

Autoroute Est-Ouest

Le tracé d'El Kala disqualifié par la loi

Khalil Djibran dans son livre «Le Prophète» s'adressant avec sagesse aux Gens d'Orphalèse disait : «Vous vous complaisez à bâtir des lois mais vous prenez plus de plaisir encore à les contourner.»

Par
Nasira
Hamdad-
Benmouhoub
(*)

Voilà que le tracé de l'autoroute est-ouest à travers le Parc National d'El Kala refait surface et continue à susciter des avis controversés. Il est louable que le ministère des travaux publics se soit impliqué dans le débat à maintes reprises en exprimant sa disponibilité à tout mettre en œuvre afin de trouver une solution qui préserve le parc. Cependant les récentes déclarations du ministre de ce même ministère à travers les colonnes d'El Watan laissent perplexes et supposent que la partie n'est pas gagnée pour les défenseurs du parc. Néanmoins, il est utile de prendre acte de l'invitation faite aux universitaires, et cet article se veut une modeste contribution au débat sur la légalité de la décision qui a entériné le passage du parc par l'autoroute est-ouest.

Ainsi, sur le plan juridique, il très aisé d'affirmer que le tronçon prévu pour traverser le Parc National d'El Kala sur 15 km de long et 100m de large est non seulement en violation flagrante avec les lois et règlements algériens relatifs à la protection de l'environnement mais aussi avec les conventions et traités internationaux que l'Etat algérien a ratifié.

Au niveau interne, l'Algérie adopte et promulgue depuis les années 80 une armada de lois et règlement relatifs à la protection de l'environnement avec toutes ses composantes, faune flore, habitats, écosystème, air, eau, sol. la totalité des textes plaide en faveur de la création d'aires protégées tels que les réserves naturelles et les parcs nationaux. C'est ainsi que la première loi algérienne en la matière loi 83-03 relative à la protection de l'environnement considère la protection comme une question d'intérêt national. C'est en application de celle-ci que le Parc d'El Kala a été érigé en Parc National par le décret 462-83 du 23 juillet 1983 qui protège « sa faune, sa flore, son sol, ses gisements, son atmosphère, ses eaux, ses gisements contre toutes les interventions particulières susceptibles d'altérer son aspect, sa composition ou son évolution ».

De plus, l'article 3 alinéa a et b du décret 83-458 du 28 juillet 1983 fixant le statut-type des parcs nationaux stipule : « les parcs nationaux ont pour objet :

- la conservation de la faune et de la flore du sol du sous-sol de l'atmosphère des eaux, des gisements, des minéraux, et des fossiles et en général tout milieu naturel présentant un intérêt particulier à préserver.

- la préservation de ce milieu contre toutes les interventions artificielles et les effets de dégradation naturelle susceptibles d'altérer son aspect, sa composition et son évolution ».

C'est ainsi que l'article 4 de ce même décret en attribuant aux parcs nationaux 5 classes de protection avec des degrés différents, de l'intégrale (classe I) à la périphérique (classe V), stipule clairement que seule « la classe périphérique sert de lien à toutes formes de construc-



Le tracé de l'autoroute Est-Ouest, dans son état actuel, a choisi de contourner la loi au lieu de contourner le parc

tions et qu'elle peut être traversée par des routes importantes ». Comment avec un texte aussi clair peut-on continuer à tergiverser et à disserter sur ce tracé ? C'est à l'image de celui qui cherche des poux sur la tête d'un chauve

En outre, un outil de base essentiel pour la mise en œuvre de la protection de l'environnement est réglementé par le décret exécutif 90-78 du 27 février 1990 c'est l'étude d'impact qui d'emblée disqualifie le tracé actuel car les autoroutes, sans passer par un parc national classé, génèrent des répercussions néfastes sur l'environnement (pollution atmosphérique, nuisances sonores, défiguration du paysage, morcellement d'écosystèmes, pollution des sols.) aussi bien pendant la construction des infrastructures elles-mêmes que lors de leur exploitation. Alors que dire de celles qui traversent un site protégé, milieu de vie d'espèces rares ou menacées avec des écosystèmes fragiles comme c'est le cas de celui d'El Kala. Les deux études d'impact qui

ont été réalisées concernant les effets de l'autoroute sur le parc doivent être publiées pour permettre aux spécialistes de se prononcer sur la pertinence de ses conclusions et au public d'en être tenu informé tel que l'exige les textes.

Par ailleurs en 2003, la loi 03-10 du 19 juillet 2003 relative à la protection de l'environnement dans le cadre du développement durable, non seulement fait sien les concepts de biodiversité, écosystème, biotope, espace naturel et autre, mais elle consacre des principes essentiels tels que le principe de précaution ou celui de développement durable. Le premier principe commande de préserver l'environnement et la biodiversité même en cas d'incertitudes scientifiques quant à l'existence d'une menace et le deuxième tient compte des besoins et intérêts des générations futures. Appliqués au parc d'El Kala, ils constituent d'excellents outils juridiques en faveur de la préservation du parc contre le tracé actuel.

Plus, la loi 03-10 du 19 juillet 2003 répond avec pertinence aux arguments concernant les coûts élevés qu'un autre

tracé induirait. L'article 3 alinéa 4 de cette loi considère que « si à une action susceptible d'avoir un impact préjudiciable à l'environnement peut être substituée une autre action qui présente un risque ou un danger environnemental bien moindre, cette dernière action est choisie même si elle entraîne des coûts plus élevés dès lors que ces coûts sont proportionnés aux valeurs environnementales à protéger. » Par conséquent, un autre tracé doit être substitué au premier même si les coûts sont plus élevés car la valeur environnementale du Parc est supérieure à toute autre considération et ne peut être quantifiée financièrement comme un vulgaire objet économique. Le Parc d'El Kala tout comme les autres composantes de l'environnement ont une grande valeur mais n'ont pas de prix car ils ne peuvent être évalués par les critères de la logique marchande.

En outre l'article 40 alinéa 4 de la loi 03-10 interdit : « la destruction, l'altération ou la dégradation du milieu particulier des espèces animales ou végétales. »

Quant à la législation internationale, nous citerons quelques unes des conventions auxquelles l'Algérie a adhéré et qui doivent renforcer l'argumentaire pour plaider en faveur de la déviation du tracé actuel.

- Le décret n° 82-439 du 11 décembre 1982 porte adhésion de l'Algérie à la convention RAMSAR relative aux zones humides d'importance internationale, particulièrement comme habitat de la sauvagine. C'est grâce à cette convention que dans le Parc d'El Kala, un complexe de 5 zones humides d'importance internationale est juridiquement protégé.

- Le décret 82-440 du 11 décembre 1982 portant adhésion de l'Algérie à la convention africaine sur la conservation de la nature et des ressources naturelles, signée à Alger le 15 septembre 1968 qui recommande aux Etats de créer des aires protégées dont les parcs nationaux. Ainsi, l'article 3 alinéa b de la convention, stipule : « un parc national désigne une aire placée sous le contrôle de l'Etat et dont les limites ne peuvent être changées ni aucune partie aliénée sauf par

l'autorité législative compétente. » Etant donné que la constitution algérienne considère les traités supérieurs à la loi, aucune partie du parc d'El Kala ne peut être aliénée sans l'accord du parlement.

- Le décret 95-163 du 6 juin 1995 portant ratification de la convention sur la diversité biologique signée à Rio le 5 juin 1992 fait de la conservation in situ comme c'est le cas pour le Parc d'El Kala, un des objectifs majeurs de la convention. Sans omettre de signaler que le Parc d'El Kala est classé Réserve de la Biosphère par l'Unesco en 1990 dans le cadre du programme Man

And Biosphère (MAB). Le concept de réserve de biosphère implique la conservation de l'environnement, la recherche scientifique et le développement durable des espaces soumis à ce statut.

En résumé, il est à notre connaissance vaine seule disposition dans toute la législation algérienne et internationale qui autorise le passage de ce tronçon à travers le Parc National d'El Kala. Si on veut faire un peu d'esprit nous dirons que le tracé de l'autoroute est-ouest, dans son état actuel, a choisi de contourner la loi au lieu de contourner le parc.

Au vu des développements précédents, il est permis de s'interroger sur l'effectivité de nos lois et l'efficacité de nos institutions chargées de la protection de l'environnement dans ce cas précis ainsi que sur les raisons du silence du Ministère de l'environnement et de l'aménagement du territoire, totalement absent du débat. Nous avons le sentiment que l'arsenal juridique

adopté dans ce domaine a pour seul objectif de présenter l'Algérie comme un bon élève aux yeux de la communauté internationale peu importe son application sur le terrain. Nous terminerons par une citation à méditer dans ce cas précis : « le berger frappe les moutons de derrière alors que ce sont ceux de devant qui refusent d'avancer ».

N. H.-B.

(*) Enseignante
Faculté de droit
Université de Tizi Ouzou