

**REALISER LES GRANDS PROJETS NATIONAUX
D'INFRASTRUCTURE ECONOMIQUE PAR LE RECOURS
AUX RESSOURCES FINANCIERES NATIONALES**

AOUT 2002

I- INTRODUCTION

Dans le cadre de la vocation qui est la sienne, le Forum des Chefs d'Entreprises continue à apporter sa contribution régulière au débat national sur la situation économique que traverse notre pays et sur les perspectives qui s'ouvrent à lui, pour assurer une relance décisive de son développement économique et social.

A l'occasion du séminaire international qu'il a pris l'initiative d'organiser, en Janvier dernier, sur le thème « quel développement économique et social pour l'Algérie ? », une des conclusions qui s'était dégagée avait trait à la nécessité pour l'Etat, par delà les réformes structurelles qu'il doit continuer à mettre en oeuvre, d'intervenir de manière volontariste dans le champ économique pour une impulsion directe du développement dans un certain nombre de secteurs porteurs qu'il est aisé de définir.

Les bons résultats que notre pays enregistre, ces dernières années, en matière de grands équilibres macro – financiers devraient, en bonne logique, nous encourager à être plus entreprenants. Il serait, à l'évidence, tout à fait inacceptable que la bonne santé financière de notre économie, sur un plan global, ne trouve pas de traduction concrète au niveau des performances sectorielles, en termes d'activités, de revenus et de création d'emplois. S'il est compréhensible que les activités économiques soient ralenties en phase de détérioration des comptes économiques de la Nation, la morosité actuelle ne pourrait s'expliquer que par la faiblesse de l'initiative publique et l'incapacité à donner corps à des projets économiques viables sur le moyen et long terme.

C'est pourquoi, l'opinion du Forum des Chefs d'Entreprises est que les autorités économiques devraient prendre la responsabilité de la mise en oeuvre d'une politique plus volontariste en matière d'interventions économiques et, ce faisant, afficher des ambitions plus grandes et plus concrètes en matière de relance de l'économie nationale et de créations d'emplois. Il est vrai que dans le cadre d'un tel programme, deux écueils sont à éviter :

- D'une part, prendre garde aux mesures et actions qui risqueraient de remettre en cause inutilement les équilibres financiers du pays. Au delà, toute ressource financière disponible devrait pouvoir être investie dans l'économie nationale ;*
- Eviter, d'autre part, les dépenses budgétivores ou d'apparat et cibler, de manière prioritaire, toutes les actions et tous les projets à fort rendement économique et dont l'impact à l'échelle nationale serait le plus significatif.*

C'est, dans cet esprit, que le Forum des Chefs d'Entreprises propose la mise sur pied d'un programme de réalisation des grands projets d'infrastructures économiques comme un des axes de cette politique de relance de l'économie nationale.

II- LES JUSTIFICATIONS DU PROGRAMME

La mise en place d'un programme national de réalisation de grands projets d'infrastructures économiques trouve ses justifications dans la nécessité de surmonter, aussi rapidement que possible, les obstacles essentiels suivants :

- *En tout premier lieu, il s'agit de rattraper les retards immenses en matière de développement de l'infrastructure économique que notre pays a accusés au cours des quinze dernières années, une période au cours de laquelle les moyens financiers de l'Etat étaient sérieusement limités et les priorités économiques, axées sur l'assainissement, la stabilisation et l'ajustement structurel. Ces retards dans la modernisation des grandes infrastructures publiques constituent aujourd'hui, faut il le signaler, une des contraintes les plus sérieuses à toute politique nationale de développement économique et social ;*
- *En second lieu, il faut prendre en compte la nécessité absolue pour les autorités publiques d'avoir à terminer la réalisation de projets d'infrastructure dont certains ont démarré depuis près d'une vingtaine d'années. En effet, par delà les strictes considérations financières, l'allongement infini des délais de réalisation d'ouvrages aussi importants et aussi symboliques est un discrédit qui est jeté sur nos capacités en tant que pays à nous gouverner et à conduire efficacement des politiques de développement ;*
- *En troisième lieu, on ne peut manquer d'observer que l'engagement d'une politique de développement ambitieuse qui sollicite, en premier lieu, nos propres capacités et une volonté nationale clairement exprimée de travailler à assurer un avenir économique pour notre pays, est un passage obligé pour attirer les ressources externes, en capitaux et en savoir faire, vers notre pays et pour donner une issue crédible à la politique d'ouverture de notre marché en direction des grands investisseurs internationaux. Un engagement fort de nos propres autorités économiques, y compris le cas échéant, par le recours à un endettement raisonnable, est le signal le plus clair qui soit en direction de ces investisseurs étrangers, lesquels, faut il le souligner, ne s'engagent jamais dans un pays s'ils n'y décèlent déjà*

les prémisses d'une dynamique de croissance et une perspective sérieuse de profits ;

- *Enfin, il y a urgence, pour les pouvoirs publics, à définir dans des projets concrets d'envergure nationale, leur implication dans la politique de développement économique et social à moyen terme. A ce titre, une politique volontariste délibérément axée sur un certain nombre de projets porteurs aura, à n'en pas douter, un impact positif et sur la croissance et sur l'emploi. Surtout, il est plus que jamais temps de dépasser ce paradoxe qui veut que notre économie soit en panne et que la paupérisation sociale s'accroisse alors que le pays connaît une aisance financière qu'il n'a jamais pu avoir dans le passé.*

III- LE FINANCEMENT DU PROGRAMME

La problématique du financement de ce vaste et ambitieux programme est, bien entendu, une question – clef. Il faut relever à cet égard les points suivants :

- *Le recours à des financements externes, en particulier aux bailleurs de fonds multilatéraux traditionnels (Banque Mondiale, Banques Africaines, Fonds Arabes, Banque Islamique, Banque Européenne d'Investissement) pourra être envisagé. Toutefois, et tenant compte des délais trop long de négociation et de mobilisation de ce type de financements (près de quatre années en moyenne), il serait raisonnable d'envisager cette solution pour un second programme de réalisation de grands projets dont la maturation devra débuter dès à présent (développement du rail ; barrages ; autres unités de dessalement ; stations de traitement des eaux ; autres projets structurants ; etc.) ;*
- *Les solutions qui sont actuellement explorées, à savoir le recours à des formules de financement spécifiques (du type privatisation, BOT ou autres) ne sauraient être, au stade actuel, opérationnelles compte tenu des niveaux limités de revenus du consommateur national et dans le contexte économique morose que notre pays connaît ;*
- *Enfin, la réalisation d'un programme national de grands travaux d'infrastructure économique peut se faire par le recours aux ressources financières nationales disponibles. Une seule limite devra être observée dans l'utilisation de ces ressources, à savoir la garantie d'un volume de réserves de change équivalent à la*

couverture des besoins d'une année d'importations, soit quelques 10 à 11 Milliards de \$US.

IV- LA CONSISTANCE DU PROGRAMME PROPOSE

Quatre grands projets économiques d'importance nationale ont été identifiés par le Forum des Chefs d'Entreprises et pourraient constituer l'armature d'un dossier qui pourra être finalisée à très bref délai. Il s'agit des projets suivants :

- 1. **La liaison autoroutière Est – Ouest** : d'une consistance de 1216 Kms, avec près de 4000 ouvrages, son coût total est évalué à quelques 7 Milliards de US\$; sa programmation, sur cinq années, est de nature à engendrer un coût annuel de 1.4 Milliards de US\$;*
- 2. **Le Métro d'Alger**, un ouvrage entamé depuis plus de vingt ans. Le coût global pour son achèvement est estimé actuellement à quelques 840 Millions de US\$. La finalisation de cet important ouvrage est de nature à apporter une solution durable aux problèmes récurrents du transport dans la capitale, avec tous les inconvénients qui sont générés autant pour le citoyen que pour l'environnement général de l'agglomération algéroise. Pour un délai de trois années nécessaires pour achever la réalisation de l'ouvrage, l'impact financier sera de 280 Millions de US\$ / an ;*
- 3. **L'aéroport d'Alger**, une réalisation également entamée et dont le coût d'achèvement est estimé actuellement à 250 Millions de US\$. La finalisation de cet ouvrage, véritable vitrine du pays, est d'une nécessité absolue. L'impact en termes de coût annuel serait de 125 Millions de US\$, sur une période de deux années ;*
- 4. **Programme national de production d'eau par dessalement d'eau de mer.** Un tel programme paraît aujourd'hui indispensable pour atténuer la crise grave qui frappe le pays pour ses disponibilités en eau, aussi bien celle destinée aux besoins de la population que celle tournée vers l'agriculture ou l'industrie. Un programme de réalisation de dix (10) stations de dessalement de 2 X 50 000 Mètre – cubes / jour chacune, soit 1 Million de Mètre – cubes / jour, au total. Les nouveaux apports ainsi mobilisés devraient permettre une réorientation des eaux mobilisées, via les barrages et les forages actuellement en exploitation, en direction des populations de l'intérieur du pays ou vers les besoins de l'irrigation des superficies agricoles. Ce programme d'urgence, réalisable en deux années, nécessitera une enveloppe*

globale d'environ 1,2 Milliards de US\$ et occasionnera donc, sur ces bases, une incidence financière annuelle de 600 Millions de US\$;

Les propositions énumérées ci dessus, avec leur coût global et annuel, sur les cinq prochaines années, sont résumées dans le tableau suivant :

Unité = Millions de US\$

<u>Coûts</u>	Dépenses Année 1	Dépenses Année 2	Dépenses Année 3	Dépenses Année 4	Dépenses Année 5	Dépenses Globales
<u>Projets</u>						
<i>Métro d'Alger</i>	280	280	280			840
<i>Aéroport d'Alger</i>	125	125				250
<i>10 Unités de dessalement</i>	600	600				1200
<i>Autoroute Est - Ouest</i>	1400	1400	1400	1400	1400	7000
Coûts annuels et global	2405	2405	1680	1400	1400	<u>9290</u>

V- CONCLUSION

L'enveloppe totale à mobiliser sur cinq années reste largement à la portée des ressources financières actuelles de l'Etat. L'impact d'un programme de cette envergure sera considérable, en termes de relance de l'économie et d'incitation du capital étranger à s'intéresser davantage à notre pays.

Signalons enfin que le coût global du programme a été évalué en dollars US (devises), en se situant dans une hypothèse où tous les facteurs de réalisation seront importés.