

## **Réponse à M. Le ministre des Travaux Publics.**

### **Monsieur le Ministre,**

Nous nous réjouissons de votre déclaration publique d'adhérer à l'option « d'un tracé qui ne passe pas par le Parc d'El Kala »

Cet aveu, Monsieur le Ministre, vous honore. Il confirme implicitement le danger du nouveau tracé et conforte le souci des milliers d'acteurs sociaux qui se mobilisent pour tenter de sauver le Parc, réellement menacé.

C'est de cela dont il s'agit !

Uniquement de cela !

Toutes autres considérations sur l'intérêt et les divers impacts socio-économiques du grand Projet qu'est l'Autoroute Est-Ouest, saluée par tous, relèvent d'un faux débat. Faux débat parce qu'en l'occurrence, il ne fait que brouiller l'enjeu principal, non pas celui de l'autoroute elle-même, mais celui de la survie du Parc. A-t-il pour but d'évacuer la principale question ?

### **oui ou non voulons-nous encore d'un Parc National digne de ce nom ?**

Car si l'autoroute devait traverser le Parc, c'est la loi algérienne, l'une de celles, nombreuses, qui traduisent la volonté de l'Etat et de la Nation de conserver un riche patrimoine naturel qui sera, une fois de plus, piétinée dans ce petit bout de notre territoire (800 Km<sup>2</sup>, le tiers de la wilaya d'El Tarf) qu'on a spécialement réservé à cette mission.

Les statuts algériens des parcs nationaux de 1983, définissent 5 classes de protection, de la zone intégrale, où toute activité est interdite, à la zone périphérique où toutes des réalisations sont autorisées mais qui doit impérativement se trouver en dehors des limites du parc. C'est cette Loi que nous défendons car nous sommes de fervents partisans de la poursuite des missions nationales, et internationales maintenant, assignées par l'Etat au parc national d'El Kala. Or l'autoroute, M. le Ministre, doit traverser 3 zones de classe IV (zone tampon) et 4 zones de classe III (zones de faible croissance) où il faut conserver les milieux naturels en développement et où seulement quelques transformations peuvent être réglementées. Puis il y a la classe V, la seule à pouvoir être traversée par des voies à grande circulation. C'est clair.

Pour ce qui concerne le cas particulier d'El Kala, il existe en plus, un arrêté interministériel de 1987 qui détermine les modalités d'intervention dans le parc et qui vient confirmer que les grandes voies de circulations doivent bien rester dans la zone périphérique. Toujours en 1987, M le Ministre, il y a eu un premier tracé de l'autoroute qui traverse le territoire de l'aire protégée (c'était l'option A)...

Quand on s'est aperçu qu'il y avait là un Parc National, on a immédiatement prévu un tracé différent (l'option B) qui avait l'avantage, en plus de respecter la loi et l'intégrité de l'aire protégée, d'amener le progrès dans une région des plus reculées du pays, celle de Bouhadjar et ses environs.

Elle coûte plus cher, c'est certain, mais seulement trois fois plus et non pas six comme vous l'affirmez. C'est le surcoût à payer pour l'environnement. Surcoût immédiat certes, mais ô combien rentable à long terme ! Celui que nous devons payer aujourd'hui pour ne pas à le faire payer beaucoup plus à nos enfants et petits-enfants.

C'est la solution pour avoir à la fois un Parc National digne de ce nom et de sa renommée mondiale et une autoroute trans-maghrébine, dont le prestige sera rehaussé pour avoir précisément tenu compte au plus haut point, de la conservation de la nature.

En ces temps d'inquiétude grandissante et justifiée, quant à l'environnement, c'est un devoir et une impérieuse nécessité.

Les impacts de l'autoroute posent en effet de sérieux problèmes au parc qui en a vu d'autres depuis sa création. Mais ces derniers se sont produits à l'intérieur de l'aire protégée, avec une étendue et des effets limités qui laissent des chances à la réversibilité des processus et la restauration des milieux.

Ce ne sera pas le cas de l'autoroute qui viendra comme un corps étranger en surimpression sur le territoire. Comme un méchant coup de lame superficiel qui n'en sera pas moins mortel. Ce sera l'intégrité de l'aire protégée qui sera atteinte en profondeur et pas seulement cette partie visible en surface. On ne pourra plus dire et prétendre être riches d'un parc national digne de ce nom et y faire de la conservation selon les standards universels. Au mieux fera-t-on sourire, lorsqu'on ne passera pas pour un pays sans sérieux.

Les standards universels sont ceux qui sont étudiés, expérimentés, proposés, discutés adoptés, et recommandés par les conventions et les traités intergouvernementaux que nous avons signés à tour de bras.

Qu'en est-il pour le cas du Parc National Banff Canadien que vous citez en exemple ? Il nous offre effectivement, Monsieur le Ministre, un exemple édifiant des retombées dramatiques de la trans-canadienne et les diverses nuisances qu'elle entraîne.

Voici ce qu'en disent en un bref résumé les scientifiques de ce pays: « *le taux actuel de morcellement des habitats et d'aménagement le long du couloir formé par la transcanadienne met en péril la survie à long terme de la faune du Banff. La route transcanadienne a de graves incidences sur les populations animales du parc, morcelant les habitats, faisant obstacle aux déplacements naturels* ». (Echo de la recherche. Vol.5 n°1. 1997). Ce constat a été fait en 1996 bien après la mise en place des mesures « d'accompagnement », comme par exemple ces passages aménagés pour la faune qui n'ont d'ailleurs jamais été empruntés. Ce parc sollicite actuellement des études pour trouver de nouvelles solutions aux graves problèmes apparus avec l'autoroute qui, entre autre, « *tue autant d'animaux que les chasseurs* ». En plus, les parcs canadiens, comme ceux des USA, n'ont aucune commune mesure avec les nôtres. Ils sont immenses, beaucoup moins riches en diversité biologique, plutôt paysagistes que naturalistes et pas peuplés du tout. On paye pour entrer et se promener à l'intérieur comme dans un jardin public.

En France, en Europe, les parcs sont zonés avec deux classes qui sont toujours concentriques. Il y a une aire centrale, l'équivalent de nos trois premières classes, et la zone périphérique. Les voies de communication, lorsqu'elles les traversent, le font toujours dans la zone périphérique comme chez nous, à cette différence que leur zone périphérique fait partie intégrante de l'aire protégée. Nous avons opté, bien avant le rapport Brundland de 1992, et par la nécessité de subvenir aux besoins immenses de notre population, pour une approche ajustée aux notions de développement durable alors que ce concept ne faisait que prendre naissance et encore loin d'être galvaudé comme c'est le cas aujourd'hui.

Et pour finir, ajoutons que l'argument pécuniaire du surcoût devrait pouvoir trouver des solutions face à l'importance de l'enjeu ! L'aura mondiale qu'a acquis notre ministre de

l'environnement devrait, par exemple, pouvoir être utilisée comme un atout de taille pour lever éventuellement les financements nécessaires et à des conditions intéressantes.

Tout comme vous, Monsieur le Ministre, ce qui guide notre démarche, c'est l'intérêt du pays et de son développement. Cet intérêt n'est nullement incompatible avec le souci de préserver l'avenir de nos enfants, C'est notre conviction, éclairée par notre expérience professionnelle et celle de nos collègues à travers le monde.

Nous vous exhortons, Monsieur le Ministre, à tout mettre en œuvre pour sauver le Parc et vous prions d'agréer l'expression de notre profonde considération.

El Kala, le 21 juin 2007

Rafik Baba-Ahmed.

ADDREK (Association pour le Développement Durable de la Région d'El Kala).  
Ancien directeur du parc national d'El Kala. (1985-1992).

Prof. Slim Benyacoub

Directeur du laboratoire d'Ecologie des systèmes terrestres et aquatiques  
Université d'Annaba.  
ADDREK

Prof. Meriem Louanchi,

Maître de conférences à l'INA.  
AREA

Prof. Zohir SEKKAL

Conseiller Régional de l'UICN pour la Région Afrique  
Président Mouvement Ecologique Algérien (MEA)

Prof. Mohamed Hichem Kara

Directeur du laboratoire Bioressources marines  
Université d'Annaba.

Dr Abelmoumen Boumaza.

Docteur vétérinaire. Alger  
RYM