, considérée parmi les groupes privés nationaux les plus performants. Ces amis témoignent qu'il aimait toujours répéter cette célèbre citation de Jean Bodin : *« Il n'y a de richesse que d'hommes »*, et que c'était aussi un homme au sourire contagieux qui incite à le connaître. *« C'est à Hassi Messaoud que je trouve mon inspiration. Tout au long de ma carrière, j'ai formé plus de 5.000 techniciens. On n'avait pas besoin de tous les moyens qu'il y a aujourd'hui. Tout a été fait en ramassant par-ci par-là les ingrédients de la réussite »*, disait-il dans un entretien qu'il a accordé au quotidien *Cresus* quelques mois avant sa disparition. Pour la majorité de ses amis et collègues, il fut l'artisan de la formation des hommes qui eurent à prendre en charge les destinées pétrolières de l'Algérie.

Mohamed Fechkeur a consacré sa vie entière au service de la jeunesse et de sa formation dans plusieurs domaines du secteur des hydrocarbures, comme le forage pétrolier■

F. A.

خيّر بدّل جدّد
Dima
ooredoo
المكالمة بسعر 5 دج لـ 30 ثانية
• مكالمات مجانية نحو Ooredoo في حدود إستخدام عقلاني
• 30 يوم تسجيل مهدى في الخدمتان ANA FLIX و ANA ZIK على إشتراكات
ديما 1200، 2000 و 3500 (الدخول للتطبيق فقط)
• إشتراكات ديما Ooredoo صالحة مدة 30 يوم إبتداء من تاريخ الشراء أو التجديد
• دقائق ورسائل قصيرة مهداة صالحة نحو كل الشبكات الوطنية
• فايسبوك مجاني وغير محدود بعد نفاذ حجم الإنترنت
ooredoo
عيش الإنترنت
ooredoo.dz

Art & Science of Amazing Protection