

**Deuxième conférence des Nations Unies sur les Pays en
développement sans Littoral - Vienne du 3 au 5 novembre 2014**

**Allocution de Monsieur Amar GHOUL,
Ministre des Transports de la République Algérienne
Démocratique et Populaire**

**Son Excellence, Monsieur le Secrétaire Général des Nations Unies ;
Son Excellence, Monsieur le Président de la République de
l'Autriche ;
Excellences Mesdames et Messieurs les Chefs d'Etats et de
Gouvernements ;
Mesdames et Messieurs les Ministres ;
Son Excellence, Monsieur le Président de l'Assemblée Générale ;
Monsieur le Président de la Conférence ;
Mesdames et Messieurs ;
Honorable assistance ;**

Permettez-moi tout d'abord d'adresser au Gouvernement autrichien, mes remerciements les plus sincères pour l'accueil réservé aux différentes délégations ici présentes mais aussi d'avoir bien voulu abriter cette deuxième conférence des Nations Unies sur les Pays en Développement Sans Littoral et de donner ainsi l'occasion de débattre de la situation qui prévaut dans ces pays défavorisés par leur position géographique et d'arrêter un certain nombre de mesures pour la prise en charge de leurs préoccupations.

Permettez-moi également en cette occasion, de souligner le rôle important de l'Algérie dans le processus de développement en Afrique et de vous confirmer l'engagement du Gouvernement algérien pour œuvrer à la prospérité du continent et à répondre aux préoccupations des pays géographiquement défavorisés, notamment des Pays en Développement Sans Littoral.

En effet, en sa qualité de pays ayant participé activement à la conférence d'Almaty, l'Algérie a entamé très tôt, sous l'impulsion de Son Excellence, Monsieur Abdelaziz BOUTEFLIKA, Président de la République, un processus de mise en œuvre du programme d'action découlant de cette conférence en intégrant dans ses différents plans de développement, la dimension régionale et la nécessité d'assurer des connexions avec les différents pays limitrophes, d'apporter l'assistance financière pour certains projets d'infrastructures, de mobiliser les bailleurs de fonds pour le financement de projets structurants et de défendre sur le plan régional et international la cause de ces pays.

Le travail amorcé lors de la première conférence dite conférence d'Almaty d'août 2003 dont l'objectif principal était de favoriser l'établissement de systèmes efficaces de transport dans tous les Pays en Développement Sans Littoral, a permis certes de réaliser des progrès notables dans plusieurs domaines tels que les politiques de transit, l'amélioration des infrastructures, les échanges internationaux et la facilitation du commerce, mais les économies de ces pays restent fragiles du fait de leur vulnérabilité aux chocs extérieurs, de l'absence de diversification de leurs exportations, de leurs faibles capacités de production, de leur manque de compétitivité sur le plan des exportations et des coûts de transport et de transit élevés auxquels ils font face.

Au cours de la décennie à venir pour le développement, il nous paraît utile de se pencher sur les besoins particuliers des Pays en Développement Sans Littoral de manière intégrée et de veiller à ce qu'ils puissent introduire des changements structurels dans leurs économies pour être en mesure d'accéder au développement durable et de surmonter les conséquences négatives liées aux contraintes géographiques.

Pour ce faire, nous soumettons à cette auguste assemblée quelques recommandations qui sont de nature à favoriser l'amélioration des conditions des Pays en Développement Sans Littoral et à prendre en charge les attentes de leurs populations :

1. En Matière d'infrastructures :

- A l'échelon sous régional, les organisations devraient élaborer et mettre en œuvre des projets prioritaires de renforcement des infrastructures et intégrer l'application du Programme d'action d'Almaty à leurs programmes de travail pertinents.
- La mise en place d'un système sûr, fiable et efficace de transport en transit, qui est l'objectif primordial du Programme d'action d'Almaty, reste essentielle pour que les pays en développement sans littoral réduisent les coûts de transport et améliorent leur compétitivité sur les marchés régionaux et mondiaux.
- L'impérieuse nécessité de se pencher sur les besoins particuliers PEDSL de manière intégrée et veiller à ce qu'ils puissent introduire des changements structurels dans leurs économies pour être en mesure d'accéder au développement durable et de surmonter les conséquences négatives que leurs contraintes géographiques font peser sur les moyens de subsistance de la population.
- La nécessité d'accroître les investissements dans les infrastructures physiques aussi bien dans les PEDSL que dans les pays de transit pour remédier aux liaisons manquantes et mettre à niveau les infrastructures de transport. Les investissements gagneraient à être orientés vers les infrastructures d'information et de communication, en particulier les réseaux à haut débit, afin d'améliorer la connectivité de ces pays et la fiabilité des réseaux de communication et d'approvisionnement en électricité;

- Les pays d'une même région et les communautés économiques régionales devraient formuler des stratégies claires de mise en œuvre pour les programmes relatifs aux infrastructures, surtout ceux qui sont susceptibles de promouvoir l'intégration régionale et de renforcer les échanges au sein d'une même région mais aussi intra-régions;
- La création de mécanismes de financement novateurs visant à combiner les contributions publiques et privées pour financer le développement des infrastructures, notamment à travers les partenariats public-privé,

2. En matière d'Investissement dans la coopération au transit et à la facilitation du commerce :

- Les pays en développement sans littoral et leurs partenaires de transit devraient continuer d'harmoniser les politiques et de simplifier et de normaliser les règles, les documents et les formalités de passage à la douane et aux frontières;
- Il faudrait reproduire les initiatives de facilitation du commerce qui se sont révélées efficaces, telles que les postes frontière communs, et les financer intégralement pour garantir leur efficacité, et cela en consultation avec les institutions de gestion des corridors;
- Il conviendrait de porter une attention plus grande à la sécurité routière dans les corridors de transit, ainsi qu'aux soins de santé et aux aires de stationnement des camions;
- Il est nécessaire d'éliminer les barrières non tarifaires le long des corridors, car elles ralentissent le transit et rendent l'emprunt de ces itinéraires plus onéreux,

- Un système commercial multilatéral équitable, juste, transparent, inclusif et prévisible devrait appuyer une véritable ouverture des marchés et la création de débouchés pour les pays en développement, et particulièrement pour les plus petits et plus vulnérables, tels les pays en développement sans littoral. Il faudrait que le Cycle de négociations de Doha pour le développement progresse plus vite pour que ces pays en tirent un bénéfice, notamment dans les domaines qui ont de grandes retombées positives sur les flux commerciaux des PEDSL,
- L'accès aux marchés doit être amélioré pour les produits agricoles et non agricoles en provenance des pays en développement sans littoral pour que ceux-ci puissent véritablement participer au régime commercial mondial,
- La procédure d'adhésion devrait être simplifiée pour les PEDSL, afin de tenir compte des niveaux de développement de chacun et des besoins et problèmes spécifiques résultant du handicap géographique que constitue l'enclavement. Toutes les dispositions relatives au traitement spécial et différencié prévu dans l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce et dans tous les accords de l'OMC devraient s'appliquer à ces pays candidats à l'adhésion.

3. Renforcement du rôle du secteur privé :

- Les PEDSL devraient renforcer les cadres directeurs concernant les partenariats entre secteurs public et privé et mettre en place les instruments juridiques et les institutions nécessaires pour accroître le rôle du secteur privé;
- Les PEDSL et leurs partenaires de développement devraient renforcer les capacités du secteur privé, en particulier l'entreprenariat des petites et moyennes entreprises;

- De même, aux niveaux sous régional, régional et mondial, le secteur privé devrait être autorisé à participer et contribuer à la formulation des politiques régionales et mondiales et des instruments juridiques.

4. Le rôle de la communauté internationale : La Communauté internationale devrait :

- accroître l'appui financier et technique qu'elle fournit aux PEDSL et à leurs voisins de transit pour soutenir les initiatives favorisant la coopération et réduisant les coûts et mettre en place des modalités logistiques harmonisées.
- augmenter le financement des infrastructures de transport en transit, de l'énergie et des technologies de l'information et des communications, ainsi que des projets de facilitation du commerce dans les PEDSL et de transit, de façon à améliorer la connectivité intr-arégionale, à compléter les tronçons manquants et à veiller au bon fonctionnement des couloirs maritimes stratégiques.
- ouvrir davantage les marchés aux produits en provenance des PEDSL pour réduire les coûts élevés des frais de transaction découlant de leurs désavantages géographiques.
- renforcer son soutien à l'Initiative Aide pour le commerce, du fait qu'elle assure un appui fondamental pour aider les PEDSL à appliquer les accords internationaux, à renforcer de manière stratégique leurs capacités de production, à développer leurs infrastructures et à être plus compétitifs sur les marchés mondiaux.
- fournir une plus grande assistance financière et technique aux PEDSL en vue du renforcement de leurs capacités de production et d'une industrialisation durable et intégrée. Il faudrait

également allouer une plus grande part d'aide aux secteurs de production et prendre des mesures susceptibles de stimuler l'investissement dans le secteur privé dans les PEDSL et d'accroître la productivité agricole, les transferts de technologie et l'assistance, en vue de l'expansion du secteur des services.

L'aide publique au développement reste la principale source d'investissements pour le développement des infrastructures de transport dans les pays en développement sans littoral. A ce titre, Les pays donateurs, les institutions financières internationales et les organismes de développement, devraient augmenter les ressources financières qu'ils consacrent aux projets de développement des infrastructures de transport en transit dans PEDSL et de transit.

L'aide publique au développement, l'Aide pour le commerce et la coopération Sud-Sud devraient être renforcées et pleinement mises à profit pour surmonter les obstacles matériels et immatériels qui isolent les PEDSL des grands courants du commerce mondial.

Il convient de réfléchir à des sources innovantes de financement, notamment la possibilité d'orienter les envois de fonds des travailleurs migrants vers des activités productives et des obligations destinées au financement de projets d'infrastructures

Les PEDSL sont appelés à mettre en œuvre des politiques industrielles actives pour promouvoir la diversification et la transformation structurelle de leurs économies et de leurs exportations, accroître la productivité agricole et le secteur des services, renforcer le rôle du secteur privé et promouvoir la science, la technologie et l'innovation.

Il est impérieux que les intérêts des PEDSL soient clairement pris en compte dans le programme de développement pour l'après-2015 afin de pouvoir être défendus avec succès et de manière cohérente, dans le cadre d'un processus mondial.

S'agissant plus particulièrement de la participation de l'Algérie dans la prise en charge des préoccupations des pays en développement sans littoral, il est à noter que sa position est clairement affichée tant sur le plan national à travers ses différents programmes de développement qui intègrent pleinement la dimension régionale et la situation des pays sub-sahariens, que sur le plan régional et international en défendant ardemment les intérêts de ces pays.

Cette position est illustrée comme suit :

1. En matière de coopération régionale et de désenclavement des pays sub-sahariens :

Il est à souligner l'apport technique et financier de l'Algérie au profit de plusieurs projets d'infrastructures routières.

- **Dans le cadre du Comité de Liaison de la Route Transsaharienne**, organe de la concertation et de coordination, chargé du projet de la route transsaharienne, dont l'Algérie assure le Secrétariat Général.

Ce projet, qui est essentiel pour les échanges régionaux Nord-Sud permettra aux pays comme le Tchad, le Mali, le Niger et le Nigeria, mais également à d'autres pays africains, d'accéder aux marchés maghrébins et européens. Il permettra, par ailleurs, la réalisation d'autres projets comme ceux initiés dans le cadre du NEPAD (Liaison en fibre optique Alger–Lagos et raccordement des gisements gaziers du nord du Nigeria vers un port gazier Algérien).

A noter que la liaison routière transsaharienne est entièrement construite et revêtue dans sa partie algérienne jusqu'à la frontière du Niger, sur un linéaire de 2415 km et que l'Algérie apporte une aide technique et financière au Niger pour la réalisation des études du tronçon nigérien.

- **Dans le cadre de la coopération entre l'Algérie et le Niger** en matière d'infrastructures qui porte sur les différentes actions définies dans le comité bilatéral frontalier algéro-nigérien et la commission mixte algéro-nigérienne. Il s'agit de :
 - La réalisation de l'étude technique détaillée du projet par un bureau d'études algérien, du tronçon Arlit-Assamaka sur 223 Km en territoire nigérien. Cette Étude est achevée et a été remise à la partie nigérienne en octobre 2007 (étude financée par l'Algérie).
 - Soutien de l'Algérie auprès des bailleurs de fonds à l'effet de la mobilisation des financements nécessaires à la réalisation du tronçon Arlit - Assamaka (225 km). Le financement est assuré avec les fonds arabes (BID, BADEA, OFID, FKDA) qui assurent la prise en charge de 125 km et la BAD qui finance la réalisation de 100 km.

Ce projet, qui s'inscrit dans une politique de coopération et de bon voisinage, est appelé à faciliter le déplacement des personnes et des marchandises entre les deux pays et à participer au développement et au désenclavement de la zone frontalière.

- **Dans le cadre de la coopération entre l'Algérie et le Mali** en matière d'infrastructures qui porte également sur les différentes actions définies dans le comité bilatéral frontalier algéro-malien et la commission mixte algéro-malienne. Ces actions portent sur :
 - L'achèvement de l'étude d'Avant Projet Détaillé (APD) sur 395 Km entre Silet et Timiaouine et de l'avancement du balisage de la même section.
 - Le lancement des travaux de construction de la 1^{ère} tranche de 200 km de la branche malienne (395 km) entre Silet (Tamanrasset) et Timiaouine (à la frontière avec le Mali), pris en charge au titre du programme quinquennal 2010-2014.

- Dans le cadre de l'assistance apportée aux infrastructures routières avec la Mauritanie et des projets routiers avec la Libye.

2. Dans le cadre Le Nouveau Partenariat Pour le Développement de l'Afrique « NEPAD »

En effet, l'Algérie, en sa qualité de co-initiateur de ce nouveau partenariat au niveau africain, symbole de l'auto prise en charge du Continent de son propre développement, joue un rôle important pour l'impulsion d'une véritable dynamique au niveau régional et permettre ainsi aux populations africaines notamment celles se trouvant dans des régions enclavées, d'accéder au bien être et ce à l'instar de toutes les populations du monde.

Dans ce cadre, l'Algérie milite pour la réalisation des objectifs du NEPAD et pour relever les défis de développement notamment des infrastructures de base et la mise en place de projets phares du transport qui consistent à :

- Améliorer l'efficacité, la sécurité et la fiabilité des transports;
- Renforcer les capacités des Communautés Economiques Régionales et des services connexes;
- Préparer à l'avance les projets et les programmes;
- Développer les projets de facilitation pour l'ensemble des modes de transport.

3. Dans le cadre des différents plans nationaux de développement :

L'Algérie a retenu comme principe cardinal, l'intégration de la dimension régionale, notamment africaine dans tous les programmes de développement déjà réalisés ou en cours de réalisation, à travers :

- **Les différents ports commerciaux en exploitation ou en cours d'étude.**

En effet, l'ensemble des ports algériens sont reliés aux réseaux ferrés, routiers et autoroutiers et permettent ainsi d'assurer une le transfert

et l'acheminement par différents modes de transport des marchandises diverses sur tout le territoire national et à destination des pays limitrophes.

Dans ce cadre, le port de Djen Djen et le projet du port centre, sont appelés à devenir des « gate ways » (portails) pour l'Algérie et pour les pays sub-sahariens et africains.

- **Le programme de développement ferroviaire à l'horizon 2025.**

En plus de la Rocade Nord et de la Rocade des Hauts Plateaux, le réseau ferré algérien comprend également trois pénétrantes reliant le Nord au Sud du Pays.

La première reliant le Nord Ouest du Pays au Sud Ouest à travers la ligne Oran-Béchar d'une longueur de plus de 600 km en exploitation, la seconde reliant le Nord Centre du pays au sud Est à travers la ligne Constantine-Touggourt et la troisième reliant la Nord est du Pays au Sud Est à travers la ligne minière.

Ce réseau est appelé à se renforcer davantage avec la réalisation d'une nouvelle pénétrante du Nord Centre vers la région pétrolière de Hassi Messaoud, traversant plusieurs agglomérations importantes telles que Blida - Djelfa – Laghouat – Ghardaia et Hassi Messaoud et les pénétrantes allant vers le Grand Sud algérien pour atteindre, dans un premier temps, les Wilayate de Tamanrasset et Tindouf.

L'ensemble de ce réseau est conçu de manière à assurer la continuité de la chaîne de transport par voie routière ou par voie aérienne vers les pays limitrophes au niveau du Sud du pays, à partir de bases logistiques à créer au niveau de zones stratégiques.

- **Le programme de développement routier et autoroutier à l'horizon 2025.**

En plus de la route transsaharienne considérée comme un axe pivot pour le désenclavement des régions sub-sahariennes, le réseau routier et autoroutier algérien en exploitation ou en cours de réalisation ou d'étude, participe pleinement à la prise en charge de la préoccupation liée à la situation géographique défavorable des pays sans littoral.

Comme il est important de signaler que, durant le quinquennal en cours, de grandes actions ont été engagées sur la route transsaharienne, **destinées à lui conférer un statut d'autoroute Nord-Sud sur un linéaire totalisant 1.013 Km** et traversant successivement les Wilayas de Blida, Médéa, Djelfa, Laghouat et Ghardaia.

Les travaux du tronçon entre la Chiffa et Berrouaghia qui constitue la partie la **plus complexe** de ce grand projet, sont en cours.

- **Le programme de développement aéroportuaire :**

Dans le cadre de son plan de développement dans le domaine de l'aviation civile, l'Algérie a retenu comme objectifs, la réalisation de hub au niveau de certains aéroports tels que celui d'Alger, de Ghardaia et de Tamanrasset qui peuvent contribuer largement au désenclavement des pays africains sans littoral et le renforcement de la flotte du pavillon national afin de lui permettre de densifier ses dessertes notamment à destination des pays africains.

Additionnellement à tous ces projets, il y a lieu de retenir les actions engagées auprès de la BAD pour tenir une réunion dans ce sens en Algérie, les projets de l'énergie solaire au sud de l'Algérie qui pourraient contribuer au développement des pays sub-sahariens et de la prochaine réunion des compagnies aériennes africaines qui se

tiendra à Alger du 11 au 13 novembre 2014 et qui offrira une occasion pour évaluer la situation de ce sous-secteur et arrêter une feuille de route pour une meilleure prise en charge de cette activité et une meilleure couverture de l'Afrique en la matière.

En conclusion, il y a lieu de noter que sous l'impulsion de Son Excellence, Monsieur Abdelaziz BOUTEFLIKA, Président de la République qui accorde un intérêt particulier au développement des pays africains et plus particulièrement des Pays en Développement Sans Littoral, tous les projets inscrits au titre des différents plans de développement intègrent comme axe prioritaire, la desserte des pays sub-sahariens de manière à leur permettre, à travers les infrastructures ferroviaires, routières et portuaires et aéroportuaires algériennes d'atteindre plus facilement les ports et les pays maghrébins et européens et de promouvoir ainsi les échanges commerciaux avec ces différents pays au profit de leurs populations.

Merci pour votre aimable attention.