

LA MISE EN ŒUVRE DE LA GIZC EN ALGERIE

THE IMPLEMENTATION OF ICZM IN ALGERIA

BOUKHATMI Fatima

Professeur

Directrice du laboratoire de droit des transports et des activités portuaires- LADMAR

Faculté de droit et des sciences politique

Université Mohamed Ben Ahmed- Oran 02- Algérie

Date d'envoi: 01 / 12 / 2020	date d'acceptation: 23 / 12 / 2020	date de publication : 26 / 12 / 2020
------------------------------	------------------------------------	--------------------------------------

Pour citer cet article :

BOUKHATMI Fatima, « La Mise En Œuvre De La GIZC En Algérie », Revue droit des transports et des activités portuaires, Volume VII/N°01, année 2020 (PP 118-144).

Cet article est disponible via le lien ci-dessous :

www.asjp.cerist.dz/en/PresentationRevue/164

Résumé :

La GIZC est définie comme « l'aménagement et l'utilisation durable des zones côtières, prenant en considération le développement économique et social lié à la présence de la mer tout en sauvegardant pour les générations présentes et futures les équilibres biologiques ».

La loi 02-02 du 05 février 2002 relative à la protection et à la valorisation du littoral – texte phare de la législation algérienne en matière de GIZC est une réponse aux problèmes induits par l'intensification et la

densification croissante des activités humaines sur le littoral -- parmi lesquelles l'urbanisation anarchique, les activités portuaires, le tourisme, la surexploitation des ressources halieutiques la pollution par les navires-- l'ensemble entraînant la dégradation des milieux naturels littoraux et maritimes. C'est une méthode destinée à gérer l'espace terre / mer et coordonner les interventions des divers acteurs concernés par cet espace tout en veillant à y intégrer le développement économique et social dans le cadre de la préservation des ressources biologiques. Espace de conflits d'intérêts divers, le territoire de la GIZC se trouve également confronté à un conflit de normes et de gouvernance qu'il s'agit de concilier.

Abstract :

ICZM is defined as "the development and sustainable use of coastal areas, taking into consideration the economic and social development linked to the presence of the sea while safeguarding biological balances for present and future generations".

Law 02-02 of February 5, 2002 relating to the protection and enhancement of the coast - flagship text of Algerian legislation on GIZC is a response to the problems caused by the intensification and increasing densification of human activities on the coast - among which anarchic urbanization, port activities, tourism, overexploitation of fishery resources, pollution by ships - all leading to the degradation of natural coastal and maritime environments. It is a method intended to manage the land / sea space and coordinate the interventions of the various actors concerned by this space while ensuring to integrate economic and social development within the framework of the preservation of biological resources. A space of conflicts of various interests, the territory of the GIZC is also faced with a conflict of legal

rules that must be reconciled as well as a conflict between the responsible structures.

المخلص :

تُعرّف الإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية بأنها "التنمية والاستخدام المستدام للمناطق الساحلية، مع مراعاة التنمية الاقتصادية والاجتماعية المرتبطة بوجود البحر مع الحفاظ على التوازنات البيولوجية للأجيال الحالية والمقبلة".

القانون 02-02 المؤرخ 5 فبراير 2002 المتعلق بحماية وتثمين الساحل - النص الرئيسي للتشريع هو بمثابة استجابة للمشاكل الناجمة عن تكثيف الأنشطة البشرية على الساحل - بما في ذلك التحضر الفوضوي ، وأنشطة الموانئ ، والسياحة ، والاستغلال المفرط للموارد السمكية ، والتلوث بالسفن - كلها تؤدي إلى تدهور البيئات الساحلية والبحرية. إنها طريقة تهدف إلى إدارة الفضاء الأرضي / البحري وتنسيق تدخلات مختلف الجهات الفاعلة المعنية بهذا الفضاء مع ضمان دمج التنمية الاقتصادية والاجتماعية في إطار الحفاظ على الموارد البيولوجية. مساحة تضارب المصالح المختلفة ، يواجه إقليم GIZC أيضاً تضارب الأحكام القانونية التي يجب التوفيق بينها وكذلك التنازع والتداخل بين الهياكل المسؤولة.

INTRODUCTION

D'origine américaine (coastal zone management), la GIZC est définie comme « l'aménagement et l'utilisation durable des zones côtières, prenant en considération le développement économique et social lié à la présence de la mer tout en sauvegardant pour les générations présentes et futures les équilibres biologiques¹ ». Il est remarquable de retrouver l'esprit de cette définition dans la loi 02-02 du 05 février 2002 relative à la protection et à la valorisation du littoral – texte phare de la législation algérienne en matière de GIZC-- laquelle à l'instar de

¹ Michel Prieur : « Le Protocole de Madrid à la convention de Barcelone relatif à la gestion intégrée des zones côtières de la Méditerranée » Vertigo, la revue électronique en sciences de l'environnement, Hors série 9, Juillet 2011, <http://vertigo.org.10933>

l'ensemble de la réglementation algérienne n'exprime pas le concept à la lettre mais le définit conformément aux textes internationaux. L'article 3 de cette loi dispose : « Dans le littoral l'ensemble des actions de développement s'inscrit dans une dimension nationale d'aménagement du territoire et de l'environnement. Il implique la coordination des actions entre l'Etat, les collectivités territoriales les organisations et les associations qui œuvrent dans ce domaine et se fondent sur les principes du développement durable, de prévention et de précaution ».

Au niveau international, l'idée de la GIZC a été adoptée au « sommet de la terre » à Rio de Janeiro en 1992 avec « l'Agenda 21 » lequel recommande la généralisation de ce concept au niveau mondial. Le protocole de Madrid -- à la Convention de Barcelone pour la protection de l'environnement marin en Méditerranée -- du 21 janvier 2008 l'a introduit au niveau méditerranéen, Protocole signé mais non encore ratifié par l'Algérie. Selon ce Protocole les parties contractantes sont tenues de mettre en place un cadre commun pour la gestion intégrée des zones côtières de la mer Méditerranée et prendre les mesures nécessaires pour renforcer à cette fin la coopération régionale Ce Protocole demande également à chaque Etat partie de mettre en place une stratégie nationale de gestion intégrée des zones côtières.

La GIZC constitue une réponse aux problèmes induits par l'intensification et la densification croissante des activités humaines sur le littoral² -- parmi lesquelles l'urbanisation anarchique, les activités portuaires, le tourisme, la surexploitation des ressources halieutiques la pollution par les navires-- l'ensemble entraînant la dégradation des milieux naturels littoraux³.

² Le même problème de littoralisation des côtes se pose à l'ensemble des pays méditerranéens

³ Malika KACEMI, « Protection et valorisation du littoral en Algérie : législation et instruments : Le cas des communes littorales d'Oran », *Études caribéennes* [En ligne], 20 | Décembre 2011, mis en ligne le 15 décembre 2011, Tarik GHODBANI, « Environnement et littoralisation de l'ouest

C'est une méthode destinée à gérer l'espace terre / mer et coordonner les interventions des divers acteurs concernés par cet espace tout en veillant à y intégrer le développement économique et social dans le cadre de la préservation des ressources biologiques. Son objectif ultime est d'asseoir des structures et des instruments permettant de garantir ou de restaurer la complémentarité entre les activités humaines dans un contexte de développement durable

Ce concept est apparu comme un modèle de référence à l'échelle mondiale d'où notre questionnement sur son contenu, sa démarche et surtout comment la législation algérienne l'a traduite dans ses dispositions et quels sont les constats que l'on peut en tirer après presque dix ans de l'entrée en vigueur du Protocole de Madrid lui donnant effet.

La démarche part d'un diagnostic relatif à une superficie bien déterminée jouxtant terre et mer. Les problèmes et opportunités y sont identifiés ainsi que les enjeux. Une structure de gouvernance est mise en place associant tous les acteurs intéressés et un plan d'action est adoptée. Enfin un observatoire évalue l'état d'avancement des actions entreprises.

Cette thématique a fait l'objet d'une littérature dense mais émanant de disciplines autres que juridique. En effet on trouve de nombreux écrits relevant de géographes, sociologues, biologistes, urbanistes, statisticiens⁴ etc. lesquelles se sont penchés sur l'aspect plutôt technique de la mise en place de la GIZC et de son fonctionnement. Ce sont en fait des études préalables à la construction de la norme juridique relative à la GIZC.

algérien », *Insanyet*, n 50, octobre-décembre 2010, pp 53-60. Tarik GHODBANI, « Un écosystème littoral fragile menacé sur la rive sud de la Méditerranée La région côtière de Terga et ses zones humides (ouest de l'Algérie) », in *Méditerranée*, 125-2015, pp. 153-164.

⁴ Malika KACEMI Protection du littoral en Algérie entre gestion et législation. Le cas du pôle industriel d'Arzew (Oran, Algérie) in *Droit et société* 2009/3 (n° 73), pages 687 à 701

S'étendant sur plus de 1600 kilomètres la côte algérienne représente un écosystème fragile et sa dégradation est en constante chute libre malgré la multitude de textes organisant les activités humaines sur cette bande côtière et les nombreuses structures responsables du bon fonctionnement de cette organisation.

A ce titre nous nous intéresserons dans notre étude à l'aspect juridique que comporte cette question et dans quelle mesure la législation y afférente l'a appréhendée.

Nous aborderons ces questionnements sous la problématique suivante : Espace de conflits d'intérêts divers, le territoire de la GIZC se trouve également confronté à un conflit de normes et de gouvernance qu'il s'agit de concilier. Le port espace terrestre et le territoire marin seront pris comme exemples dans l'application de la loi littoral. Mais tout d'abord quel en l'ancrage juridique – international et national -- de cette notion ?

I- LA PLATE-FORME JURIDIQUE DE LA GIZC

1) Les sources internationales.

Mer semi fermée et fragilisée surtout par une pollution tellurique s'étendant sur l'ensemble de ses côtes, il a été décidé de mettre en place des outils internationaux destinés à faire face à la dégradation progressive du littoral méditerranéen.

C'est le programme des Nations Unies pour l'Environnement (PNUE) en 1974 qui a inspiré le programme pour l'action en Méditerranée (PAM). S'en est suivi le protocole relatif à la protection de la mer Méditerranée contre la pollution d'origine tellurique fait à Athènes le 17 mai 1980. La convention sur la diversité biologique dite convention de Rio du 5 juin 1992, a donné un véritable coup de fouet à ce concept dont la convention pour la protection de l'environnement marin et de la région côtière en Méditerranée (Convention de

Barcelone) du 16 février 1976 et ses protocoles modificatifs en 1995 en avait déjà dessiné les contours. Il était devenu urgent de stopper la dégradation du littoral méditerranéen, cette Convention visant non seulement la protection du milieu marin mais aussi du littoral, son article 4-3^e disposant : « (Les Etats...) s'engagent à promouvoir la gestion intégrée du littoral en tenant compte de la protection des zones d'intérêt écologique et paysager et de l'utilisation rationnelle des ressources naturelles. »

Par ailleurs la convention des Nations Unies sur le droit de la mer dite convention de Montego Bay du 7 décembre 1982 contient des dispositions relatives à la pollution marine et enjoint les Etats membres à la combattre.

Le protocole de Madrid à la convention de Barcelone relatif à la gestion intégrée des zones côtières de la Méditerranée entré en vigueur le 24 mars 2011 signé par l'Algérie constitue un instrument fondamental par lequel les Etats côtiers sont tenus de promouvoir la gestion intégrée et le développement durable des zones côtières et du milieu marin relevant de leur juridiction.

2) GIZC et législation algérienne : multiplicité et concurrence des outils et des structures.

Il serait fastidieux de citer tous les textes que le législateur algérien a élaborés en vue de la préservation et la protection de l'environnement. Bien que certains d'entre eux soient antérieurs aux textes internationaux on peut relever la volonté des pouvoirs publics à mettre en place un dispositif législatif et réglementaire en phase avec les aspirations internationales relatives à la préservation et a protection de l'environnement⁵.

⁵ Une liste non exhaustive des principaux textes en matière de préservation et de protection de l'environnement

-- loi domaniale 91-45 du 23 novembre 1991 amendée

-- loi 90-29 du 1^{er} décembre 1990 relative à l'urbanisme et l'aménagement du territoire

-- loi 02-02 du 05 février 2002 relative à la protection et à la valorisation du littoral.

Nous insisterons sur la loi phare en matière de gestion intégrée des zones côtières qui régleme l'utilisation et l'occupation de la bande littorale et ses instruments. Cependant il faut souligner que cette loi ne peut être comprise que dans un cadre juridique beaucoup plus élargi principalement celui relatif à la protection de l'environnement, l'aménagement du territoire et l'urbanisme ou celui de la législation maritime. Ce sont des textes complémentaires -- qu'il ne s'agit pas d'ignorer -- mais qui souvent encomrent par l'intervention de leurs structures la mise en œuvre de la GIZC.

a- La loi 02-02 du 5 février 2002 relative à la protection et la valorisation du littoral ou la loi littoral : loi avant-gardiste ?

Cette loi n'a pas été la première à s'intéresser à la gestion des espaces littoraux⁶. La loi littoral a pour objet de fixer les dispositions particulières relatives à la protection et la valorisation du littoral. Ce dernier comprend la zone côtière constituée par le rivage naturel, îles, îlots, eaux intérieures maritimes, sol et sous sol de la mer territoriale d'où la prise en compte d'un espace terrestre et un espace maritime composant la zone côtière.

Cette loi reprend les principales composantes de la GIZC à savoir que l'espace côtier doit faire l'objet d'une gouvernance multisectorielle se projetant dans un cadre élargi au développement durable et prenant en compte la protection

-- loi 03-02 du 17 février 2003 fixant les règles d'utilisation et d'exploitation des plages.

-- la loi 2003-10 du 19 juillet 2003 relative à la protection de l'environnement dans le cadre du développement durable

-- loi 04-20 du 25 décembre 2004, relative à la prévention des risques majeures et à la gestion des catastrophes dans le cadre du développement durable.

-- loi 10-02 du 29 janvier 2010 portant schéma national de l'aménagement du territoire (SNAT). Elle définit le SNAL

-- la loi 02-02 du 05 février 2002 relative à la protection et à la valorisation du littoral

⁶ A titre d'exemple on peut citer la loi 90-29 relative à l'aménagement et à l'urbanisme qui a défini l'espace littoral.. Cette loi avait déjà limité à 100 mètres du rivage la construction de tout édifice

des sites présentant un caractère écologique ou culturel tout en préservant sa « naturalité ».

A ce titre quelques dispositions pertinentes

-- Y sont règlementées constructions occupations de sols liées aux activités économiques (article 14)

-- Sont exclues toute implantation d'activités industrielle nouvelle (article 15) de même que la construction de routes carrossables est soumise à conditions (article 16).

-- Strict contrôle de tout rejet urbain industriel et agricole susceptible de polluer ou de dégrader le milieu marin (article 28).

-- Système d'épuration des eaux usées obligatoire pour les agglomérations de la zone côtière de plus de 10000 habitants (article 22).

-- Il est prévu des instruments d'intervention en cas de pollution sur le littoral ou les zones côtières (plans d'intervention d'urgence article 33).

-- Des structures de « pilotage » sont instaurés : des instruments de gestion et d'intervention au niveau du littoral : le commissariat national du littoral (art. 24) de même que le plan d'aménagement côtier (PAC), le conseil de coordination côtière (art. 34).

-- Sont également des structures prévues pour sa mise en œuvre dans des textes d'application ultérieur donnant effet à la loi littoral.

-- L'aspect répressif apparait dans la loi littorale – articles 37 à 45 – laquelle énumère un certain nombre d'infractions et les sanctions qui leur sont applicables.

-- Enfin elle renvoie à un certain nombre de textes d'application dont la parution est prévue ultérieurement⁷.

-- Il faut souligner cependant l'absence de définitions laquelle empreint certaines dispositions de la loi de flou favorable à son contournement-- question sur laquelle nous reviendrons ultérieurement.

b- Eparpillement des outils et concurrence des structures de la loi littorale

Instrument de gestion centralisé, le Commissariat national du littoral (CNL)⁸ avec pour tutelle le ministère de l'environnement, est un établissement public à caractère administratif. Entre autres attributions, il est chargé de faire un inventaire des zones côtières. Il apparait que cet organe manque de maturité eu égard à la pauvreté des moyens dont il a été doté en matière d'attributions pour coordonner l'action de l'Etat et son arbitrage entre les structures concurrentes.

Comme instrument d'intervention prévu par la loi littoral le Conseil de coordination côtière⁹, instance décentralisé, il est présidée par le wali et veille à mobiliser l'ensemble des moyens requis pour la protection des zones littorales ou côtières sensibles ou exposées à des risques environnementaux particuliers.

A ces structures il faut ajouter d'autres de portée plus générale. Concernant la surveillance, l'observation et la mesure de la pollution du milieu marin, le

⁷ La loi littoral a prévu l'élaboration de 10 décrets exécutifs majoritairement publiés à ce jour au Journal officiel.

⁸ Le décret 04-113 du 13 avril 2004 instaure le CNL

⁹ Le Conseil de coordination côtière a été instauré par le décret exécutif 06-424 du 22 novembre 2006.

Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement a créé l'Observatoire National de l'Environnement et du Développement Durable (ONEDD). Cet établissement dispose de laboratoires régionaux, de stations et de réseaux de surveillance, pour la réalisation de ces missions.

L'Agence chargée de la protection et de la promotion du littoral algérois¹⁰ sous tutelle de la wilaya d'Alger. Différentes missions lui sont confiées en matière de surveillance et de contrôle de la côte algéroise.

L'observatoire méditerranéen de l'environnement et du développement durable est en voie d'installation à ORAN¹¹.

Le Centre National et des Centres régionaux des opérations de surveillance et de sauvetage en mer (CNOSS et CROSS)¹² aux missions plus spécifiques sont relatifs à la pollution en mer par hydrocarbures et sur lesquels nous reviendrons.

Comme outil important de la loi littoral, le plan d'aménagement côtier a pour objet de délimiter l'espace littoral et identifie toute source et formes de pollution. En parallèle, le plan directeur d'aménagement et d'urbanisme et le plan d'occupation des sols, outils urbanistes doivent trouver leur place dans cet pléthore de programme et de structures souvent concurrente dans le système de gouvernance.

Cette loi constitue indéniablement une avancée dans la mise en place d'un ordonnancement juridique en phase avec un aménagement du territoire non plus productif à tout prix mais jaloux d'un développement durable. Elle peine à être

¹⁰ [http://www. Appl.dz](http://www.Appl.dz).

¹¹ Cette structure sera chargée du suivi du contrôle et de l'évaluation de la situation environnementale ainsi que de l'élaboration des actions du développement durable du groupe 5+5 (ministres de l'environnement des pays de l'Ouest du bassin méditerranéen). El-Watan 1^{er} mars 2011 : visite technique d'experts internationaux.

¹² Les CNOSS et CROSS ont été créés par le décret présidentiel 95-290 du 30 septembre 1995

entérinée et atteindre ses objectifs. En fait cette elle concerne une zone qui fait l'objet d'activités diverses des acteurs y opérant et qui souhaitent faire prédominer leurs intérêts immédiats au détriment de la préservation et la protection de la naturalité de cette zone.

II- L'ESPACE TERRE/MER, OBJET D'INTERETS ET DE NORMES CONFLICTUELS.

Cette portion du territoire national réunit d'abord un potentiel démographique important¹³. Le potentiel économique n'en est pas moins appréciable¹⁴.

L'espace terre/mer met en contact inévitablement des acteurs ayant des intérêts souvent antagonistes -- dont l'objectif commun est l'occupation de la zone côtière -- ces acteurs obéissant à des normes différentes.

Vu la difficulté à réaliser une complémentarité entre les différentes activités qui concernent la zone côtière sans porter préjudice à sa naturalité, il a été recommandé aux parties contractantes au Protocole de Madrid de mettre en place une stratégie nationale des zones côtières.

1- La stratégie nationale des zones côtières.

L'article 18 du Protocole de Madrid dispose que chaque Etat se doit de renforcer ou élaborer une stratégie nationale de gestion intégrée des zones côtières ainsi que des programmes et des plans côtiers de mise en œuvre conforme au cadre régional commun. Il est évident que chaque Etat aura sa propre stratégie selon ses particularités bien que le cadre commun soit le cadre de référence.

¹³ Le recensement général de la population et de l'habitat fait apparaître que 63% de la population algérienne occupe le nord de l'Algérie sur une zone littorale représentant 4% du territoire nationale.

¹⁴

La SNZC est une démarche scientifique qui utilise une méthodologie rigoureuse qui planifie les différentes étapes à franchir dans la mise en place de la GIZC.

L'Algérie a élaboré sa propre stratégie et tente d'en tirer les résultats pour asseoir la GIZC. Elle fait l'objet de réactualisations régulières. Pour cela il est nécessaire qu'elle prenne en compte plusieurs éléments indispensables à son succès à savoir

-- une gouvernance décentralisée éclairée et surtout ayant une vision élargie du concept GIZC et de sa philosophie, l'élément humain apparaissant fondamental, capable de prévenir les risques et à l'avance et les prévenir y compris ceux liés au changement climatique

-- une assise scientifique s'appuyant sur des recherches sur le terrain en vue de la connaissance de ce dernier : expertises enquêtes statistiques collecte de données etc

Pédagogiquement parlant la SNGIZC repose sur différentes étapes dont un prenant en compte les retours d'expérience. Les problèmes et opportunités y sont identifiés ainsi que les enjeux en les modelant au vue de nouvelles données ou de dysfonctionnements. La formation dans ce cadre est un gage de la réussite de la GIZC.

Malgré les efforts des pouvoirs publics dans la mise en place de la GIZC, sa mise en œuvre est laborieuse eu égard aux intérêts antagonistes dont elle fait l'objet et l'absence d'une vision commune des intervenants dans cette espace stratégique du point de vue économique.

2- Des intérêts antagonistes des intervenants dans l'espace GIZC.

Les activités humaines dans la GIZC, créent une richesse économique mais en modifiant le cadre naturel. Ces activités sont multisectorielles. Nous nous intéresserons principalement à l'espace portuaire et l'espace maritime et l'application des normes de la GIZC à ces espaces¹⁵, tout en relevant que les espaces industriels, touristiques, halieutiques, archéologiques et urbains sont des composantes toutes aussi importantes de l'équilibre de cette bande littorale..

a-- Dimension spatiale et intermodale des ports à assurer : l'exemple du projet du port d'El Hamdania

Le littoral abrite les ports¹⁶ dont la construction écorche la nature parfois de façon irrémédiable. Ces ports sont appelés à s'étendre toujours plus loin s'ils veulent survivre dans la logique de leur croissance, leur imposant une rentabilité toujours plus grande. Ils ont tendance à « grignoter » plus d'espace afin de contenir le flux de marchandises préalable ou postérieur au transport maritime dont elles feront l'objet. Les parcs à conteneurs, les plates formes logistiques, l'extension des quais et des jetées les font exploser là où il y a plus de place afin de pérenniser leur activité. Rappelons que les ports par ailleurs renferment une population dense relevant du secteur privé, public et même militaire dont les missions et les tutelles divergent¹⁷. Enfin en Algérie on bute toujours sur la question de la gouvernance portuaire : quelle est la place et le rôle de l'autorité

¹⁵ L'auteur aurait pu fixer son choix sur d'autres espaces à étudier – forêts, industrie, tourisme. Le choix de ces espaces est déterminé par le fait que l'un soit terrestre l'autre maritime.

¹⁶ GHODBANI T., 2017. Impacts des aménagements portuaires sur l'environnement côtier. Le cas des deux ports Bouzedjar et Béni-Saf, Algérie. In Gérer les risques naturels : pratiques et outils, Presses universitaires de la Méditerranée, Université Paul-Valéry Montpellier 3 (France), 25-34

¹⁷ Il s'agit d'activités commerciales et administratives, transporteurs, consignataires, administration portuaire douanière, sanitaire, gardes côtes, police etc...

portuaire¹⁸, quels champs doit elle occuper ? Comment doit s'organiser la gouvernance et quel avenir pour les entreprises portuaires ?

Le méga projet du port commercial d'El Hamdania, censé être le premier port d'éclatement de la Méditerranée tarde à se concrétiser et les questionnements quant aux effets destructeurs de sa construction sur l'environnement biologique et social, le tourisme et le patrimoine se font entendre.

Le projet du port d'éclatement d'El Hamdania, projet en instance de réalisation suite à certaines transgressions juridiques entre autres..

Un décret exécutif 17-122 du 22 mars 2017 a déclara sa construction d'utilité publique. La création d'un port moderne pouvant accueillir des portes conteneurs nécessitant de profonds tirants d'eau s'imposait depuis longtemps déjà, vu l'état de ports algériens datant de l'époque colonial. L'idée de détrôner Tanger Med de sa place de premier port maghrébin n'est pas non plus étrangère à l'idée de la construction d'un port d'éclatement algérien commercialement prédominant en Méditerranée.

Pour que ce port soit pleinement rentable, ce projet prévoit la construction d'une zone logistique et industrielle et un réseau ferroviaire et routier auxquels serait relié ce port

Par ailleurs se présentant comme la porte de l'Afrique, l'Algérie avec ce port pourrait désenclaver les pays africains sans accès maritimes sous réserve d'une liaison ferroviaire entre Alger et Lagos d'où la réactivation de la transsaharienne avec toutes les implications en termes d'impulsion de la vie économique et de création d'emplois. Tous ces éléments convergent vers

¹⁸ Instance crée en 1999 elle n'a toujours pas été installée au niveau des ports et les entreprises portuaires continuent à assurer un monopole de fait des activités de manutention, acconage et remorquage dont le monopole a été levée par la loi 98-05 du 25 juin 1998 portant code maritime.

l'opportunité d'un tel projet et des investissements qui l'accompagnent pour sa mise en place.

Avec 20 mètres de tirant d'eau, ce port en eau profonde sera réalisé non seulement pour le commerce national par voie maritime, mais aussi en tant que hub pour les échanges au niveau régional. Il disposera de 23 quais d'une capacité de traitement de 6,5 millions de conteneurs et de 25,7 millions de tonnes/an de marchandises générales. Le cout de réalisation – 3,6 milliards de dollars US -- avec le dernier partenaire chinois confierait à celui-ci son exploitation pour une durée de 35 ans selon l'ancienne mouture de la convention de partenariat.

Différentes entreprises étrangères – chinoise, sud coréennes et européenne -- ont été sollicitées afin de mener à bien son étude et sa réalisation dans le cadre d'un partenariat.

Néanmoins ce projet a été critiqué à maints égards. Sachant qu'il a pour objet une aire protégée, ont été balayées des dispositions législatives et réglementaires relatives à la stratégie et la protection des zones littorales, la protection de l'environnement dans le cadre du développement durable, les dispositions relatives aux zones d'expansion touristiques et d'une façon générale les principes du schéma national de l'aménagement du territoire. Il faut souligner par ailleurs que tel qu'il a été situé le port fera également disparaître des terres agricoles et un patrimoine forestier d'une valeur inestimable. Il faudra également compter avec le relogement des populations autochtones et la destruction de sites archéologiques et historiques.

Au-delà de ces aspects environnementaux, d'aménagement du territoire, sociaux, culturelles et écologiques, ce mégaprojet se révèle comme étant une véritable aubaine pour l'économie chinoise qui ambitionne de faire la conquête de l'Afrique pour ses matières premières et ses richesses d'une part et de faire partie

de « la route de la soie » d'autre part, projet d'envergure mondiale auquel travail les experts chinois.

Gelé depuis quelques années suite au mouvement du Hirak et ses conséquences, il vient d'être relancé, avec pour instruction présidentielle¹⁹ d'étudier le projet « sur de nouvelles bases transparentes » avant d'être présenté une seconde fois au conseil des ministres. Cette instruction précise que le projet serait financé par un prêt du Fonds national d'investissement et d'un crédit d'une banque chinoise, sa durée de réalisation est estimée à sept ans. Les dossiers d'expropriation des espaces retenus et les enquêtes commodo incommodo de même que les indemnisations en faveur des personnes touchées par les expropriations pour cause d'utilité publique doivent être étudiés par les autorités locales. De même qu'il est demandé de veiller à la préservation de l'environnement.

Création d'une agence nationale chargée du suivi et de la réalisation du projet.

Etant donné l'importance du projet et ses appendices tentaculaires touchant l'application du dispositif législatif et réglementaire en matière de gestion de zones côtières, une agence nationale est créée afin de couvrir la gestion et la réalisation du projet. Elle agira en tant que maître d'ouvrage délégué pour le compte de l'Etat.

L'application de la GIZC inclut non seulement la bande terrestre du littoral mais également la bande maritime. Comment la GIZC protège-t-elle cette zone ?

¹⁹ Conseil des ministres du 28 juin 2020.

b-- La pollution de la zone maritime : intérêt particulier du législateur.

-- Etat des lieux.

En matière de pollution, la législation algérienne²⁰ ne donne pas une définition uniforme de cette notion mais a interdit en les énumérant les actes qui peuvent être considérés comme constituant une pollution²¹. Cependant le législateur a pris soin de définir la pollution marine dans son article 10 de la loi 98-05 portant code maritime. Il s'agit de « tout déversement, rejet, immersion ou incinération en mer de matières ou substances de toute nature susceptibles de porter atteintes à la santé publique et aux ressources biologiques, d'entraver les activités maritimes, d'altérer la qualité de l'eau de mer, du point de vue de son utilisation ou de dégrader les valeurs d'agrément de la mer²² ».

Il faut savoir que la pollution tellurique est une source majeure de pollution marine. Cette forme de pollution a été l'objet de dispositions préventives dans la loi littoral et de la loi portant sur la protection de l'environnement dans le cadre du développement durable ainsi que de nombreux textes d'application²³.

L'activité des navires au large des côtes algériennes représente un réel risque sachant qu'à peine à vingt miles marins de la côte algérienne se situe la principale route maritime des navires citernes en méditerranée et par laquelle

²⁰ Loi 03-10 du 19 juillet 2003 complétée et modifiée relative à la protection de l'environnement dans le cadre du développement durable reprenant mais avec plus de précision l'article 1 par. 4 de la convention des nations unies sur le droit de la mer.

²¹ BOUKHATMI F. « La pollution marine : cadre juridique et institutionnel », Revue de droit des transports et des activités portuaires 1/2014 pp.26-38.

²² Cependant, il est dérogé à une telle interdiction aussi bien dans le code maritime que dans la loi sur la protection de l'environnement à travers **des autorisations** permettant un tel déversement immersion ou incinération (Les articles 214 du code maritime algérien et les articles 53 et 55 de la loi portant protection de l'environnement dans le cadre du développement durable).

²³ Programme d'intervention Tell el Bahr.

transitent annuellement 5000 navires transportant des hydrocarbures. Ajoutons à cela que l'Algérie dispose de 13 ports de commerce dont trois à vocation pétrolière et méthanière, 1300 navires citernes touchant les ports algériens annuellement.

Cette activité intense est à l'origine de pollutions opérationnelles (rejet des eaux de ballast de navire, lavage de citernes, vidanges) ou de pollutions accidentelles (accidents provoquant le déversement en mer de produits nocifs) s'étalant parfois sur des dizaines de kilomètres carrés et atteignant souvent les côtes ou des endroits éloignés du lieu où l'accident s'est produit, ceci par l'effet des courants côtiers.

Etant un problème transnational la pollution marine a nécessité la convergence des efforts au niveau régional et international²⁴ à fin de prévention et de prise en charge de l'évènement source de la pollution.

Les dispositions prises à cet effet en Algérie ont pour source diverses conventions internationales²⁵ de portée spécifique entérinées dans les textes nationaux. Ces textes foisonnent et se superposent. Pour comprendre l'effet de la GIZC sur la zone maritime du littoral il faut en avoir une vue globale et en faire une lecture compréhensive.

-- Une lecture globale des textes

Nous avons déjà cité la loi 2003-10 du 19 juillet 2003 relative à la protection de l'environnement dans le cadre du développement durable, la loi

²⁴ Il existe des textes de portée générale comme des textes de portée spécifique.

-- le protocole relatif à la protection de la mer Méditerranée contre la pollution d'origine tellurique fait à Athènes le 17 mai 1980²⁴.

-- la convention sur la diversité biologique dite convention de Rio²⁴ du 5 juin 1992,

-- la convention pour la protection de l'environnement marin et de la région côtière en Méditerranée²⁴ dite Convention de Barcelone du 16 février 1976 et ses protocoles modificatifs en 1995.

-- la convention des Nations Unies sur le droit de la mer dite convention de Montego Bay du 7 décembre 1982.

²⁵ CLC, MARPOL, FIPOL OPRC, OILPOL etc.

02-02 du 05 février 2002 relative à la protection et à la valorisation du littoral, la loi 04-20 du 25 décembre 2004, relative à la prévention des risques majeures et à la gestion des catastrophes dans le cadre du développement durable.

C'est cependant l'Ordonnance 76-80 du 23 octobre 1976 modifiée par la loi 98-05 portant code maritime algérien qui est le texte de référence en matière de pollution marine du fait de l'activité des navires.

Ce texte comporte un ensemble de dispositions qui reprennent essentiellement celles de la convention MARPOL.

Le décret exécutif 02-01 du 6 janvier 2001 fixant le règlement général d'exploitation et de sécurité des ports contient également quelques dispositions relatives aux atteintes au domaine portuaire en matière environnementale et les sanctionne pénalement.

Il est cependant nécessaire d'avoir un regard global sur ces différents textes – ainsi que leurs dispositions d'application -- pour saisir l'ensemble de la législation dans le domaine de la pollution marine, y compris ceux relatifs à la pollution tellurique²⁶, ces textes se complétant les uns les autres.

-- Mesures préventives incombant à l'armateur et au capitaine du navire en matière de pollution marine

Le propriétaire du navire est tenu selon l'article 56 de la loi du 19 juillet 2003 de prendre toutes les mesures nécessaires pour mettre fin à tout éventuel danger «dans le cas d'avaries ou d'accidents dans les eaux sous juridiction algérienne survenus à tout navire, aéronef, engin ou plate-forme transportant ou ayant à son bord des substances nocives, dangereuses ou des hydrocarbures et

²⁶- par exemple - la loi 92-25 relative à la taxe sur les activités polluantes ou dangereuses,
- le décret 93-160 relatif au rejet des liquides industriels,
- décret 93-161 relatif au déversement des huiles et lubrifiants dans le milieu naturel.

pouvant créer des dangers graves et imminents susceptibles de porter atteinte au littoral ou aux intérêts connexes, le propriétaire du dit navire, aéronef, engin ou plate-forme est mis en demeure de prendre toutes les mesures nécessaires pour mettre fin à ces dangers ».

Concernant le capitaine, l'article 57 de la même loi, énonce que « le capitaine de tout navire transportant des marchandises dangereuses, toxiques ou polluantes naviguant à proximité ou à l'intérieur des eaux sous juridiction algérienne, est tenu de signaler tout événement en mer survenu à son bord et qui pourrait être de nature à constituer des menaces de pollution ou de contamination du milieu marin, des eaux et des côtes nationales »

Par ailleurs, il est fait obligation, article 213, à tout navire de rejeter les substances polluantes dans « les installations portuaires destinées à recevoir les résidus, déchets et d'une manière générale, les matières polluantes ».

Mais il faut signaler la quasi absence d'installations portuaires de réception en état de bon fonctionnement dans les ports algériens.

Quand la pollution intervient, un dispositif opérationnel de lutte contre ses effets se met en place, impliquant des institutions habilitées à cet effet.

-- Les dispositifs opérationnels de lutte contre la pollution marine.

Un dispositif de lutte contre les pollutions marines a été mis en place²⁷. Il s'agit du programme Talaout el bahr²⁸ (ou Tell-el-Bahr). Ce n'est qu'après que ces dispositions internes aient été prises que l'Algérie a pu adhérer à la convention internationale sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de lutte contre la pollution par les hydrocarbures (OPRC).

²⁷ Décret exécutif 94-279 du 17 septembre 1994 portant « organisation de la lutte contre les pollutions marines et institutions de plans d'urgence »

²⁸ L'expression en langue arabe Talaout el bahr signifie pollution de la mer

Ce programme a pour objet « l'organisation de la lutte contre les pollutions résultant d'un événement maritime terrestre ou aérien qui entraîne ou peut entraîner le déversement- en mer massif d'hydrocarbures ou de tous autres produits ou substance pouvant constituer un danger grave et imminent ou engendrer des dommages au milieu marin, au fond des mers sur le littoral ainsi qu'aux intérêts connexes ».

Il repose sur l'élaboration de plans d'urgence au niveau des trois façades maritimes (Alger, Oran, Jijel) et des quatorze wilayas (départements) côtières. Ces plans d'urgence sont élaborés par des comités Tell-el-Bahr qui coordonnent l'action contre la pollution. Leur déclenchement selon le cas relève des prérogatives du ministre de l'environnement (plan national), du commandant de la façade maritime (plan régional) ou du wali (plan de wilaya).

Le plan national peut être déclenché en mer sous juridiction algérienne comme il peut être déclenché dans les eaux territoriales lorsque la pollution est susceptible de menacer le territoire maritime national.

Le Centre National et des Centres régionaux des opérations de surveillance et de sauvetage en mer (CNOSS et CROSS)²⁹ » lesquels prennent en charge les différentes étapes permettant l'arrêt du déversement des hydrocarbures, le confinement et la récupération ou la dispersion de la nappe déversée ainsi que le nettoyage du littoral si besoin est.

Ils se combinent avec les plans ORSEC communaux et de wilaya³⁰

²⁹ Les CNOSS et CROSS ont été créés par le décret présidentiel 95-290 du 30 septembre 1995

³⁰ Décret 84-231 du 25 août 1985 relatifs aux interventions et secours en cas de catastrophe.

Arrêté ministériel du 10 octobre 1998 portant « définition des principes généraux devant régir l'élaboration du plan Tell-el-Bahr ».

Il apparait que les dispositions relatives à l'espace maritime se sont cadrées à cet espace d'une manière plus heureuse que cela n'a été pour la construction du port d'El Hamdania. Cela revient certainement au fait que le paramètre économique n'apparait pas dans le deuxième cas et la prise en compte de la mise en danger de l'espace maritime par la pollution a prévalu dans la gestion de cet espace.

CONCLUSION

Malgré des dispositions très pertinentes de la loi littoral et de ses nombreux textes d'application elle demeure insuffisante en matière de mise en œuvre de la GIZC vu la dégradation constante des zones côtières algériennes. L'urbanisation effrénée, le désengagement des parties concernées, la disparition de terres agricoles au profit d'une artificialisation sauvage donnent un aperçu pessimiste de l'avenir de l'équilibre biologique de cet espace à moins de repenser une stratégie plus performante.

Références :

Articles :

- Andre-Hubert MESNARD : « Le partage des responsabilités politiques et administratives dans la GIZC. Vertigo, la revue électronique en sciences de l'environnement, Hors série 8, Octobre 2010, 1-7.
- BOUKHATMI f. « la pollution marine : cadre juridique et institutionnel », revue de droit des transports et des activités portuaires 1/2014 pp.26-38.
- Tarik GHODBANI, « Environnement et littoralisation de l'ouest algérien », *Insanyet*, n 50, octobre-décembre 2010, pp 53-60.
- GHODBANI T., 2017. Impacts des aménagements portuaires sur l'environnement côtier. Le cas des deux ports Bouzedjar et Béni-Saf, Algérie. In *Gérer les risques naturels: pratiques et outils*, Presses universitaires de la Méditerranée, Université Paul-Valéry Montpellier 3 (France), 25-34.
- Malika KACEMI Protection du littoral en Algérie entre gestion et législation. Le cas du pôle industriel d'Arzew (Oran, Algérie) in *Droit et société* 2009/3 (n° 73), pages 687 à 701.
- Malika KACEMI, « Protection et valorisation du littoral en Algérie : législation et instruments : Le cas des communes littorales d'Oran », *Études caribéennes* [En ligne], 20 | Décembre 2011, mis en ligne le 15 décembre 2011,
- Michel Prieur : « Le Protocole de Madrid à la convention de Barcelone relatif à la gestion intégrée des zones côtières de la Méditerranée » Vertigo, la revue électronique en sciences de l'environnement, Hors série 9, Juillet 2011, <http://vertigo.org.10933>.
- Sahnoun Fadela, Bendraoua Abdelaziz, Hadjel Mohamed : « Contrôle de la pollution Marine du littoral Oranais ». *Rev. Communication Science & technologie*, N°8, Janvier 2010.

- Tarik GHODBANI, « Un écosystème littoral fragile menacé sur la rive sud de la Méditerranée La région côtière de Terga et ses zones humides (ouest de l'Algérie) », in Méditerranée, 125-2015, pp. 153-164.

- Olivier LOZACHMEUR : « Le concept de gestion intégrée des zones cotières en droit international, communautaire et national ». Droit Maritime Français, 656 ; mars 2005. Pp 259-277.

- Strategic partnership for the mediteranean large marine ecosystem ; Med partnership, Strategie nationale de GIZC en Algérie, Bilan et diagnostic synthèse, Janvier 2013.

Législations :

Internationales :

- La convention sur la diversité biologique dite convention de rio du 5 juin 1992,
- La convention pour la protection de l'environnement marin et de la région côtière en méditerranée dite convention de Barcelone du 16 février 1976 et ses protocoles modificatifs en 1995.
- La convention des nations unies sur le droit de la mer dite convention de Montego Bay du 7 décembre 1982.
- Le protocole relatif à la protection de la mer méditerranée contre la pollution d'origine tellurique fait à Athènes le 17 mai 1980.

Nationales :

- Loi domaniale 91-45 du 23 novembre 1991 amendée.
- Loi 90-29 du 1^{er} décembre 1990 relative à l'urbanisme et l'aménagement du territoire.

- Loi 02-02 du 05 février 2002 relative à la protection et à la valorisation du littoral.
- Loi 03-02 du 17 février 2003 fixant les règles d'utilisation et d'exploitation des plages.
- La loi 2003-10 du 19 juillet 2003 relative à la protection de l'environnement dans le cadre du développement durable
- Loi 04-20 du 25 décembre 2004, relative à la prévention des risques majeurs et à la gestion des catastrophes dans le cadre du développement durable.
- Loi 10-02 du 29 janvier 2010 portant schéma national de l'aménagement du territoire (snat). Elle définit le snal
- La loi 02-02 du 05 février 2002 relative à la protection et à la valorisation du littoral
- La loi 90-29 relative à l'aménagement et à l'urbanisme.
- Le décret 04-113 du 13 avril 2004 instaure le CNL
- Loi 03-10 du 19 juillet 2003 complétée et modifiée relative à la protection de l'environnement..
- Le décret 93-160 relatif au rejet des liquides industriels,
- Décret 93-161 relatif au déversement des huiles et lubrifiants dans le milieu naturel.
- Décret exécutif 94-279 du 17 septembre 1994 portant « organisation de la lutte contre les pollutions marines et institutions de plans d'urgence»
- Décret 84-231 du 25 août 1985 relatifs aux interventions et secours en cas de catastrophe.
- Arrêté ministériel du 10 octobre 1998 portant « définition des principes généraux devant régir l'élaboration du plan tell-el-bahr».