
[La route qui menace de détruire la forêt « protégée » de Harapan dans le sud de Sumatra, en Indonésie](#)

L'autorisation de la construction d'une route à l'intérieur de la première « Concession pour la restauration des écosystèmes » en Indonésie met en évidence les contradictions inhérentes à de telles concessions. Tout en affirmant, aux yeux de la communauté internationale, se préoccuper de la déforestation, le gouvernement s'est engagé à promouvoir des politiques conduisant à davantage de déforestation.

[Vous pouvez également accéder à cet article en Bahasa Indonesia ici.](#)

Le gouvernement indonésien a approuvé un projet, proposé par la société d'extraction minière Miner PT Marga Bara Jaya, de construction d'une route de 88 kilomètres à travers une forêt faisant l'objet d'une Concession pour la restauration des écosystèmes (CRE) dans le sud de Sumatra. La décision a été prise en juin 2020 et octroie à la firme le contrôle de 424 hectares de la forêt de Harapan. Cette route est destinée à transporter le charbon de la mine de la compagnie vers les centrales électriques de la province de Sumatra du Sud. (1)

Comme l'explique [un article du bulletin de mars 2020 du WRM](#), une grande partie des forêts d'État indonésiennes ont été classées en tant que « forêts de production ». Ce statut permet d'octroyer des droits de concession forestière, principalement aux industries de l'exploitation forestière et des grandes plantations.

La catégorie des « Concessions pour la restauration des écosystèmes (CRE) » a été présentée comme un outil reposant sur le marché, dont l'objectif déclaré est d'inverser la dynamique de déforestation qui sévit à l'intérieur des « forêts de production » considérées comme dotées d'un fort potentiel de conservation. Le règlement de gestion des ERC établit que le titulaire de la licence doit entreprendre des activités de restauration afin de « rétablir un équilibre biologique ». Une fois cet équilibre atteint, l'exploitation forestière peut de nouveau être autorisée.

La première entreprise à recevoir une CRE a été Resotransi Ekosistem Indonesia (PT REKI) en 2007, pour le projet de la forêt tropicale Harapan. Cette forêt abrite également une communauté indigène semi-nomade, les Batin Sembilan. PT REKI est le détenteur de la licence. Son principal actionnaire est une fondation à but non lucratif créée par la Société royale britannique pour la protection des oiseaux (British Royal Society for the Protection of Birds, RSPB), BirdLife International et son partenaire indonésien Burung Indonésie.

Le projet couvre une zone de près de 80 000 hectares de forêt de plaine dans les provinces de Sumatra du Sud et de Jambi. Cette zone était auparavant une concession forestière gérée par l'État, et avait fait l'objet d'une exploitation intensive. Aujourd'hui, elle est cernée de plantations de palmiers à huile, et l'objet de nombreux conflits fonciers, d'une exploitation forestière illégale et de défrichements illégaux visant à étendre les plantations de palmiers à huile. (2) Pourtant, le projet de route est sa menace la plus importante et la plus destructrice.

Outre la déforestation, la fragmentation de la forêt et la perturbation générale causée par la construction de la route, et ultérieurement par le passage incessant de gros camions remplis de charbon et de travailleurs, la route permettra inévitablement à davantage de braconniers, de bûcherons et de planteurs illégaux d'accéder à ces territoires auparavant inaccessibles, générant au passage une augmentation des conflits entre l'homme et la faune sauvage.

L'autorisation de la construction d'une route à l'intérieur de la première Concession de restauration des écosystèmes en Indonésie est un exemple emblématique des contradictions inhérentes au concept. Tandis que le gouvernement indonésien prétend, face à la communauté internationale, lutter contre la déforestation, il s'engage activement dans la promotion de plans et de politiques conduisant à davantage de déforestation. C'est également l'une des principales raisons pour lesquelles, en août 2020, des organisations indonésiennes et étrangères ont envoyé une lettre ouverte au Fonds vert pour le climat, lui demandant de rejeter le financement REDD+ que le gouvernement indonésien demandait sous prétexte d'avoir réussi à réduire les émissions de carbone dues à la déforestation. Il est inacceptable que le Fonds récompense les gouvernements qui continuent à s'engager et à promouvoir la déforestation à grande échelle. (3)

Le WRM a interviewé un militant engagé en faveur de la justice sociale et environnementale en Indonésie qui a suivi de près la situation dans cette zone de concession, et donc le projet routier, afin de mieux comprendre le contexte et les conflits. Pour des raisons de sécurité, nous ne divulguons pas son nom.

WRM : Les ONG de conservation affirment qu'elles sont en train de restaurer la forêt tropicale de Harapan, est-ce vrai ? Si non, quels sont les principaux problèmes ?

***Militant :** En raison des anciens droits de concession forestière, qui se sont transformés en projet de Concession de restauration des écosystèmes de Harapan au Hutan, en raison, donc, de son exploitation industrielle, l'état de la forêt de Harapan est très critique.*

Pendant la phase de mise en œuvre de ce projet, aucune des communautés indigènes Batin Sembilan qui résident dans cette zone n'a été invitée à participer. Parmi les laissés pour compte, on trouve le peuple Pangkalan Ranjau.

À mon avis, la restauration de ce qui était autrefois des zones d'extraction, par le biais de Concessions de restauration des écosystèmes, à l'image du projet Hutan Harapan, devrait se faire avec l'appui, la participation et le guidage des communautés indigènes, et ce à toutes les étapes : mise en œuvre, restauration, préservation, gestion, etc., car ce sont elles qui connaissent le mieux la zone et qui protègent déjà la forêt depuis des générations.

WRM : Pourquoi vous êtes-vous opposé à la construction de la route ?

***Militant :** Je suis contre toute forme d'exploitation des zones naturelles, y compris celle qu'impliquent les projets d'extraction de charbon et la mise en place des infrastructures qu'ils nécessitent.*

La route de transport du charbon n'est qu'une manifestation d'un problème d'exploitation plus vaste, à savoir la mine de charbon elle-même. Par conséquent, je m'oppose fermement sa présence.

Ce territoire me semble être dans un état très critique, à cause de toutes les grandes sociétés d'exploitation forestière, des permis d'extraction octroyés par le passé.

WRM : Une route construite dans une zone qui devrait être restaurée et conservée, c'est un non-sens. Qui bénéficie d'une telle proposition et qui la soutient ?

***Militant** : Le seul bénéficiaire de la construction de cette route, c'est la compagnie d'extraction minière.*

WRM : Comment la forêt d'Harapan pourrait-elle être restaurée et conservée au mieux, compte tenu des intérêts de l'industrie minière, de l'industrie de l'huile de palme et de celle de l'exploitation forestière ?

***Militant** : La restauration de la forêt tropicale de Hutan Harapan doit se faire avec la participation et le guidage des populations indigènes de la région, à tous les niveaux et à toutes les étapes. Ce sont les plus à même d'empêcher l'exploitation de la forêt tropicale et de protéger l'environnement. Un travail de collaboration est donc nécessaire.*

WRM : Maintenant que le projet de route est approuvé, quels sont vos plans et quels types d'actions de solidarité nationale et internationale sont nécessaires, selon vous ?

***Militant** : Nous soutenons les peuples indigènes dans la préservation et la protection de leurs territoires coutumiers ; nous continuons à nous opposer et à protester contre cette construction de route auprès du gouvernement et des parties concernées, à la fois au niveau national et international ; nous recourons à des moyens juridiques et non-juridiques pour contrecarrer l'expansion de l'exploitation du charbon dans le pays.*

La mise en lumière à l'internationale de ce projet routier et d'autres projets destructeurs prenant place en Indonésie est cruciale pour créer une pression sur le gouvernement et les entreprises qui veulent détruire de grandes zones forestières dont dépendent les communautés qui vivent de la forêt.

(1) Mongabay, [« L'Indonésie, approuve le projet de route du charbon à travers la forêt qui accueille des tigres et des éléphants »](#), juillet 2020

(2) REDD-Monitor, [« Questions pour le projet Harapan Rainforest : Conflits fonciers, déforestation, financement et projet de construction d'une route pour le transport du charbon, 2019 »](#)

(3) [« Le Fonds vert pour le climat \(FVC\) doit dire non à d'autres demandes de financement REDD+, août 2020. »](#)