

BOUDJEMA TALAI, MINISTRE DES TRANSPORTS, AU SOIR D'ALGÉRIE :

«Il n'y aura pas d'ouverture de pistes à d'autres compagnies aériennes»

Les transports aérien et maritime ne seront pas ouverts aux investisseurs et opérateurs nationaux privés avant que le pavillon national ne soit réellement compétitif. Quant au secteur ferroviaire, pour le ministre des Transports, Boudjema Talai qui répondait à nos questions, la SNTF, nous dit-il, est une entreprise en difficulté mais des solutions à tous les problèmes seront apportées. Quant à l'aérien, le ministre assure qu'il n'y aura pas d'ouverture de pistes à d'autres compagnies.

Le Soir d'Algérie : Dès votre installation à la tête du ministère des Transports, vous avez déclaré et réitéré plus tard, que ce secteur est malade. Comment en est-on arrivé là ?

Boudjema Talai : C'est en reconnaissant des faiblesses qu'on construit l'avenir et qu'on améliore les situations. Je préfère ne pas parler du passé mais des actions qui sont menées pour offrir un service de qualité comparable à ce qui se pratique ailleurs. Nous sommes sur la bonne voie puisque les différents acteurs du secteur ont été suffisamment sensibilisés sur les améliorations à opérer. Je dois dire que les premiers résultats de cette action sont d'ores et déjà visibles.

Disposez-vous d'une feuille de route pour mettre ce secteur aux normes internationales ? Peut-on connaître les actions phares envisagées pour chaque mode de transport ?

Nous avons une feuille de route pour les secteurs à réorganiser et un plan d'action pour les secteurs déstructurés et qui nécessitent des mesures immédiates. Pour tous les secteurs aérien, maritime, ferroviaire et terrestre, nous sommes dans une logique portant sur deux axes essentiels et concomitants : le développement par l'investissement et l'amélioration de la gestion et de l'organisation des structures. Un seul objectif est fixé à ces deux axes : faire que toutes nos entreprises atteignent un bon niveau de performance et que ce niveau se rapproche des standards internationaux.

Votre prédécesseur avait déclaré que les transports aériens et maritimes seront ouverts aux investisseurs et opérateurs nationaux privés, dès que le gouvernement aura étudié le nouveau cahier des charges pour ces deux volets. Où on est-on aujourd'hui dans ce projet d'ouverture ?

Cette question n'est pas d'actualité. J'ai d'autres priorités essentielles, toutes tournées sur la mise à niveau de nos entreprises pour les rendre compétitives. Ma définition des choses que je poursuis est simple : rendre nos entreprises, notre pavillon national à un niveau de compétitivité de qualité et de sécurité tels qu'aucun opérateur privé ou autre ne soit une menace pour elles. Pour être précis, je n'ai aucun cahier des charges en préparation.

Vous avez affiché ouvertement votre mécontentement de la situation actuelle d'Air Algérie lors d'une rencontre avec ses cadres et avez pointé du doigt les mauvaises prestations assurées à sa clientèle. Cette situation, il est vrai, est connue par tout le monde. Vos propos ont cependant fait réagir des syndicalistes de l'UGTA et certains parlementaires qui craignent que vos déclarations ne justifient l'ouverture de pistes à d'autres compagnies alors qu'il ne s'agit pour cette compagnie que d'un simple problème de mauvaise gestion et d'absence de management.

Vous faites bien de poser cette question. En réalité, j'avais voulu bousculer tout l'encadrement d'Air Algérie pour le faire réagir puisque notre pavillon a la flotte qu'il faut, le plan de développement qu'il faut, des pilotes très compétents. Mais ce qui est visible pour tout le monde c'est la mauvaise image qui est donnée en termes de qualité des prestations et de ponctualité. J'ai dit la stricte vérité sur certains comportements, sur certaines habitudes et sur l'organisation. J'ai demandé aux responsables des différentes structures de réécrire les procédures et de mettre à jour l'organisation. Encore une fois c'est en reconnaissant nos faiblesses qu'on arrive à trouver les bonnes solutions

**Boudjema Talai.**

pour que notre pavillon national soit le plus performant. Pour vous tranquilliser, il n'y aura pas d'ouverture de pistes à d'autres compagnies. L'UGTA est notre partenaire, nous la consultons régulièrement et elle reste partie prenante dans notre stratégie de mise à niveau d'Air Algérie.

Le management actuel d'Air Algérie a une feuille de route claire pour rendre notre compagnie performante par la mise en place de l'organisation appropriée, par de nouvelles acquisitions, par la formation dans tous les métiers de l'aérien, etc. C'est uniquement cela notre objectif.

A quelles grandes conclusions est parvenu l'audit aussi bien interne que celui de l'inspection générale de votre département sur l'état d'Air Algérie ?

J'avais voulu bousculer tout l'encadrement d'Air Algérie pour le faire réagir puisque notre pavillon a la flotte qu'il faut, le plan de développement qu'il faut, des pilotes très compétents. Mais ce qui est visible pour tout le monde c'est la mauvaise image qui est donnée en termes de qualité des prestations et de ponctualité.

naux.

Nous sommes au début de la saison estivale. Les tarifs des billets d'avion pour notre communauté installée à l'étranger notamment en France, demeurent toujours chers. Pourquoi ?

C'est le service offert à la clientèle qui doit être au niveau de la tarification. Je pense que la situation sera améliorée avec l'introduction de vols charters que l'on est en train de mettre en place avec Tassili, Air Algérie. On mettra aussi en place des vols charters avec l'identification des tour-opérateurs. En outre, une compagnie low cost filiale d'Air France est autorisée à faire des vols sur certaines villes algériennes. Notre communauté à l'étranger aura l'embourras du choix. Ce qui est sûr c'est que les vols d'Air Algérie affichent complet pour toute la période.

Vous avez déclaré, à l'instar de votre prédécesseur, que l'Open Sky va mettre en faillite Air Algérie et Tassili Airlines. Toutefois l'ouverture du ciel doit également être accompagnée par le développement du tourisme...

Si Air Algérie et Tassili reprennent leurs couleurs et deviennent performantes en offrant un service de qualité avec un bon rapport prix, alors l'Open Sky ne fera peur à personne.

Le Premier ministre, Abdelmalek Sellal, a annoncé le report de plusieurs projets, notamment dans le rail, à cause de la chute des prix du pétrole? Le projet d'un TGV algérien sera-t-il maintenu ? Plus globalement, quelle incidence sur la SNTF ?

Les projets du rail inscrits au titre de l'Anesrif ne sont pas reportés. Beaucoup de tronçons sont en cours de réalisation. Je fais des visites de chantiers du rail régulièrement et les avancements sont satisfaisants. Les projets du rail connaissent plutôt des problèmes d'expropria-

tion ou des problèmes d'études mais pas de problèmes de financement. Le projet de ligne à grande vitesse LGV est inscrit dans la stratégie de développement du pays en termes de transport ferroviaire. D'ailleurs, lors de ma visite à Tlemcen sur le chantier de la ligne Akid Abbès-Tlemcen-Oued Tlélât en double voie grande vitesse 220 km/h, j'y ai enregistré un bon avancement alors que cette ligne traverse des reliefs accidentés avec beaucoup d'ouvrages d'art (viaduc, tunnel) presque achevés. La rocade nord est prévue en LGV.

La qualité du service reste également à désirer au niveau de la SNTF. Les voyageurs des longs trajets se plaignent des retards des trains et de la vétusté de certains wagons ainsi que de l'insécurité observée sur certaines destinations. Est-il normal qu'une société d'une envergure de la SNTF continue de connaître ce genre de problèmes et qu'elle soit souvent gérée par un DG par intérim ?

La SNTF est une entreprise en difficulté. Elle fait l'objet d'une attention particulière de notre part. Tout le monde sait que le transport ferroviaire ne joue pas son rôle dans le développement. Le transport de marchandises qui doit être assuré par rail se fait en grande partie par route avec tous les désagréments que cela implique. Un plan ambitieux de développement de la SNTF qui touche à la fois la maintenance du réseau et des moyens de locomotion ainsi que le renouvellement de ses moyens a été validé. Sa mise en œuvre se fait en respect des procédures en vigueur. SNTF reprendra ses parts de marché dans le transport des marchandises et des matières premières comme le phosphate et le mirerai de fer. Elle mettra en place des moyens modernes de transports des voyageurs pour assurer un service de qualité, seul atout pour attirer plus de voyageurs. Nous travaillons sur le dossier SNTF et nous apportons les solutions à tous les problèmes évoqués (vétusté, insécurité, gestion des personnels, relations avec le partenaire social, (...)). Nous identifions les compétences à qui nous donnons l'opportunité d'évoluer. Nous privilégions les actions de formation pour que la culture du cheminot soit dominée par les valeurs de rigueur et de qualité.

Le pavillon national ne couvre que 3% du marché de transport maritime qui représente pourtant près de 95% des échanges commerciaux de l'Algérie. Certains spécialistes soutiennent que le paysage portuaire algérien ne s'est jamais débarrassé de la présence continue de ces armadas de navires qui le particularisent depuis les années 1970...

Le constat est là, le pavillon national ne couvre que 3% du transport maritime pour les marchandises transportées vers l'Algérie. C'est pour cette raison que le CPE a décidé de renforcer la flotte par de nouvelles acquisitions. Le programme est en cours d'exécution. Ce qui permettra à nos entreprises de gagner plus de parts de marché et espérer transporter nos marchandises par nos propres moyens. La maintenance de nos navires se fera aussi en Algérie puisqu'un accord de partenariat pour la création d'un BOT de droit algérien vient d'être signé. Les résultats sont attendus pour le moyen terme.

Pourquoi la question d'une flotte marchande puissante n'est-elle pas considérée comme une nécessité de développement du pays ?

La nouvelle organisation du secteur public marchand qui concerne aussi le transport maritime en général apportera l'efficacité nécessaire pour que ce secteur générateur de croissance soit géré de manière moderne. Reprendre une place de leader par la mise en place d'un hub maritime est possible compte tenu de notre position géographique, d'une part, et ce qu'indiquera la nouvelle organisation et les nouvelles acquisitions, d'autre part.

**Propos recueillis par
Salah Benreguia**

Vous avez annoncé la réalisation d'un futur port commercial de la région Centre, dont le montant de l'investissement est de près de 200 milliards de DA. Pouvez-vous nous dire qui financera ce projet puisque sa réalisation ne sera pas supportée par l'Etat ?

Le port actuel d'Alger est saturé et crée des désagréments. Compte tenu du développement qui connaît la région Centre, le port d'Alger ne pourra assurer que 30% du volume du trafic. Les 70% restants ne pourront être traitées que par une nouvelle infrastructure dont la maturation est en cours.

Peu importe le montant de l'investissement, l'essentiel est qu'il s'agit d'une activité économique très rentable et que son financement peut se faire par le marché. Nous étudions les différentes possibilités pour sa localisation et sa programmation parce que le port de la région Centre est une nécessité pour le développement de la région et la création d'une importante zone logistique et une possibilité de rendre en charge une partie du trafic de transbordement international du besoin méditerranéen.

Si l'Etat algérien veut construire des ports de grande envergure, pourquoi celui annoncé ou prévu par le groupe Cevital à cap Djinet, dans le cadre de son mégaprojet «Cap 2015» a été bloqué ?

Du fait du caractère public des infrastructures maritimes, consacré par la loi, aucun opérateur privé ne peut être concerné par ce type d'investissement. L'Etat propriétaire donnera des concessions aux opérateurs conformément à la loi et aux règlements en vigueur. A mon avis, on ne peut pas prévoir une chose contraire à la logique. Les travaux d'entretien, de création d'extension, de modernisation et de renouvellement des ouvrages d'infrastructure sont à la charge exclusive de l'Etat.

Une enveloppe de 832,7 milliards de DA devrait être accordée au ministère des Transports au titre du programme quinquennal 2015-2019. Ne pensez-vous pas que le problème des transports, à l'instar des autres secteurs, n'est pas dû au manque de financement ?

L'Etat accorde beaucoup d'importance au développement du secteur des transports parce qu'il a un impact direct sur le développement et la croissance. Le schéma national tient compte du développement des différents secteurs (industrie, agriculture, énergie, tourisme...) seul indicateur qui induit nécessairement celui du transport et permet de fixer les montants qui en découlent au titre du programme quinquennal.

Le transport urbain est loin de répondre aux normes : retard, vétusté du parc, accidents de la route fréquents, embouteillages... Quelles solutions envisagez-vous pour régler le problème ou au moins améliorer les choses ?

Pour les grandes villes où des moyens de transports urbains sont réalisés à l'exemple du métro et des tramways, on constate beaucoup d'améliorations tant en qualité, régularité et ponctualité qu'en la réorganisation des lignes de transport. Pour les villes qui ne sont pas dotées de ces systèmes de transport, beaucoup de choses sont à faire ou à programmer.

Pour ne citer que quelques exemples d'améliorations, il y a la régulation de la circulation par la mise en place des systèmes de feux tricolores, la multiplication des réalisations de parkings à étages ou en sous-sol pour désengorger nos routes.

Il y a, par ailleurs, en cours d'examen, la nouvelle réglementation des contrôles techniques des véhicules, la mise en place du permis à points, le nouveau dispositif pour la délivrance du permis de conduire... autant d'actions qui figurent au programme.