

BÉJAÏA

Réouverture de la décharge de Boulimat

La lune de miel semble bel et bien être consommée entre Ould Salah Zitouni, le wali de Béjaïa, quelques élus et autres citoyens qui l'avaient soutenu sur les réseaux sociaux au tout début de son intronisation à la tête de l'administration de la wilaya. Le CET de Béjaïa, la gestion des démolitions des biens illicites, pour ne citer que ceux-là, sont autant de malaises qui enflent le quotidien de la cité des Hammadites.

Armé d'une volonté de fer pour redynamiser les affaires et les projets d'investissement de la région, longtemps plongée dans l'incertitude et les intrigants retards de développement, le nouveau wali n'a laissé rien au hasard pour s'entourer d'une équipe «capable» à ses yeux de changer la donne. Seulement au demeurant, ni le temps ni la compétence de ses directeurs de l'exécutif, et du moins le caractère social de la région, ne lui ont laissé la chance vers l'exploit. «Nous sommes avec vous Monsieur le wali, faites-nous

rêver, changez nos vies». «Bravo ! Mille mercis pour votre comportement avec ces incapables de directeurs, on vous soutient», «vive Zitouni» etc. Telles étaient les phrases d'encouragement qu'on pouvait lire quotidiennement sur les pages Facebook de pères de famille et de certains citoyens de Béjaïa au lendemain de ses premières sorties sur les chantiers, où le commis de l'Etat n'arrêtait pas de blâmer, de crier à tue-tête et de sanctionner et les entrepreneurs et les responsables locaux à la moindre

défaillance du projet en voie de réalisation.

Les problèmes s'accumulent et restent insaisissables pour l'administration au vu de la situation tendue qui règne dans les localités de la wilaya. Les routes nationales, comme au temps de l'ex-wali Hamou Touhami, sont pratiquement fermées chaque semaine dans divers endroits de la wilaya pour de multiples revendication d'ordre social.

Le feuilleton du désaccord lié au CET de Béjaïa, implanté sur les hauteurs de la commune de Oued Ghir se poursuit et se durcit davantage. Cette affaire-là, est le témoin d'un ras-le-bol clair et d'un divorce prématuré entre l'administration et ses administrés.

Les conflits entre le wali et le P/APC de Oued Ghir, d'une part, et celui de cette même population et

Ould Salah Zitouni de l'autre, risquent d'engendrer un gravissime antécédent, si l'on tient compte de la détermination d'un wali dit le «Bombardier» pour le suivi de sa feuille de route pour le développement de sa circonscription d'un côté et d'une population rebelle et décidée à sauvegarder son environnement de l'autre.

De sources concordantes, l'on a appris que le premier responsable de l'administration a tenté de recourir aux forces de l'ordre afin de disperser les récalcitrants de Oued Ghir et libérer la voie du CET, jusqu'à présent obstruée et fermée par la population en question.

Le wali aurait reçu un nict catégorique de la part des deux services de sécurité concernés pour l'utilisation de la force dans cette région à caractère à la fois sensible et spécial.

Le différend lié au Centre d'enfouissement technique de Béjaïa, que la population croyait définitivement réglé à la suite des engagements pris par l'administration pour remédier aux problèmes techniques est toujours de mise et va droit vers une fermeture définitive si l'on tient compte de la détermination des citoyens de cette commune appuyée par le soutien de leur maire.

Les odeurs et les risques de contamination des puits et terres de la région étaient les principales revendications des riverains d'Oued Ghir qui réclament des solutions appropriées à travers la fermeture de la RN 12 de nombreuses fois. Les citoyens frondeurs ont dénoncé le non-respect des engagements des administrations concernées par la crise, pris à la suite de ces actions de rue.

La municipalité de Béjaïa, l'autre associé dans la gestion du CET, de son côté, estime avoir respecté tous ses engagements pris par rapport à

la dotation du site en question d'un pulvérisateur et d'une station d'épuration. La confusion qui caractérise cette affaire aux allures d'un conflit purement administratif est loin de connaître son épilogue.

Pour rappel, lors de son passage, l'ex-ministre de l'Environnement, Dalila Boudjemâa, à Béjaïa l'an dernier pour une visite sur site, avait insisté devant les autorités locales de doter le CET de toutes les commodités nécessaires et indispensables à son utilisation. La ministre avait exigé toute une série de recommandations avant l'ouverture du centre en question.

Le nouveau wali ayant «cru bien faire» pour soulager les populations avoisinantes de la décharge de Boulimat et pour sauvegarder le paysage magnifique de l'endroit, avait dans «la précipitation» décidé d'ouvrir le CET de Oued Ghir. Il s'est retrouvé aujourd'hui dans un imbroglio sans fin et devant une population acharnée et avertie des conséquences qui résultent de l'environnement à la fois sale et malsain.

La gestion du dossier des démolitions des constructions illícites entreprises par le nouveau wali dans la dynamique de sauvegarder le patrimoine public a quelque peu exaspéré l'opinion locale, notamment à propos de la réalisation d'un grand hangar sur la RN 9, jouxtant la caserne militaire, dont le propriétaire n'est autre que le fils d'un général à la retraite.

L'édifice a été construit sans aucun permis, et a été épargné par l'opération de démolition, une information que le *Soir d'Algérie* a bien vérifiée auprès des services concernés, il s'agit selon notre source, d'un vice de forme dans la procédure et l'affaire est portée devant les instances judiciaires compétentes qui statueront sur le cas très prochainement .

Kamel Gaci

BRÈVES DE TLEMCEN

Le téléphérique à l'arrêt depuis 3 mois

A l'approche de la saison estivale, le téléphérique n'est toujours pas rétabli et ce moyen de transport reste le plus sollicité par les citoyens qui veulent se rendre sur les hauteurs de Tlemcen.

Le plateau de Lalla Setti et la forêt des petits Perdreaux sont pris d'assaut dès les premiers jours du printemps. A ce jour, personne ne connaît les vrais raisons de cet arrêt, qui dure depuis plus de trois mois.

A rappeler que ce projet a été réalisé par une société helvétique et la maintenance de cet équipement devrait figurer dans une clause du contrat de cet important ouvrage.

Cette voie aérienne facilitait les déplacements aux touristes étrangers, tout en leur permettant de découvrir le Grand Tlemcen grâce à la magie des airs. Il s'agit là d'une panne technique, certes, mais trois mois d'arrêt représentent un important manque à gagner.

M. Zenasni

Halte aux sirènes

Ce n'est pas la première fois que des citoyens nous appellent pour dénoncer les nuisances sonores. Ce matin, un lecteur du Soir d'Algérie nous a fait part de son étonnement quant aux avertisseurs sonores des voitures officielles, «on se croirait en Égypte avec ce vacarme», nous dit-il. N'y a-t-il pas quelque part une loi qui interdit le klaxon en ville». Mais notre interlocuteur remet en cause l'usage exagéré des voitures officielles et d'ambulances n'étant pas dans l'urgence.

La remarque faite par notre lecteur fait l'unanimité de l'ensemble des citoyens, à qui on a demandé leur avis sur cette forme de nuisance. On a vécu récemment un événement, plutôt sympathique, de «la Journée sans voiture», alors à quand une journée sans klaxon pour sensibiliser les boucaniers.

A rappeler que la seule plaque interdisant le klaxon se trouvait à l'entrée de l'hôpital depuis les années 1950, mais l'écriteau «attention ! Silence hôpital», a disparu.

M. Z.

TIPASA

Tourisme et abattage de chiens errants

Lors du Forum de Radio Tipasa, qui s'est tenu récemment, le maire de la ville de Tipasa, M. Mokaddem, a déclaré que plusieurs opérations d'hygiène ont eu lieu, notamment l'abattage de plus de 50 chiens errants. Outre ces actions, les opérations de démoustication et de dératisation, ainsi que de désherbage, ont connu un franc succès.

Monsieur Houadji Mohamed, le Secrétaire général de la daïra de Tipasa a, quant à lui, été interpellé concernant l'urbanisme sauvage qui règne au niveau des communes d'El Beldj et du Chenoua, où il a été constaté un non-respect des règles d'urbanisme au sein des principales artères de la cité d'El Beldj. Monsieur Houadji a été particulièrement interpellé sur le non-respect des normes de construction dans les communes balnéaires et maritimes. Un auditeur a justifié ce type de construction, en affirmant «j'ai acheté mon lot de terrain chez un privé et j'ai construit mon logement». Il a été répondu à ce titre, que ce type d'opérations de construction est en infraction avec les textes de loi où la protection et la valorisation du littoral de la wilaya doivent respecter la loi. En effet, plusieurs riverains, notamment les estivants, constatent qu'il y a plusieurs exemples qui illustrent parfaitement les agressions subies par notre littoral, en infraction avec la protection et la valorisation du littoral de la wilaya en dépit de la loi de février 2002. Mohamed R., nous avoue : «Nous assistons à présent à une destruction en règle de l'environnement du littoral côtier, à travers les centaines de constructions et occupations anarchiques et illicites du sol qui hérissent notre contrée balnéaire du

Chenoua et celle d'El Beldj.» Les observateurs en matière de tourisme sont formels : «La Loi 02/02 du 5 février 2002 portant protection du littoral est transgressée au mépris notamment de son article 37, malgré les textes de lois qui disposent et encadrent cette protection». Ces spécialistes affirment «sont habilités à procéder à la recherche et à la constatation des infractions du littoral côtier... les officiers et agents de police judiciaire et... les inspecteurs de l'environnement».

Plus loin, la loi prévoit que «le littoral englobe l'ensemble des îles et îlots, le plateau continental ainsi qu'une bande de terre d'une largeur minimale de huit cents mètres (800m), longeant la mer en incluant... les plaines littorales de moins de trois kilomètres de profondeur à partir des plus hautes eaux maritimes».

Ces mêmes textes disposent en outre que l'occupation et l'utilisation des sols littoraux doivent préserver les espaces terrestres et marins remarquables ou nécessaires au maintien des équilibres naturels.

Plus grave est la violation de l'extension longitudinale du périmètre urbanisé des agglomérations situées sur le littoral et interdite au-delà de trois kilomètres. «L'extension de deux agglomérations adjacentes

situées sur le littoral est également interdite, à moins que la distance les séparant soit de cinq kilomètres au moins sur le littoral», précise à ce titre cette loi qui dispose plus loin que «sont réglementées, les constructions et les occupations du sol liées directement aux fonctions des activités économiques autorisées par les instruments d'aménagement et d'urbanisme sur la bande littorale comprise dans une superficie de trois kilomètres à partir des plus hautes eaux maritimes».

D'autres interdictions ont été prévues par la loi précitée dans ce cadre : «Sont interdites les voies carrossables nouvelles parallèles au rivage dans la limite d'une bande de 800 mètres ; sont interdites les voies carrossables nouvelles sur les dunes littorales, les cordons dunaires côtiers et les parties supérieures des plage ; sont interdites les routes de transit parallèles au rivage réalisées sur une distance de plus de trois kilomètres au moins à partir des plus hautes eaux maritimes.»

Selon un autre fonctionnaire, qui nous révèle qu'en d'autres termes, «acheter un lot de terrain chez un particulier ou chez l'Etat n'ouvre droit ni à un lotissement, ni à un permis de construire, sans le respect du domaine maritime, de l'agriculture, l'archéologie et l'environnement».

Un autre citoyen de Tipasa constate et nous fait part de son amertume concernant «le massacre à la tronçonneuse qui continue et concerne des espaces forestiers attenants aux douars côtiers».

Houari Larbi

ORAN

La nouvelle gare routière dans la tourmente

La nouvelle gare routière d'Oran, célébrée pompeusement au début du mois et présentée comme une infrastructure moderne faisant passer la question du transport à une dimension égale à ce qui se trouve dans les grandes villes méditerranéennes, semble déjà balbutier.

Et pour cause, d'emblée, il était prévisible que l'emplacement même de cette gare allait engendrer des complications, des risques pour les usagers des transports et la circulation routière. Dès le départ, les autorités locales ont fait le plus mauvais choix en donnant leur aval pour ériger une gare routière, au bord du 3^e boulevard périphérique à double voie, et à grande circulation. Aujourd'hui, le constat est là, des embouteillages sur tout le tronçon du 3^e boulevard périphérique, des stationnements anarchiques et dangereux provoquant des étranglements et des bouchons à longueur de journée. Les passants n'empruntent

pas la passerelle, surtout les personnes âgées, se fauillent bagages en mains au milieu des véhicules qui passent de manière incessante. Les usagers de la gare, en partance ou en provenance de nombreuses destinations, hêlent au bord de la voie express, des taxis n'importe comment pour se rendre vers le centre-ville ou ailleurs. Une véritable pagaille ingérable et désastreuse pour la circulation, pour les clients et la population, seule victime de cette forme de gestion locale. Mais c'est là encore toute l'absurdité de décisions répétitives prises sans réflexion et sans projection.

Ce fut déjà le cas pour le siège de la nouvelle daïra, là encore le long d'une voix express. Après coup, il a fallu réaliser un parking, une passerelle. Après coup encore, le parking a été transformé en zone de stationnement pour des taxis interurbains, c'est-à-dire en aire de gare routière, et sans équipements adéquats.

Fayçal M.