

ou mythe ?

L'aéroport Ferhat-Abbas, situé au lieu-dit El Achouat, près de Taher, a été réaménagé et équipé. Une route à grande vitesse relie désormais Jijel à Constantine. Enfin, en relation avec ce complexe qui est fortement consommateur d'eau, on a construit l'imposant barrage de Béni Haroun (wilaya de Mila), qui subvient en outre aux besoins en eau potable de Constantine et d'autres localités de la région. Cependant, le complexe sidérurgique de Bellara n'a pas cessé ces dernières vingt années de faire l'objet d'une étrange et regrettable valse- hésitation. A plusieurs reprises, il a failli changer de destination.

Il a vu défilé une bonne dizaine de délégations étrangères qui paraissaient pour la plupart d'entre elles s'y intéresser sérieusement et une bonne demi-douzaine de repreneurs ou investisseurs potentiels. Sans entrer dans les

détails de ces nombreux va-et-vient et des tractations qui ont eu lieu, sur lesquelles du reste je ne dispose pas d'informations précises, je rappellerai que le site a failli se transformer en «zone franche» en vertu d'un décret du 05/04/1997, abrogé dix ans plus tard par un autre décret, au motif, disait-on, que l'Algérie allait adhérer à l'OMC (ce qui, soit dit en passant, n'a pas encore été fait !).

Du côté des investisseurs, on sait que le site a intéressé la firme italienne Danieli qui, après de longues tractations relatives à une remise ou une réduction sur le prix du gaz qu'elle réclamait, a renoncé au projet. Arcelor-Mittal, alors au firmament de sa splendeur, a lui aussi voulu s'y implanter mais n'a pas réussi, vu probablement ses déboires au complexe d'El Hadjar. Un groupe égyptien qui voulait construire une aciérie et un laminoir a

paru très intéressé par le site, mais suite, semble-t-il, aux incidents survenus lors des déplacements de notre équipe nationale de football au Caire puis à Omdurman, ce projet égyptien est tombé à l'eau.

On sait que le groupe algérien Cevital s'y est lui aussi intéressé, puis y a renoncé, sans que l'on sache pourquoi. De son côté, la firme française Renault, à qui on aurait proposé d'y construire une usine d'automobiles, s'est montrée très réservée et préférerait, laisse-t-on entendre, installer son usine à Rouiba selon les uns, à Mostaganem, selon d'autres. Enfin, on a récemment appris non sans plaisir que le complexe sidérurgique sera en définitive réalisé par un groupement mixte algéro-arabe, comprenant du côté algérien Sider et le Fonds national d'investissement avec 51% des actions, et du côté arabe deux firmes qataries, avec 49% des actions.

L'accord aurait été signé par les partenaires à la fin de l'année dernière, selon la presse.

Espérons que les procédures administratives vont être accélérées, que les capitaux seront vite mobilisés et mis sans délai à disposition des opérateurs, que les travaux seront rapidement lancés, conduits et suivis avec professionnalisme et rigueur.

Prions tous pour que la «chkoumoune» et le «mauvais œil» qui ont sévi contre ce projet industriel d'envergure durant tant d'années disparaissent à tout jamais. Plus sérieusement : faisons tous en sorte que le complexe sidérurgique de Bellara ne subisse pas le même sort que celui qu'a connu le projet Fatia de Tiaret. «Un serpent de mer» ça va encore, mais deux «serpents de mer» dans le seul secteur industriel, c'est trop !

Z. S.

La pollution de la ville d'Alger et le prix du ticket de métro

Selon le classement publié par l'Organisation mondiale de la santé en septembre 2011, Alger figure à la 846^e place des villes les plus polluées en particules de carbone (PM 10). Ce classement, qui porte sur 1083 villes et 91 pays, place la ville iranienne d'Ahwaz en dernière position.

Les 50 premières places du classement sont toutes occupées par des villes canadiennes et américaines où les normes de pollution sont les plus strictes. Sur l'ensemble des villes classées, moins de 500 se conforment aux normes de l'OMS qui fixe la teneur maximale en particules dans l'air à 20 microgrammes/m³. En Afrique, seule la ville de Port-Louis (Ile Maurice) respecte cette norme. Alger, avec 42 microgrammes/m³, présente une teneur deux fois plus élevée que la norme recommandée.

Dans son communiqué de presse annonçant la publication de ce classement, l'OMS alerte sur la grande dangerosité que représentent les particules de carbone pour la santé humaine.

Pour l'année 2008, elle estime que 1,34 million de personnes sont mortes prématurément des suites de maladies cardiovasculaires, de problèmes respiratoires aigus et de cancers des poumons provoqués par la pollution de l'air. 1 million de ces décès aurait été, toujours selon l'OMS, évité, si les normes recommandées avaient été respectées.

L'OMS précise aussi, qu'en milieu urbain, les particules de carbone proviennent principalement des transports routiers, des unités industrielles utilisant le charbon et la biomasse comme source d'énergie et de la combustion du bois pour les

besoins domestiques. Dans le cas de la ville d'Alger, où il n'y a ni unités industrielles utilisant le charbon ou la biomasse ni consommation de bois, tout semble indiquer que la présence de ces particules provient essentiellement des gaz d'échappement des véhicules. La lutte contre ce type de pollution, en vue du respect de la norme de l'OMS, requiert donc l'application de normes de pollution des véhicules plus en rapport avec les standards internationaux (i.e. Euro 5), l'inflexion de la tendance actuelle à la déséclisation du parc des véhicules et, surtout, la promotion et le développement de l'utilisation intensive des transports publics.

Concernant ce dernier point, la décision de fixer le prix du ticket du métro d'Alger à 50 DA, qui semble être définitive, selon certaines déclara-

tions parues récemment dans la presse nationale, ne va certainement pas dans la bonne direction.

Le maintien de ce niveau de prix, relativement élevé, ne peut, à notre avis, se justifier ni au plan de la protection de l'environnement ni, encore moins, au plan macroéconomique.

Il ne manquera pas d'accentuer la désaffection, déjà perceptible, du public pour ce mode de transport moderne. Plus grave, il encouragera le recours à l'utilisation des véhicules automobiles qui, faut-il le rappeler, auraient coûté, pour la seule année 2011, la bagatelle de 10 milliards de dollars (5 milliards pour les véhicules et 5 milliards pour la consommation de carburants, sans compter les coûts des pièces de rechange, lubrifiants...). En somme, de telles mesures risquent de réduire à



Par Salah Azzoug
Ingénieur en raffinage et pétrochimie
azzoug_s@yahoo.com

néant les efforts louables consentis par l'Etat pour la promotion des transports collectifs massifs (train, tramway et métro) auxquels un budget d'investissement conséquent est, à juste titre, consacré.

S. A.

CONDOLÉANCES

Brahim Chaïb Chérif a appris avec une immense tristesse le décès de feu

Chikhi Abdelaziz

père de son frère et confrère Chikhi Mohamed Larbi Ikram.

En cette douloureuse circonstance, il lui présente ainsi qu'à sa famille ses condoléances les plus attristées et les prie de trouver ici l'expression de sa profonde sympathie.

Que Dieu accorde au défunt Sa Sainte Miséricorde et l'accueille en Son Vaste Paradis.

«A Dieu nous appartenons et à Lui nous retournons.»

CONDOLÉANCES

Fouad Boughanem et sa famille ont appris avec une immense tristesse le décès du

père de leur amie Benkaci Malika.

En cette douloureuse circonstance, ils présentent à leur amie Malika et sa famille leurs condoléances les plus attristées et les prient de trouver ici l'expression de leur profonde sympathie.

Que Dieu accorde au défunt Sa Sainte Miséricorde et l'accueille en Son Vaste Paradis.

«A Dieu nous appartenons et à Lui nous retournons.»