Dynamiques urbaines, mobilités et transports dans le Sud-ouest algérien (wilayas d'Adrar et de Bechar)

Badr-Eddine Yousfi

▶ **To cite this version:**

Badr-Eddine Yousfi. Dynamiques urbaines, mobilités et transports dans le Sud-ouest algérien (wilayas d'Adrar et de Bechar). Géographie. Université de Franche-Comté, 2012. Français. NNT : 2012BESA1007 . tel-01323945v1

HAL Id: tel-01323945

https://theses.hal.science/tel-01323945v1

Submitted on 31 May 2016 (v1), last revised 6 Jun 2016 (v2)

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

UNIVERSITE DE FRANCHE-COMTE, FRANCE
ECOLE DOCTORALE « LANGAGES, ESPACES, TEMPS, SOCIETES »
ET
UNIVERSITE D'ORAN
FACULTE DES SCIENCES DE LA TERRE, DE GEOGRAPHIE ET D'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

Thèse en cotutelle en vue de l'obtention du titre de docteur en

GEOGRAPHIE ET AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

DYNAMIQUES URBAINES, MOBILITES ET TRANSPORTS DANS LE SUD-OUEST ALGERIEN (WILAYAS D'ADRAR ET DE BECHAR)

Présentée et soutenue publiquement par

Badr-Eddine YOUSFI

Le 27 juin 2012

Sous la direction de M. le professeur Serge ORMAUX

et

M. le professeur Abed BENDJELID

Membres du jury :

Driss BENCHEHIDA, Maître de conférences « HDR » à l'université d'Oran

Abed BENDJELID, Professeur, à l'université d'Oran

Jacques FONTAINE, Maître de conférences, université de Franche-Comté

Mohamed HADEID, Maître de conférences « HDR » à l'université d'Oran, Rapporteur

André LARCENEUX, Professeur à l'université de Bourgogne, Rapporteur

Serge ORMAUX, Professeur, à l'université de Franche-Comté

Avant propos

Par la présente recherche, nous espérons contribuer dans la compréhension des mutations spatiales et sociales affectant les espaces sahariens. L'intérêt que nous portons pour les espaces sahariens est le fruit d'un parcours qui commence par notre première participation dans un projet de recherche intitulé « *Approche comparative des nouveaux espaces urbanisés dans les villes de l'Ouest de l'Algérie* » entre 2004 et 2006. Domicilié au Centre de Recherche en Anthropologie Sociale et Culturelle d'Oran (CRASC), notre premier contact avec ces espaces s'est établi à la suite d'intégration de la ville Adrar dans ce projet ; les visites de terrain effectuées dans ce cadre nous ont ouvert de nouvelles perspectives de recherche. Un intérêt qui nous a poussés à s'impliquer dans l'encadrement de travaux d'étudiants en fin de cursus en géographie portant sur des thématiques d'actualité et sur les villes sahariennes. Ces préoccupations se sont renouvelées lors de la mise en place d'un projet de recherche qui s'intitule « *Approche des milieux urbains sahariens (wilayas de Bechar et d'Adrar), Sahara algérien* ». Inscrit dans le cadre de la coopération interuniversitaire signée entre l'Université de Franche-Comté et le CRASC d'Oran et dirigé par le professeur Serge Ormaux du laboratoire ThéMA et le professeur Abed Bendjelid de l'Université d'Oran, ce projet nous a permis de positionner notre thèse par rapport à ces espaces, de réaliser des sorties de terrain régulières avec la participation des deux équipes et de bénéficier de stages à Besançon entre 2006 et 2009.

C'est ainsi que cette thèse est dirigée en cotutelle par l'Université de Franche-Comté et l'Université d'Oran, est encadrée par des accords bilatéraux. Ceci nous a permis d'effectuer un séjour scientifique de 18 mois au sein du laboratoire ThéMA à Besançon, financé par une bourse algéro-française (BAF). Cette recherche a été aussi appuyée par le laboratoire des Espaces Géographiques et de l'Aménagement du Territoire (EGEAT) de l'Université d'Oran.

Ainsi,

- Nous adressons nos sincères remerciements à notre directeur de recherche le professeur Abed Bendjelid, pour ses orientations précieuses, sa disponibilité et son soutien.
- Un remerciement particulier est adressé au professeur Serge Omaux, directeur du laboratoire ThéMA, qui a accepté de diriger ce travail en cotutelle, et qui nous a accueilli au sein du laboratoire, mobilisant ainsi tous les moyens pour le bon déroulement de notre séjour scientifique.

- Nous sommes reconnaissants à M. Jacques Fontaine pour ses remarques, ses conseils et son humanisme.
- Nous remercions les membres de notre jury de soutenance : M. Larceneux André, M. Benchehida Driss, M. Hadeid Mohamed et M. Fontaine Jacques d'avoir accepté de participer à l'évaluation de ce travail.
- Mes remerciements s'adressent aux chercheurs ayant participé au projet de coopération, à savoir Messieurs Hadeid Mohamed, Otmane Tayeb et Kouzmine Yaël qui ont accepté d'échanger des photos prises sur terrain, des documents et des idées.
- Enfin, nous remercions nos collègues à l'Université d'Oran en particulier M. Trache Sidi Mohamed, ainsi que nos amis qui nous ont soutenu lors de nos séjours au Sahara en particulier Messieurs Azzizi Youcef, Azzaoui Abderrrahmane, Touireg Mohamed, Belaâlem Abdelkader, Benzita Abdelkader, Hamidi Abdelkader et Maâmri Laid et tous ceux qui ont participé de loin ou de près à l'élaboration de cette recherche.

Aujourd'hui, si ce travail est achevé c'est aussi grâce à l'assistance de ma famille en particulier ma femme à qui j'exprime ma gratitude pour son soutien, sa patience et ses sacrifices, m'offrant un cadre familial chaleureux et paisible durant mon séjour de thèse, agrémenté par la naissance des jumeaux (Jad et Jawed). Je suis reconnaissant à mes parents qui m'ont accompagné depuis le début de mes études ainsi qu'à mes beaux parents qui n'ont jamais cessé leurs encouragements.

Bibliographie

ABITBOL M., 1980 : « Le Maroc et le commerce transsaharien du XVIIe au début du XIXe siècle », *Revue de l'Occident musulman et de la Méditerranée*, N°30, 1980. pp. 5-19.

ALIOUA M., 2005 : « La migration transnationale des Africains subsahariens au Maghreb, l'exemple de l'étape marocaine », *Maghreb – Machrek*, n°185, pp. 37-58.

ALLIX A., 1957 : « Sahara et pétrole 1957 », *Revue de géographie de Lyon, v*ol. 32 n°4, pp. 269-276.

ARNAUD G., 1927 : « L'automobile au Sahara », *Annales de Géographie*, 1927, t. 36, n°203. pp. 476-479.

AYDALOT P., 1985 : *Economie régionale et urbaine,* Economica, Paris, 487p.

BAALA Z., BENSALEM K., 2009 : *Difficultés d'intégration d'un quartier spontané dans la ville d'Adrar : haï Beni Ouskout,* Mémoire d'ingénieur en géographie, Université d'Oran. Mémoire en langue arabe. 129p.

BADUEL P.-R. (dir.), 1984 : *Enjeux sahariens*, table ronde du CRSEM, Paris, CNRS, 442p.

BARBAOUI A., 2000, *Du ksar à la ville ou dynamiques d'une ville saharienne dans la Saoura : cas de Kenadsa (wilaya de Bechar)*, Mémoire d'ingénieur en géographie, Université d'Oran. Mémoire en langue arabe. 129p.

BAVOUX J. J., 2000 : « Les réseaux ferroviaires dans les pays en développement : une structuration encore souvent déficiente », *Flux* n°41, 2000. pp. 17-27.

BELGOURARI A., 1991 : *Les transformations récentes d'une petite ville du Sahara algérien, Béni-Ounif,* Mémoire d'ingénieur en géographie, Université d'Oran, 50p.

BELGUIDOUM S., 2002 : « Urbanisation et urbanité au Sahara », *Revue Méditerranée*, tome 99, n°3.4, pp. 53-64.

BELGUIDOUM S., ROUSSEAUX V., 2005 : « Le pouvoir local et la gouvernance urbaine », *in* COTE M. (dir.) : *La ville et le désert, le Bas-Sahara algérien*, Paris – Aix-en-Provence, Karthala – IREMAM, pp. 277-287.

BELHARET T., 1990, *Les transports collectifs dans les grandes villes tunisiennes, Sousse Sfax et Tunis, « constitutions et articulation avec l'espace urbain* », thèse de 3ème cycle soutenue en 1987, Université de Tunis, 360p.

BELKHATIR A., 1999 : « Villes et territoires en Algérie », *Revue Méditerranée*, tome 91, n°12, pp. 73-84.

BELLIL R., DIDA B., 1995 : « Les migrations actuelles des touaregs du Mali vers le Sud », *Etudes et documents berbères,* n°12, Paris, INALCO, pp. 79-98.

BENAMMAR A., 2001 : « Densification en périphérie et développement urbain durable en Algérie », *Insaniyat*, n°13, pp. 123-138.

BENBOUZID M., GUILLON M., NOIN D., 1999 : « Réseaux financiers et marchés parallèles de devises. Des Algériens dans l'économie informelle », *Revue européenne de migrations internationales*, vol. 15 n°2, Emploi, genre et migration. pp. 123-139.

BENDJELID A. - MEKKAOUI M., **1987** :« Planification national instrument de maîtrise de croissance en Algérie », *Cahier de géographie de l'Ouest*, n°9-10, Université d'Oran, p.73 à p.94.

BENDJELID A. (dir.), 2010 : *Ville d'Algérie. Formation, vie urbaine et aménagement,* CRASC, Oran, 213p.

BENDJELID A., 1982 : *Planification et organisation de l'espace en Algérie*, Alger, OPU, 135p.

BENDJELID A., **1997 :** « Anthropologie d'un nouvel espace habité : enjeux fonciers et spatialités des classes moyennes à Oran », *Insaniyat* n° 2, CRASC, Oran, p.5 à p.26.

BENDJELID A., 2001 : « Armature urbaine et population en Algérie », *Insaniyat*, n°13, pp. 131-138.

BENDJELID A., 2002 : « L'émergence des petits entrepreneurs privés dans le transport collectif en milieu rural en Algérie »**,** *Insaniya*t n°16, CRASC, Oran, p.201 à p.208.

BENDJELID A., 2011 : « *Ouled Saïd, palmeraie du Gourara, Développement local et reproduction s'une société traditionnelle* », *Insaniya*t n°51-52, CRASC, Oran, p.p. 43-64.

BENDJELID A., BRULE J.-C., FONTAINE J., **2004** : *Aménageurs et aménagés en Algérie*, Paris, L'Harmattan, 419p.

BENHABIB A. - ZIANI T., 2001 : « Perspectives d'évolution du secteur de la santé en Algérie», *in* CHANSON-JABEUR CH., PRENANT A., RIBAU P., SEMMOUD B. (dir.*), in Les services publics et leurs dynamiques au Machreq et au Maghreb*, Paris, éd. L'Harmattan, pp53-70.

BENMOHAMED TAREK, 2005 : *La production de l'espace urbain à Bechar, entre mutation et crise,* Mémoire de magister en architecture et urbanisme, Centre-Universitaire de Bechar, Bechar, 214p.

BENSAAD A., (dir.), 2009 : *le Maghreb à l'épreuve des migrations subsahariennes*, immigration sur émigrant, Karthala, Paris.

BENSAAD A., 2002a : « La grande migration africaine à travers le Sahara », *Revue Méditerranée*, tome 99, n°3.4, pp. 41-52.

BENSAAD A., 2002b : « Echanges et flux migratoires transsahariens : Agadez, place marchande et carrefour migratoire », *in* PERALDI M. : *La fin des norias ? Réseaux migrants dans les économies marchandes en Méditerranée*, Paris – Aix en Provence, Maisonneuve & Larose – MMSH, pp. 243-267.

BENSAAD A., 2005c : « Les migrations transsahariennes, une mondialisation par la marge », *Maghreb-Machrek*, n°185, pp. 13-36.

BERNARD A., LACROIX N., 1906 : « L'évolution du nomadisme en Algérie, *Annales de Géographie »*, t. 15, n°80. pp. 152-165.

BETEILLE R., 1981 : « une nouvelle approche géographique des faits migrant : champs, relations, espaces relationnels *»*, *L'Espace Géographique*, n°3, Paris, pp.187-197.

BISSON J. (dir.), 1989a : *Le Nomade, l'oasis et la ville*, Cahiers d'URBAMA n° 20, Tours, 288p.

BISSON J., 1957 : *Le Gourara, étude de géographie humaine*, Mémoire n°3, Université d'Alger, Institut de Recherches Sahariennes, 221p.

BISSON J., 1960 : « Evolution récente des oasis du Gourara (1952-1959) **»,** *extrait de travaux de l'Institut de Recherches Sahariennes* 1er et 2ème semestre 1960.

BISSON J., 1963 : « Précision sur le Gourara **»** *extrait de travaux de l'Institut de Recherches Sahariennes* Tome XXII, 1963.

BISSON J., 1983 : « L'industrie, la ville, la palmeraie au désert. Un quart de siècle d'évolution au Sahara algérien », *Maghreb-Machrek*, n°99, pp. 5-41.

BISSON J., 1986a: « Ksour du Gourara et du Tafilelt**,** de l'ouverture de la société oasienne à la fermeture de la maison », E.CNRS, *Annuaire de l'Afrique du Nord*, Tome XXV.

BISSON J., 1986b : « De la zaouïa à la ville : El Abiodh Sidi Cheikh ou la naissance d'une ville nomade », *in Petites villes et villes moyennes dans le monde arabe*, Tours, Fascicule de recherche n°17, pp 139-152.

BISSON J., 1989b : « Le Chaanbi et le hammam, Zelfana, boîte noir de l'aménagement du Sahara algérien », *in* BISSON J. (dir.) : *Le Nomade, l'oasis et la ville*, Cahiers d'URBAMA n° 20, Tours, pp. 117-131.

BISSON J., 1996b : « Paysanneries du Sahara maghrébin : dynamiques locales et politiques de développement », *in* FONTAINE J. (dir.) : *Sociétés sahariennes, entre mythes et*

développement, Cahiers d'URBAMA – Cahiers de l'Université Ouverte, Tours – Besançon, pp. 63-80.

BISSON J., 2003 : *Le Sahara : mythes et réalités d'un désert convoité*, Paris, L'Harmattan, 479p.

BISSON J., 2004 : « Le dilemme agricole saharien, aménagement moderne et milieu oasien, le cas de la Saoura, du Souf et du Touat », *in* BENDJELID A., BRULE J.-C., FONTAINE J. : *Aménageurs et aménagés en Algérie*, Paris, L'Harmattan, pp. 91-103.

BISSON J., BISSON V., 2002 : « Rôle et évolution des capitales de région dans le fonctionnement de l'espace au Sahara », *Revue Méditerranée*, tome 99, n°3.4, pp. 65-70.

BISSON J., CALLOT Y., 1986 : « Des monts des Ksour au Grand Erg occidental. Adaptation ou disparition de la vie nomade ? », *Revue de l'Occident musulman et de la Méditerranée*, n°41-42, Désert et montagne au Maghreb, pp. 357-377.

BLIN L., 1989 : « Economie et mobilité dans la wilaya de Tamanrasset », *in* BISSON J. (dir.) : *Le Nomade, l'oasis et la ville*, Cahiers d'URBAMA n° 20, Tours, pp. 91-100.

BLIN L., 1990 : *L'Algérie du Sahara au Sahel,* Paris, L'Harmattan, 502p.

BOESEN E. ET MARFAING L., (dir.), 2007 : *les nouveaux urbains dans l'espace Sahara-Sahel*, une cosmopolite par le bas, Karthala, Paris.

BOUAANINI A., 2001 : *Dynamiques d'une saharienne, et problématique d'urbanisation dans la Saoura : cas de Beni-Abbès (wilaya de Bechar)*, mémoire d'ingénieur en géographie, Université d'Oran. Mémoire en langue arabe.166p.

BOUABOUB K., MOSSAB M., AMANZOUGAREN S., ABDELGUERFI A., 2008 : « L'élevage dans les régions du Touat, Gourara et Tidikelt: situation et perspectives ». Colloque international *« Développement durable des productions animales : enjeux, évaluation et perspectives »,* Alger, 20-21 Avril 2008.

BOUDI R, 2009, *Nouveaux programmes d'habitat dans la ville de Timimoun,* Mémoire d'ingénieur en géographie, Université d'Oran. Mémoire en langue arabe.122p.

BOUDJENAH Y., 2001: « Transport aérien et rôle de l'état en Algérie», *in* CHANSON-JABEUR CH., PRENANT A., RIBAU P., SEMMOUD B. (dir*), Les services publics et leurs dynamiques au Machreq et au Maghreb*, Paris, L'Harmattan, pp347-365.

BOUHAFSE S., GHENIM M., 2004, *Dynamiques urbaines et problématique d'aménagement : cas de Timimoun,* Mémoire d'ingénieur en géographie, Université d'Oran. Mémoire en langue arabe.197p.

BOUMAZA N. (dir.), 2005 : *Villes réelles, villes projetées, Villes maghrébines en fabrication*, Paris, Maisonneuve et Larose, 691p.

BOURGEOT A., 1972 : « Nomadisme et sédentarisation. Le processus d'intégration chez les Kel Ahaggar », *Revue de l'Occident musulman et de la Méditerranée*, n°11, pp. 85-92.

BOURGEOT A., 1978 : « Les échanges transsahariens, la Senusiya et les révoltes twareg de 1916-17 », *Cahiers d'études africaines,* vol. 18 n°69-70, pp. 159-185.

BOURGEOT A., 2000, Sahara : espace géostratégique et enjeux politiques (Niger), *Autrepart* (16), pp. 21- 48

BRACHAT J., 2009 : *Migrations transsahariennes, vers un désert cosmopolite et morcelé (Niger)*, E. du croquant, Bellecombe- en -bauges.

BROC N., 1987, Les Français face à l'inconnue saharienne : géographes, explorateurs, ingénieurs (1830-1881), *Annales de Géographie*, t. 96, n°535. pp. 302-338.

BRULE J.-C., 2004a : « Conception et mise en œuvre du modèle de développement algérien», *in* BENDJELID A., BRULE J.-C., FONTAINE J. : *Aménageurs et aménagés en Algérie*, Paris, L'Harmattan, pp. 16-30

BRULE J.-C., 2004b: « Une carte des espaces vécus, vers une cartographie des espaces de référence identitaire », *in* BENDJELID A., BRULE J.-C., FONTAINE J. : *Aménageurs et aménagés en Algérie*, Paris, L'Harmattan, pp. 298-306.

BRULE J.-C., FONTAINE J., 1988 : *L'Algérie : volontarisme étatique et aménagement du territoire*, Alger, OPU, 248p.

BRUN J., RHEIN C., BERNARD C., 1994 : *La ségrégation dans la ville : Concepts et mesures,* L'Harmattan, Paris, 258p.

CAMPS G., 1970 : « Recherches sur les origines des cultivateurs noirs du Sahara », *Revue de l'Occident musulman et de la Méditerranée*, n°7, pp. 35-45.

CANCALOU F., GARGAILLO L., **1991** : *Les transports collectifs urbains : Quelles pour quelles stratégies ?*, L'Harmattan CELCE Edition, Paris, 335p.

CAPOT-REY R., 1939 : « Le nomadisme dans l'Afrique du Nord-Ouest d'après P.G Merner », *Annales de Géographie*, t. 48, n°272. pp. 184-190.

CAPOT-REY R., 1952 : « Transformations récentes dans une tribu du Sud-Oranais », *Annales de Géographie,* 1952, t.61, n°324. pp. 138-142.

CAPOT-REY R., 1953 : *La Sahara français,* Presses Universitaires (collection Pays outre Mer), 464 p.

CARALP R., 1957 : « L'introduction de nouvelles régions dans l'économie mondiale », *Revue de géographie de Lyon, v*ol. 32, n°1, pp. 1-20.

**CHANSON-JABEUR CH., PRENANT A., RIBAU P., SEMMOUD B. (dir*), Les services publics et leurs dynamiques au Machreq et au Maghreb*, Paris, L'Harmattan, p 691.

CHANSON-JABEUR . CH. , GODARD X., (dir), 1996, *Villes, transports et déplacements au Maghreb,* l'Harmattan, Paris, 330p.

CHANTAL B. , MARYSE J., CAROLE R., 2000 : « La mobilité géographique et la promotion professionnelle des salariés : Une analyse par aire urbaine », *Economie et Statistique*, N° 326, pp.53-68.

CHEYLAN J. P ., 1990 : « les oasis saharienne à foggara : mutations sociales sous fortes contraintes écologiques », *MapMonde,* 90/4.

CHUDEAU R., 1908 : « Etudes sur le Sahara et le Soudan », *Annales de Géographie*, t. 17, n°91. pp. 34-55.

CHUDEAU R., **1917 :** « L'élevage et le commerce des moutons au Tidikelt », *Annales de Géographie,* t. 26, n°140. pp. 147-149.

COLONNA F., 1978 : « La ville au village. Transferts de savoirs et de modèles entre villes et campagnes en Algérie », *Revue française de sociologie*, 19-3. pp. 407-426.

COTE M. (dir.), 2005a : *La ville et le désert, le Bas-Sahara algérien*, Paris – Aix-en-Provence, Karthala – IREMAM, 306p.

COTE M., 1983 : *L'Espace algérien, les prémices d'un aménagement*, Alger, OPU, 278p.

COTE M., 1988 : *L'Algérie ou l'espace retourné*, Paris, Flammarion, 362p.

COTE M., 1993 : « Espoirs et menaces sur le Sahara algérien : les formes récentes de mise en valeur agricole », *in* BISSON J. (dir.) : *Du Sahara tunisien aux rivages atlantiques*, Cahiers d'URBAMA n°8, Tours, pp. 11-27.

COTE M., 1998 : « Dynamique urbaine au Sahara », *Insaniyat*, n°5, pp. 85-92.

COTE M., 2002a : « Des oasis aux zones de mise en valeur - l'étonnant renouveau de l'agriculture saharienne », *Revue Méditerranée*, tome 99, n°3.4, pp. 5-14.

COTE M., 2002b : « Une ville remplit sa vallée : Ghardaïa », *Revue Méditerranée*, tome 99, n°3.4, pp. 107-110.

COTE M., 2002c : « De quelques villes nouvelles au Sahara », *Revue Méditerranée*, tome 99, n°3.4, pp. 71-76.

COTE M., 2005b : « L'urbanisation aujourd'hui au Bas-Sahara », *in* COTE M. (dir.) : *La ville et le désert, le Bas-Sahara algérien*, Paris – Aix-en-Provence, Karthala – IREMAM, pp. 13-26.

COTE M., 2005c : « Ces itinéraires du Moyen Age qui font les flux d'aujourd'hui », *Maghreb-Machrek*, n°185, pp. 95-99.

COURGEAU D., **LELIEVRE E., WOLBER O., 1998** : « Reconstruire des trajectoires de mobilité résidentielle, Elément d'une analyse biographique des données de l'EDP », *Economie et Satistique*, N° 316-317, pp.163-173.

CUILLERMOU Y., 1993 : « Survie et ordre social au Sahara, Les oasis du Touat-Gourara-Tidikelt en Algérie », *Cahier des Sciences Humaines,* n° 29, p. 121-138

DAUMAS, DE DALMATIE D., 1845 : *Le Sahara Algérien*, Dubos Frère, Alger, 339p.

DE LA MARTNIERE H. M. P., LACROIX N., 1896 : *Histoire de Bechar et sa région d'après les documents Nord ouest africain ,* Maison L. DANEL, Lille, Tome II, 959p.

DE LA MARTNIERE H. M. P., LACROIX N., 1896 : *Les Doui Menia d'après les documents Nord ouest africain,* Maison L. DANEL, Lille, 685p.

DEBETZ J. ; 1868 : « *Bechar et sa proche région et le Tafilalet d'après Gerhards Rohlfs, voyages et exploration au Sahara* », Bremen, , Tome I, 327p.

DELACOUR M-O., HEULU J-R., 1988 : « Bechar et sa région -1904- d'après : Isabelle EBEHARDT, Œuvres complètes I, Ecrits sur le sable », Bernard Grasset, Paris, 571p.

DEMOULIN F., **1939 :** « Les communications sahariennes. Voies d'empire », *Annales de Géographie*, t. 48, n°275-276. pp. 481-493.

DENIS P., 1991 : *L'armée française au Sahara*, Paris, L'Harmattan, 320p.

DEPONT O., COPPOLANI X., 1897 : *Les confréries religieuses musulmanes*, Alger, Adolphe JOURDAN Libraire-éditeur, 596p.

DESPOIS J., **1958** : « Le Souf et le Gourara (Sahara) », *Annales de Géographie*, vol. 67, n° 361, p. 263 – 264.

DESPOIS J., RAYNAL R., 1967 : *Géographie de l'Afrique du Nord-Ouest*, Paris, Payot, 570p.

DEVISSE J., **1978** : « L'arrière-plan africain des relations internationales au Xe siècle », *in Actes des congrès de la Société des historiens médiévistes de l'enseignement supérieur public*. 9e congrès, Dijon, pp. 145-160.

DOUTTE E., « *Notes sur l'Islam Maghrébin, Marabouts* », PARIS, ERNEST LEROUX, Extrait de la Revue de 1'Histoire des Religions, Tomes XI et XII, 126p.

DUBOST D., 1986 : « Nouvelles perspectives agricoles du Sahara algérien », *Revue de l'Occident musulman et de la Méditerranée*, n°41-42, Désert et montagne au Maghreb. pp. 339-356.

DUBOST D., 1989 : « La ville, les paysans et le développement agricole au Sahara algérien», *in* BISSON J. (dir.) : *Le Nomade, l'oasis et la ville*, Cahiers d'URBAMA n° 20, Tours, pp. 133-150.

DUBOST D., MOGUEDET G., 2002 : « La révolution hydraulique dans les oasis impose une nouvelle gestion de l'eau dans les zones urbaines », *Revue Méditerranée*, tome 99, n°3.4, pp. 15-20.

DUPAY G., **1987** : « Les réseaux techniques sont-ils des réseaux territoriaux ? », L'*Espace Géographique,* n°3, Paris VI, p.179-p.184.

FELLAH A., 2002, *Essai de délimitation du territoire fonctionnel de la ville de Bechar*, Mémoire d'ingénieur en géographie, Université d'Oran, 227.

FONTAINE J. (dir.), 1996 : *Sociétés sahariennes, entre mythe et développement*, Besançon-Tours, Cahiers de l'Université ouverte-Cahiers d'URBAMA, 151p.

FONTAINE J., 2005 : « Infrastructures et oasis-relais migratoires au Sahara algérien », *Annales de Géographie*, n°644, pp. 437-448.

FONTAINE J., FLITTI M., 2010 : « L'évolution de la population du Sahara de 1954 à 1998 », *in* BENDJELID A. (Dir), *Ville d'Algérie. Formation, vie urbaine et aménagement,* CRASC, Oran, pp. 105-134.

FONTAINE J., KOUZMINE Y., 2006 : « Aménagement et planification spatiale au Sahara algérien, entre incohérences et durabilité », *in Actes du XLII° Colloque international de l'ASRDLF - XII° Colloque du GRERBAM*, *Développement local, compétitivité et attractivité des territoires*, Sfax (Tunisie) 4, 5 et 6 septembre 2006.

FONTAINE J., KOUZMINE Y., 2006 : « Infrastructures et migrations au Sahara algérien », *in Actes du Colloque international : Migrations, urbanisation et environnement entre Méditerranée et Afrique subsaharienne* (MUREMA), Annaba (Algérie) 10- 12 décembre 2006.

FOUNDOU G.A., **2005,** *Etude des nouvelles extensions de la ville d'Adrar*, mémoire d'ingénieur en Géographie, Université d'Oran, Mémoire en langue arabe.143p.

G, 1904: « Les chemins de fer africain », *Annales de Géographie*, t. 13, n°72. pp. 427-454.

GANDINI J., 1999 « *El Moungar, les combats de la légion dans le Sud-oranais entre 1900 et 1903* », EXTREM Sus Editions, 145p.

GAST M., 1981 : « Le désert saharien comme concept dynamique, cadre culturel et politique », *Revue de l'Occident musulman et de la Méditerranée*, N°32, pp. 77-92.

GAST M., 1988 : « Un espace sans frontières : le Sahara », *Revue de l'Occident musulman et de la Méditerranée*, n°48-49, Le monde musulman à l'épreuve de la frontière, pp. 165-172.

GAUTIER E. F., 1905 : « Rapport sur une mission géologique et géographique dans la région de Figuig », *Annales de Géographie*, 1905, t. 14, n°74. pp. 144-166.

GAUTIER E. F., 1907 : « Études Sahariennes », *Annales de Géographie*, t. 16, n°85. pp. 46-69.

GHOUIZI S. 2009 : *Niveaux des équipements publics dans la ville de Bechar et ses aires d'influences,* Mémoire d'ingénieur en géographie, Université d'Oran. Mémoire en langue arabe.100p.

GODARD X. (dir) 1992 : *La mobilité et le transport dans les villes des pays en développement « transferts de modèles et échanges économiques Nord Sud »,* CODATU, L'Harmattan, Paris, 233p.

GODARD X., **1994 :** Les *transports dans les villes du Sud recherches de solutions durables, CODATU, K*arthala, Paris, 358p.

GODARD X.-HEURNIER P., **1992** : *Les transports urbains en Afrique à l'heure d'ajustement « redéfinir le service public »*, Karthala, Paris.

GRAFMEYER Y., JOSEPH I., 2004 : *L'école de Chicago, naissance de l'écologie urbaine*, Paris, les éditions du champ urbain, Champs Flammarion, 378p.

GRAGUE G., **2003** « Des lieux de travail de plus en plus variables et temporaires », *Economie et Statistique*, n° 369-370, 2003, pp.191-212.

GRANDGUILLAUME G., 1973 : « Régime économique et structure du pouvoir : le système des foggaras du Touat », *Revue de l'Occident musulman et de la Méditerranée*, n°13-14, pp. 437-457.

GRANIER J. C., 1980 : « Rente foncière et régulation économique dans le Gourara algérien », *Tiers-Monde*, t. 21 n°83. Algérie pp. 649-663.

GREGOIRE E., 2011 : Réseaux, urbanisation et conflits au Sahara, *Insaniyat,* n°51/52, CRASC, Oran, pp29-42.

GUIRAL J., **1974 :** « Les relations commerciales du Royaume de Valence avec la Berbérie au XVe siècle », *Mélanges de la Casa de Velázquez,* t. 10, pp. 99-131.

HADEID M., 2006, *Les mutations socio-spatiales d'un milieu à caractère steppique, le cas des Hautes plaines sud-oranaises, algérien »,* Thèse de doctorat d'Etat en géographie, Université d'Oran, 464p.

HADJ T. R., 1991 : *Crise du secteur public des transports urbains par autobus en Tunisie*, thèse de doctorat, Institut d'Urbanisme de Paris, Paris X, 413p.

HAMIDI A., 1990 : *Naissance et développement d'une petite ville du Sahara algérien : Abadla*, DES en aménagement urbain, Université d'Oran, 55p.

HAMIDI A., 2004 : « Des décideurs volontaristes, une population indécise, du *ksar* à la ville neuve d'Abadla », *in* BENDJELID A., BRULE J.-C., FONTAINE J. : *Aménageurs et aménagés en Algérie*, Paris, L'Harmattan, pp. 209-213.

HAMIDI A., 2006 : *Mutation d'un quartier périphérique d'une ville moyenne en centre d'animation. Debdaba à Béchar,* Mémoire de magister en géographie, Université d'Oran, 124p.

HAMIDI A., 2011: « L'évolution d'un quartier périphérique en centre d'animation : Debdaba (Bechar) »**,** *Insaniyat*, 51-52, CRASC, Oran, pp.185-196.

HESS J., **1897 :** « L'extrême-sud algérien et le Touat », *Annales de Géographie*, t. 6, n°26. pp. 147-168.

IBRAHIM A ., 2010 : *Les nouvelles extensions des villes sahariennes : cas de la ville de Reggan,* Mémoire d'ingénieur en géographie, Université d'Oran. Mémoire en langue arabe.118p.

JONCHAY Y., 1957 : « L'infrastructure de départ du Sahara et de l'Organisation Commune des Régions Sahariennes (O.C.R.S.) », *Revue de géographie de Lyon*, Vol. 32 n°4, 1957. pp. 277-292.

JONCHAY Y., 1957 : « L'infrastructure de départ du Sahara et de l'Organisation Commune des Régions Sahariennes (O.C.R.S.) », *Revue de géographie de Lyon*, Vol. 32 n°4, pp. 277-292.

JONCHAY Y., **1957 :** « L'infrastructure de départ du Sahara et de l'Organisation Commune des Régions Sahariennes (O.C.R.S.) », *Revue de géographie de Lyon*, vol. 32 n°4, 1957. pp. 277-292.

KAROUMI B., **1999 :** *Tentative de délimitation du territoire fonctionnel de la ville d'Adrar*, mémoire d'ingénieur en géographie, Université d'Oran. Mémoire en langue arabe.

KEDI A. ; MAATALAHOU Y., 2009 : *Gestion des risques dans l'espace urbain : cas des inondations d'Aoulef,* mémoire d'ingénieur en géographie, Université d'Oran, 139p. En langue arabe.

KHAROUFI M., **1996** : *Urbanisation et recherche urbaine dans le monde arabe,* UNESCO, Paris, 29p.

KHELADI M., 1992 : *Urbanisme et systèmes sociaux : La planification urbaine en Algérie,* OPU, Alger, 286p.

KHENNICHE I., 2001 : « L'éducation en Algérie : la tentation d'une école privée», *in* CHANSON-JABEUR CH., PRENANT A., RIBAU P., SEMMOUD B. (dir*), Les services publics et leurs dynamiques au Machreq et au Maghreb*, Paris, L'Harmattan, pp295-306.

KOUZMINE Y., 2007 : *Dynamiques et mutations territoriales du Sahara algérien vers de nouvelles approches fondées sur l'observation*, thèse de doctorat en géographie, Université de Franche Comté, Besançon.

KOUZMINE Y., 2007 : *Dynamiques et mutations territoriales du Sahara algérien vers de nouvelles approches fondées sur l'observation*, thèse de doctorat en géographie, Université de Franche Comté, Besançon.

KOUZMINE Y., 2010 : « Villes sahariennes et migrations en Algérie, polarisation et structures spatiales régionales », *in* BENDJELID A. (dir.), *Ville d'Algérie. Formation, vie urbaine et aménagement,* CRASC, Oran, p.127-137

KOUZMINE Y., FONTAINE J., YOUSFI B., OTMANE T., **2009 : «** Etapes de la structuration d'un désert : l'espace saharien algérien entre convoitises économiques, projets politiques et aménagement du territoire *», Annales de géographie* n° 670 (6/2009) Varia, Décembre 2009 (pages 91 à 117).

LACOSTE Y., 1986 : « Quelques réflexions sur les problèmes géopolitiques du Sahara », *Revue de l'Occident musulman et de la Méditerranée,* N°41-42, Désert et montagne au Maghreb. pp. 283-290.

MACCARIO P., 2003 : *Les migrations clandestines subsahariennes à travers l'Algérie*, CCSA, Alger, 59p.

MALOWIST M., **1970 :** « Quelques observations sur le commerce de l'or dans le Soudan occidental au Moyen Âge ». *Annales. Économies, Sociétés, Civilisations*, n° 6, pp. 163-166.

MARCHAT H., 1957 : « La frontière saharienne du Maroc », *Politique étrangère* n°6 pp. 137-157.

MARFAING L., WIPPEL S. (dir.), 2004 : *Les relations transsahariennes à l'époque contemporaine, un espace en constante mutation*, Paris – Berlin, Karthala – ZMO, 483p.

MAROUF N., 1980 : *Lecture de l'espace oasien*, Paris, Sindbad, 281p.

MAROUF N., 1981, *La relation ville compagne dans la théorie et la pratique : Contribution à une sociologie rurale,* OPU, Alger, 119p.

MAROUF N., 1997 : « L'imaginaire historiographique entre conjectures et réalités, ou le problème des sources : à propos de l'établissement humain en milieu saharien », *Insaniyat,* n°2, pp. 159.

MERCIER M., **1949** : « Le secteur d'amélioration rurale de la vallée du Guir », *Annales de Géographie*, t. 58, n°309, pp. 93-94.

MERLIN P., 1984 : *La planification des transports enjeux et méthodes,* Masson, Paris. 220p.

MERLIN P., 1988 : *Géographie de l'aménagement*, Paris, PUF, 334p.

MERLIN P., 1991 : *Géographie, économie et planification des transports*, Economica, Paris, 282p.

MERLIN P., CHOAY F., 2005 : *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Paris, PUF, 902p.

METOIS A., **1907** : « Ain-Salah et ses dépendances », *Annales de Géographie*, t. 16, n°88. pp. 337-349.

MEUNIE J., **1957 :** « Cités caravanières de Mauritanie — Tichite et Oualata », *Journal de la Société des Africanistes*. 1957, tome27 fascicule 1. pp. 19-35.

MEUNIER D., **1980** : « Le commerce du sel de Taoudeni », *Journal des africanistes,* t. 50, fascicule 2. pp. 133-144.

MEYNIER O., 1930 : *La pacification du Sahara et la pénétration saharienne (1852-1930)*, Cahiers du Centenaire de l'Algérie, Livret II.

MIEGE J. L., **1975** : « La Libye et le commerce transsaharien au XIXe siècle », *Revue de l'Occident musulman et de la Méditerranée*, n°19, pp. 135-168.

MIEGE J. L., **1981** : « Le commerce transsaharien au XIXe siècle », *Revue de l'Occident musulman et de la Méditerranée*, n°32, pp. 93-119.

MOINE A., 2004 : *Comprendre et observer les territoires : l'indispensable apport de la systémique*, Mémoire d'HDR, Laboratoire ThéMA - UMR 6049 CNRS -Université de Franche-Comté, 213p.

MOINE A., 2006 : « Le territoire comme un système complexe : un concept opératoire pour l'aménagement et la géographie », *L'espace géographique*, n°2, pp. 115-132.

MOUGIN L., 1975 : « Les premiers sultans sa'dides et le Sahara », *Revue de l'Occident musulman et de la Méditerranée*, n°19, pp. 169-187.

MOULAY L., BAHNINI A., 2005 : *Le rôle territorial de la ville d'Adrar à travers les équipements et les activités commerciales*, Mémoire d'ingénieur en géographie, Département de Géographie, Université d'Oran. Mémoire en langue arabe.

MOUSSAOUI A., 2002 : *Espace sacré au Sahara, ksour et oasis du sud-ouest algérien*, Paris, CNRS éditions, 291p.

MUSEUR M., 1977 : « Un exemple spécifique d'économie caravanière : l'échange sel-mil », *Journal des africanistes*, tome 47, fascicule 2. pp. 49-80.

OLIEL J., 1994 : *Les juifs au Sahara, le Touat au Moyen-âge*, Paris, CNRS éditions, 188p.

ORMAUX S., GRISELIN M., CARPENTIER C., MAILLARDET J., 1992 : *Guide de la communication écrite*, Paris, Dunod, 325p.

OTMANE T., 2010, *Mise en valeur agricole et dynamiques rurales dans le Touat, le Gourara et le Tidikelt (Sahara algérien)*, Thèse de doctorat, Universités d'Oran et de Franche-Comté, 400p.

OTMANE T., KOUMZINE Y., 2011 : « Timimoun, évolution et enjeux actuels d'une oasis sahariennes algérienne », *Insaniyat,* n°51-52 ? CRASC, Oran, p.p.165-183.

OUALLET A., 2008 : « La question migratoire et les dynamiques transsahariennes à travers l'exemple malien », *Annales de Géographie* n°663, p. 82-103

PAURON A., 2003 : « La mobilité des agents titulaire de l'Etat », *Economie et Statistique*, n° 369-370, pp.93-111.

PLIEZ O., 2002a: « Vieux réseaux et nouvelles circulations entre les deux rives du Sahara », *Revue Méditerranée*, tome 99, n°3.4, pp. 31-40.

PLIEZ O., 2002b : « Sebha une grande ville du Sahara libyen », *Revue Méditerranée*, tome 99, n°3.4, pp. 91-94.

-**PLIEZ O., 2003** : *Villes du Sahara, urbanisation et urbanité dans le Fezzan libyen,* Paris, CNRS éditions, 199p.

PLIEZ O., 2006: « Nomades d'hier, nomades d'aujourd'hui, les migrants africains réactivent-ils les territoires nomades au Sahara ? », *Annales de Géographie*, n°652, pp. 688-707.

PRENANT A., SEMMOUD B., 1997 : *Maghreb et Moyen-Orient : espaces et sociétés*, Paris, Ellipses, 255p

RACHID B., BADI D., 1995 : « Les migrations actuelles des Touareg du Mali vers le Sud de l'Algérie **(**1963-1990) », *Revue des Etudes et Documents Berbères*, n°12. INALCO. Paris.

RAVEREAU A., 1996 : *Le M'Zab, une leçon d'architecture*, Arles, Actes Sud, La bibliothèque arabe, 288p.

RAYNAUD P., 2003 : « L'emploi public est tiré par la fonction publique territoriale », *Economie et Statistique*, N° 369-370, pp.75-92.

REBOUL C., 1981 : « Le périmètre irrigué d'Abadla, (Algérie) : le lent apprentissage de l'autogestion », *Revue Tiers-Monde*, t. XXII, n° 88, oct. -déc., p 104-p107

RINN L. ; 1884 : «*Histoire de la Ziania et de la Kerzazia d'après Marabouts et Khouans, étude sur l'Islam en Algérie »,* Alger, Adolphe JOURDAN Libraire-éditeur, 549p.

ROUSSEAUX V., 2001 : « Situation actuelle de la répartition spatiale du fait urbain au Maghreb », *Insaniyat* n°13, pp. 61-73.

ROUVILLOIS-BRIGOL, NESSON C., VALLET J., 1973 : *Oasis du Sahara algérien*, *études de photo – interprétation*, Paris, IGN, 110p.

ROUX M., 1996 : *Le désert de sable : le Sahara dans l'imaginaire des français (1900-1994)*, Paris, L'Harmattan, 204p.

SAFAR ZITOUN M., **1996,** *Stratégie patrimoniale et urbanisation,* Alger 1962-1992, l'Harmattan, Paris, 297p.

SANLAVILLE P., 1957 : « Les centres de cultures de l'Ahaggar », *Revue de géographie de Lyon*, vol. 32 n°4, pp. 333-341.

SANTOS M., **1973,** *Dix essais sur les villes des pays sous développés.* OPHRYS. Paris.

SANTOS S., **1975,** *L'espace partagé des deux circuits de l'économie urbaine des pays sous développées,* MTH Genia, Paris.

SARI D., 2001 : *La crise algérienne économique et sociale*, Paris, Publisud, 140p.

SEMMOUD B., **1987 :** « Transformation politiques et économiques en Algérie, essai de périodisation », *Cahier de géographie de l'Ouest*, n°9-10, Université d'Oran, p.59 à p.72.

SEMMOUD B., **1997 :** « Quelques aspects de la planification urbaine en Algérie » *Cahiers de GREMAMO* n°14, Université de Paris VII, p.63-p.72.

SIDI BOUMEDINE R., 1996 : « La citadinité, une notion impossible », *in* Fascicule de Recherche *URBAMA*, n°29 : *La citadinité en question*, Tours, pp. 49-56.

SIDI BOUMEDINE R., 2004 : « Restructurations territoriales, restructuration des pouvoirs en Algérie », *in* **BENDJELID A., BRULE J.-C., FONTAINE J.**, **2004** : *Aménageurs et aménagés en Algérie*, Paris, L'Harmattan, pp.268-273.

SIDI BOUMEDINE R., TAÏEB M., 1996 : *La recherche urbaine en Algérie, un état de la question*, Pratiques urbaines n°14, Tours, URBAMA, 107p.

SIGNOLES P., 2001 : « La centralité des *médinas* maghrébines et aménagement urbain », *Insaniyat,* n°13, pp. 9-44.

SIGNOLES P., El-KADI G., SIDI BOUMEDINE R., 1999 : *L'urbain dans le monde arabe, politiques, instruments et acteurs*, Paris, CNRS éditions, 373p.

SOUAMI T., 2004 : *Aménageurs de villes et territoires d'habitants, un siècle dans le sud algérien*, Paris, L'Harmattan, 420p.

SPIGA S., 2002a : « Tamanrasset, capitale du Hoggar : mythes et réalités », *Revue Méditerranée*, tome 99, n°3.4, pp. 83-90.

SUTER K., **1953 :** « Étude sur la population et l'habitat d'une région du Sahara algérien : Le Touat », *Revue de géographie alpine*, t. 41, n°3. pp. 443-474.

TAYEB L., 2002, *Croissance d'une petite agglomération : cas de Zaouiet-Kounta,* Mémoire d'ingénieur en géographie, Université d'Oran, p121.

TEYAB I, ANJROUF A., 2009 : *Niveaux des équipements publics dans les nouvelles extensions de la ville,* Mémoire d'ingénieur en géographie, Université d'Oran. Mémoire en langue arabe.125p.

THERIAULT M., PRELAZ DROUX R., 2001 : « Utilisation des SIG en aménagement du territoire », *Revue Internationale de Géomatique*, vol. 11, n°3-4, pp. 303-308.

TINTHOIN R., 1948 : « Un centre minier moderne à la limite du Sahara oranais », *Annales de Géographie*, t. 57, n°305. pp. 91-92.

TLIDJI N., ABDELKADER A., 2004 : *Les quartiers périphériques : planification, réalité et relation avec la ville mère : cas de la zone bleu à Bechar,* Mémoire d'ingénieur en géographie, Université d'Oran. Mémoire en langue arabe.107p.

TRACHE S.M., 2010 : « les caractéristiques de l'immigration à Adrar », *in* BENDJELID A. (DIR.), *Ville d'Algérie. Formation, vie urbaine et aménagement,* CRASC, Oran, 213p.

TRACHE S.M., 2011 : « Adrar, des ksour à la grande ville », *Insaniyat*, 51-52, CRASC, Oran, pp.139-155.

TROIN J.-F. (dir.) *et al.*, 2006 : *Le grand Maghreb*, Paris, Armand Colin, 381p.

VERLET B., 1984 : *Le Sahara*, Paris, Que sais-je ?, PUF, 123p.

YATCHINOVSKY A. 1999 : *L'approche systémique*, ESF éditeur, Paris, 167p.

YOUSFI B., 2011 : « La ville d'Adrar dans un nouveau contexte urbain : vers une nouvelle réorganisation de l'espace régional des territoires sahariens du sud-ouest de l'Algérie », *Insaniyat*, n°51-52, CRASC, Oran, pp.27-50. En langue arabe

ZIMMERMANN M., 1904 : « Sud-oranais. Progrès de l'occupation et Développement économique », *Annales de Géographie*, t. 13, n°70. pp. 373-374.

SOURCES STATISTIQUES

ONS, 1988 : *Armature urbaine 1987*, Collections statistiques, n°4, Alger.

ONS, 1991 : *Evolution des Populations et des Limites Communales 1977-1987*, Alger.

ONS, 1992 : *Evolution des agglomérations 1966-1977-1987*, Collections statistiques, n°38, Alger.

ONS, 1998: *Migrations internes inter-wilaya*, Données statistiques n° 315, *RGPH 1998*, Alger.

ONS, 2000 : *Armature urbaine, au RGPH 1998*, Collections statistiques n°97, Alger.

ONS 2002 : *Indices des prix à la consommation*, n°103.

ONS, 2002 : *Evolution des agglomérations 1987-1998*, Collections statistiques n°104, Alger.

ONS, 2004 : *Données statistiques*, Démographie algérienne n°419, ONS, Alger. **CD-ROM**

ONS, *Résultats du RGPH de 1998*, Alger.

ONS, *Résultats du RGPH de 2008*, Alger.

RAPPORTS INSTITUTIONNELS

Commandement en chef des forces en Algérie, **1960 :** *Atlas des départements sahariens*, Etat-major interarmées, Antenne de documentation géographique.

Secrétariat d'Etat au plan : Plan triennal de développement et de la planification (1967/1969).

Secrétariat d'Etat au plan: Premier plan quadriennal de développement et de planification (1970/1973).

Secrétariat d'Etat au plan): Deuxième plan quadriennal de développement et de planification (1974/1977).

Ministère de la planification et de l'aménagement du territoire: Premier plan quinquennal de développement et de planification (1980/1984)

Ministère de la planification et de l'aménagement du territoire : Deuxième plan quinquennal de développement et de planification (1985/1989).

Ministère de la planification et de l'aménagement du territoire, M.P.A.T., 1985 : *Rapport synthétique de la première phase du Schéma national d'aménagement du territoire*. **Ministère de l'Equipement et de l'Aménagement du Territoire M.E.A.T., 1992** : *Demain, l'Algérie : Etat du territoire la reconquête du territoire*. **Ministère de l'équipement et de l'aménagement du territoire, M.E.A.T., 1998** : *Les villes du sud dans la vision du développement durable*.

Ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement, M.A.T.E., 2004a : *projet SNAT 2025, Bilan sectoriel et spatial, Mission 1 rapport 1.* **Ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement, M.A.T.E., 2004b** : *projet SNAT 2025, Diagnostic territorial, Mission 1 rapport 2*.

Ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement, **M.A.T.E., 2005b** : *Indicateurs de développement et typologies territoriales en Algérie dans une perspective 2025*, étude conduite par I. Samson et F. Benlounes.

Ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement, M.A.T.E., *Aménager l'Algérie en 2020,* **182p.**

OCE-CETMO, **2010** ***:*** *Le secteur logistique sur la rive sud de la Méditerranée Occidentale*, CETMO, Barcelone ,40 p.

PNUD, UNISCO, 2005, *la route des ksour,* Gouvernement de l'Algérie. 34p.

DOCUMENTS D'URBANISME

D.P.A.T. de la wilaya d'Adrar Annuaire statistique de la wilaya d'Adrar, 2009.

DPAT de la wilaya de Bechar, Annuaire statistique de la wilaya d'Adrar, 2008.

P.D.A.U. du groupement de la commune d'Adrar et de Timmi (Révision), 2009 (D.U.C. de la W. d'Adrar).

PDAU des communes de Reggane et Sali, 1995

PDAU de Beni-Abbès, 1996

PDAU de Bechar 1997, (UTBAT), Tlemcen.

PDAU de Kenadsa, 1997, ANAT.

PDAU de Timimoun 1995, URBOR, Oran.

Plan de transport de la wilaya d'Adrar, 2004, Direction des transports de la wilaya de Bechar, Concept-Consulting, Alger.

Plan de transport de la wilaya de Bechar, 2000 Direction des transports de la wilaya de Bechar

POS Adrar Haï El-Gharbi, URBAR Médéa, 2002.

POS du quartier Beni Ouskout, CETAU, 2000.

PUD de Bechar, 1981, C.AD.A.T., Alger 1981.

Révision du PDAU d'Adrar Timmi, 2005.

Révision du PDAU de Reggane 2007

SARTHU, Plan d'aménagement, plaine d'Abadla, Alger 1973.

TEXTES OFFICIELS

La charte nationale d'Alger, 1964.

La charte nationale, 1976.

La constitution nationale, 1989.

La constitution nationale, 1997.

Loi n° 90-09 du 7 avril 1990 portant code de la wilaya

Loi n° 90-08 du 7 avril 1990 relative à la commune.

Loi n°90-29 du 1er décembre 1990 relative à l'aménagement du territoire

Loi n°90-25 du 18 novembre 1990 portant orientation foncière

Loi n°87-03 du 27 janvier 1987 relative à l'aménagement du territoire

Loi n°84-09 du 4 février 1984 relative à l'organisation territoriale du pays

Ordonnance n°74-26 du 20 février 1974 portant constitution de réserves foncières au profit des communes.

Ordonnance n°69-38 du 23 mai 1969 portant code de la wilaya

Ordonnance n°67-24 du 18 janvier 1967 portant code communal

Décret exécutif n°2000-304 du 8 octobre 2000 modifiant et complétant le décret exécutif n°2000-242 du 16 août 2000 fixant les modalités d'application des dispositions de l'article 17 de la loi de finances complémentaire pour 2000, relatives au fonctionnement du fonds spécial de développement des régions du sud.

Décret exécutif n°99-82 du 13 avril 1999 modifiant et complétant le décret exécutif n°98-172 du 20 mai 1998 fixant les modalités de fonctionnement du compte d'affectation spéciale n°302-089 intitulé « Fonds spécial de développement des régions du sud ».

Loi n°06-06 du 20 février 2006 portant loi d'orientation de la ville

Loi n°04-05 du 14 août 2004 modifiant et complétant la loi n°90-29 du 1er décembre 1990 relative à l'aménagement et à l'urbanisme077232068670

L'ordonnance 67/58 du 27 mars 1967.

L'ordonnance 67/130 du 22 juillet 1967.

L'ordonnance 71/23 du 13 novembre 1971.

L'ordonnance 74/104 du 27 mars 1974.

La loi 82/148 du 17 avril 1982.

La loi 87/42 du 10 février 1982.

La loi 88/17 du 10 mai 1988.

La loi 01/13 du 7 août 2001.

Le décret exécutif 91/191 du 1 juin 1991.

Le décret présidentiel 96/234 du 2 juillet 1996.

L'arête de 26 avril 1997.

La circulaire n° 36 de l'année 1998, du Ministère des transports.

ANNEXES

ANNEXE 1. **Liste des sigles utilisés**

ANNEXE 2. **Maquettes d'enquêtes**

ANNEXE 3. Données

ANNEXE 1. Liste des sigles utilisés

A.E.P. : Adduction d'eau potable

A.N.A.T. : Agence nationale d'aménagement du territoire

A.O.F. : Afrique occidentale français

A.P.F.A. : Accession à la propriété foncière agricole (Loi de 1983).

A.P.S.I. Agence de Promotion, de Soutien et de Suivi d'Investissement

ACL : Agglomération chef-lieu

ANSEJ : Agence nationale du Soutien à l'emploi de jeunes

AS : Agglomération secondaire

C.N.E.S. : Conseil national économique et social

CALPI : Comité d'Assistance Locale à la Promotion d'Investissement

D.L.E.P. : Direction du logement et des équipements publics

D.P.A.T. : Direction de la planification et de l'aménagement du territoire

D.U.C. : Direction de l'urbanisme et de la construction

F.S.D.R.S : Fonds spécial de développement des régions du sud

M.A.T.E. : Ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement

O.C.R.S. : Organisation commune des régions sahariennes

P.D.A.U. : Plan directeur d'aménagement et d'urbanisme

P.M.E. petites et moyennes entreprises

P.N.D.A. : Plan national de développement agricole

P.N.U.D. : Programme des Nations-Unies pour le développement (U.N.D.P.)

P.O.S. : Plan d'occupation des sols

PUD : Plan directeur d'aménagement

R.G.P.H. : Recensement général de la population et de l'habitat

S.N.A.T. : Schéma national d'aménagement du territoire

S.O.N.A.T.R.A.C.H. : Société nationale pour la recherche, le transport et la commercialisation des hydrocarbures en Algérie.

S.R.A.T. : Schéma régional d'aménagement du territoire

SNTA : Société Nationale du Tabac algérien

SO.N.EL.GAZ Société nationale de l'électricité et de gaz

U.N.E.S.C.O. : United Nations educationnal, scientific and cultural organization

V.R.D. : Voirie et réseaux divers

Z.H.U.N. : Zone d'habitat urbain nouvelle

ANNEXE 2. Maquettes d'enquêtes

Maquette d'enquête : mobilité dans les villes du Sud ouest Algérien

« Cadres »

-N° du questionnaire……Ville……secteur d'emploi ……..

-Caractéristiques du sujet :

- Sexe ☐M ☐F Age…… Lieu de naissance)…….

……

- Situation matrimoniale : ☐Célibataire ☐Marié(e) ☐Veuf (ve) ☐Divorcé (e)

-Niveau d'instruction : ☐Universitaire ☐Secondaire ☐Moyen ☐Primaire ☐Ecole coranique ☐Sans.

- Dernier diplôme obtenu : …….…….

- Filière des études poste secondaire : ……..……..

- Lieu des études poste secondaire :……..……..

- L'emploi actuel……..grade……..…..…..filière (entreprise) ….……..…..……

- Lieu d'emploi……..……..

- Comment avez-vous choisi cet emploi ? ……

……

…….

- Qui vous motive le plus dans ce travail: ☐ Salaire ☐Statut ☐Ambiance de travail ☐ Rien ☐Autres ……

- Mode de déplacement (domicile/ travail) ☐V.P. ☐Bus ☐Taxi ☐02R. ☐M.A.P.

- Durée de déplacement……

- Avez-vous déjà changé votre emploi (grade/secteur/lieu) ☐ Oui ☐Non

- L'emploi précèdent :……Grade ….…..……. Filière (entreprise)…….

- Lieu d'emploi……

- Motif de changement d'emploi (s'il y a eu) : ☐Salaire meilleur ☐ Promotion ☐Cadre de travail agréable ☐l'Accès au logement ☐autre……..…..

- Habitez vous dans cette ville : ☐ En famille ☐ Avec des copains □ Seul.

-Nombre de personnes……

-Nombre de personnes occupées……

-Nombre de personnes scolarisées……

Pour les personnes mariées :

***Conjoint**

-Age……Lieu de naissance……

-Niveau d'instruction universitaire ☐Universitaire ☐Secondaire ☐Moyen ☐Primaire ☐Ecole coranique ☐Sans

- Emploi actuel……. Grade …….……. Filière (entreprise)…….

- Lieu d'emploi……

- Mode de déplacement (domicile/ travail) ☐ V.P. ☐ Bus ☐ Taxi ☐ 02R. ☐ M.A.P.

-Emploi précédent…..…….…….grade……. filière (entreprise)…….

- Lieu d'emploi précédent(ksar/commune/wilaya)…….

-Mode de déplacement☐ V.P. ☐ Bus ☐ Taxi ☐ 02R. ☐ M.A.P.

-Résidence

***Logement antérieur avant de s'installer dans cette ville :**

-Lieu de résidence antérieur avant de s'installer dans cette ville……..……

- Statut de logement ☐Propriétaire ☐Locataire public ☐Locataire privé ☐Familial ☐Hébergé ☐Logé gratuitement ☐Logt de fonction ☐Héritage

- Etat de logement antérieur : ☐Bon ☐ normal ☐médiocre

- Qualité du logement antérieur : ☐Haut standing ☐Moyen standing ☐Bas standing

- Type de logement : ☐Individuel colonial ☐Individuel poste colonial ☐individuel traditionnel (haouche) ☐collectif colonial ☐collectif poste colonial

-Nombre de pièces…….Nombre de personnes……

***Logement actuel :**

- Lieu de résidence actuel (quartier)…….Date d'installation……..

- Motif d'installation dans la ville : ☐Emploi ☐Logement ☐Mariage☐ Autre……

-Motif de changement de résidence dans la ville actuelle (s'il y'a eu) :…….

……

……..

-Programme du Logement : ☐OPGI ☐Fonction ☐CNEP ☐LSP ☐Evolutif ☐promotionnel ☐Lotissement ☐Coopérative ☐Rural ☐auto-construction☐ illicite

- Année du programme :……

- Statut de logement ☐Propriétaire ☐Locataire public ☐Locataire privé ☐Familial ☐Hébergé ☐Logé gratuitement ☐Logt de fonction ☐Héritage

*Pour les non propriétaires : Compter vous acheter ce logement (ou un autre logement dans cette ville) ? ☐Oui ☐Non

- Etat de logement actuel : ☐Bon ☐ Normal ☐Médiocre

- Qualité du logement actuel : ☐Haut standing ☐Moyen standing ☐Bas standing

- Type de logement : ☐Individuel colonial ☐Individuel poste colonial ☐Individuel traditionnel (haouche) ☐Collectif colonial ☐collectif poste colonial

- Nombre de pièces……..

- Avez-vous un deuxième logement dans cette ville ? ☐ Oui ☐ Non

- Si oui, c'est dans quel programme : ☐OPGI ☐Fonction ☐CNEP ☐LSP ☐Evolutif ☐Promotionnel ☐Lotissement ☐Coopérative☐rural ☐Auto-construction ☐ Illicite ☐autre……

- Avez-vous un logement dans votre ville natale ? ☐ Oui ☐ Non

- Avez-vous un logement dans une autre ville ? ☐ Oui ☐ Non

lieu(commune/ wilaya) ……..……..

*** Comportements:**

- Combien de fois par an vous vous déplacez à votre ville natale ?.....

- Moyen de déplacement : ☐Avion ☐VP ☐Autocar ☐ Taxi

- Est ce que vous êtes satisfait de vivre dans cette ville ? ☐ Oui ☐ Non

-Compter vous partir de cette ville ? ☐ Oui ☐ Non

-Si oui, quelle sera votre destination ?……..…..date prévue…….

Pourquoi ?.....

…….

……

- Si non, pourquoi ?.....

……..

…….

- Vous prévoyez que vos enfants ? ☐y restent ☐ y quittent

- Avez-vous des parents (famille) dans cette ville ? ☐ Oui ☐ Non

- Lieu d'installation des parents (famille)……..

- Avez-vous des amis dans cette ville ? ☐ Oui ☐ Non

- Ceux sont : ☐des collègues de travail ☐des voisins ☐des parents (de la famille) ☐ des anciens copains du lieu natal ☐des copains des études ☐autres…….

- Participez vous dans les fêtes locales de la région ? ☐ Oui ☐ Non

- Vous y êtes invité souvent par qui ? ☐ Autochtones ☐ Habitant migrants d'autres régions

- Vous célébrez vos fêtes selon les traditions et meurs? ☐ de votre zone natale ☐ de la zone locale ☐ des deux zones

-Est-ce que vous trouvez tout ce que vous voulez dans cette ville ? ☐ Oui ☐ Non

- Que manquent-ils?.....

……

……

……

……

- Comment vous trouvez la population autochtone ?.....

……

……

……

-Etes vous fidele à une zaouïa ? ☐ Oui ☐ Non laquelle ?.....

Depuis quand ?.....

Avez-vous des relations /contacts avec les mokadams de la zaouïa ? ☐ Oui ☐ Non

- Etes-vous membre dans une association ? ☐ Oui ☐ Non

laquelle? ……. qui sont ces adhérents ? ☐voisins ☐Collègues de travail ☐Copains ☐Parents ☐Autres…….

Maquette d'enquête : commerçants

Ville ……quartier …….…….

- Heure d'ouverture…… Heure de fermeture…….
- Nature de l'activité…….…..
- Age …….Lieu de naissance …….……..
- Situation matrimoniale : Célibataire ☐Marié(e) ☐Veuf (ve) ☐Divorcé (e)

-Niveau d'instruction : Universitaire ☐Secondaire ☐Moyen ☐Primaire ☐Ecole coranique ☐Sans.

- Dernier diplôme obtenu : …….
- Filière des études poste secondaire: ……..
- Lieu des études poste secondaire :……..
- L'emploi précèdent :…… Lieu d'emploi……....
- Motif lié au changement d'activité :……..
- Date du début de l'activité …….
- Lieu de résidence actuel ……..……..…….…….
- Lieu résidence antérieur (avant le début de cette activité)……
- Local : Surface de vente……..Surface de dépôt

-Statut du local : ☐Propriétaire ☐ Locataire ☐autre

- Nombre d'employé……
- Avez-vous un véhicule utilitaire ? ☐Oui ☐ Non
- Type……..…….Année de la mise en circulation…….année de l'acquisition…….
- Marchandise : ☐Local ☐ National ☐Etrangère
- Lieux de d'approvisionnement selon les produits commercialisés……

……

……

……

- Cadence d'approvisionnement : ☐ Quotidienne ☐Hebdomadaire ☐ Mensuelle
- Vous vous faites livrés par qui ? ☐Importateur ☐Grossiste ☐Vous-même
- Lieux de distribution (communes)……..

……

……

…….

……..

……..

…….

-Etes vous membre d'une zaouïa ? ☐ Oui ☐Non

Si oui laquelle…….depuis quand……..

Maquette d'enquête : usagers des T.C.

N° du questionnaire……Ville ……Agence : …….

- Sexe ☐M ☐F Age …… Lieu de naissance (ksar/commune wilaya)…….……..

…….

- Situation matrimoniale : ☐Célibataire ☐Marié(e) ☐Veuf (ve) ☐Divorcé (e)

-Niveau d'instruction : ☐ Universitaire ☐Secondaire ☐Moyen ☐Primaire ☐Ecole coranique ☐Sans.

- Dernier diplôme obtenu : ……lieu……

- Occupation ……grade ……..…….secteur……....Lieu d'emploi……

-Date de recrutement ……..

- Lieu de résidence actuel ……..…..….

-Possession de véhicule ☐Oui ☐Non

- Lieu de départ……..…Destination finale…….……

- Lieu d'escale, s'il y a eu :…….pourquoi faire cet escale ?.....

……

- Combien de fois vous vous déplacez sur cette destination ? ☐Quotidiennement ☐Hebdomadairement ☐ Mensuellement ☐ Annuellement ☐Occasionnellement.

- Motif de déplacement : ☐ Emploi ☐ Achat ☐Service (à préciser)…… ☐ Visite (préciser) ……☐tourisme ☐Autres (préciser)……..

- Moyen de transport (type)……Etat : ☐ Bon ☐Moyen ☐médiocre

- Duré de déplacement…….coût de déplacement ……

- Pensez vous que cette ligne est : ☐bien desservie ☐mal desservie

-Pensez vous que le fourgon aménagé est un moyen de transport : ☐ cher ☐ moins cher ☐ confortable ☐ moins confortable ☐ sure ☐ moins sure ☐ rapide ☐ moins rapide ☐ ponctuel ☐ moins ponctuel

- Pensez vous que la route est convenable ? ☐Oui ☐Non

- Comptez-vous en acheter ? ☐ Oui ☐ Non

- Utilisez-vous les transports illicites ? (clandestins) ☐ Oui ☐ Non

- Possédez-vous un bien immobilier dans la ville d'origine de ce voyage ? ☐Oui ☐Non

- Possédez-vous un bien immobilier dans la ville de destination de ce voyage ?

☐Oui ☐Non

Annexes 3 : Données

Situation matrimoniale selon le sexe des cadres installés dans les villes du Sud-ouest

	Masculin	%	Féminin	%	Total	%
Célibataire	20	21,51	12	44,44	32	26,67
Marié	69	74,19	14	51,85	83	69,17
Divorcé (e)	3	3,23	1	3,70	4	3,33
Veuf (ve)	1	1,08		0,00	1	0,83
Total	93	100,00	27	100,00	120	100,00

Source : enquête de terrain, 2009.

Tranche d'âge des cadres installés dans les villes du Sud-ouest selon l'emploi

	1ère emploi	2ème emploi	3ème emploi	Total 2
20-30	8			8
%	100,00	0,00	0,00	100,00
30-40	37	3		40
%	92,50	7,50	-	100,00
40-50	34	7	1	42
%	80,95	16,67	2,38	100,00
50-60	11	14	5	30
%	44,00	40,00	16,00	100,00
Total1	90	24	6	120
%	75,00	20,00	5,00	100,000

Source : enquête de terrain, 2009.

Motifs d'installation des cadres dans les villes du Sud-ouest algérien

Motifs / Ages	L'accès au logement	Première embauche	Mutation	Promotion	Autres	Total2
Adrar	9	12	4	4	1	30
%	30,00	40,00	13,33	13,33	3,33	100,00
Bechar	8	14	2	5	1	30
%	26,67	46,67	6,67	16,67	3,33	100,00
Timimoun	8	19		2	1	30
%	26,67	63,33	0,00	6,67	3,33	100,00
Reggan	3	25		1	1	30
%	10,00	83,33	0,00	3,33	3,33	100,00
Total1	28	70	6	12	4	120
%	23,33	58,33	5,00	10,00	3,33	100,00

Source : enquête de terrain, 2009.

Lieux d'obtention de diplôme universitaires des cadres installés dans le Sud-ouest algérien

Université	Nombre	%
Oran	28	23,33
Tlemcen	15	12,50
Alger	11	9,17
Constantine	11	9,17
Sidi Bel Abbes	8	6,67
Sétif	6	5,00
Tizi Ouzou	4	3,33
Saida	4	3,33
Blida	3	2,50
Batna	3	2,50
Annaba	3	2,50
Ouargla	2	1,67
Mostagem	2	1,67
Skikda	1	0,83
M'sila	1	0,83
Mascra	1	0,83
Tiaret	1	0,83
autres diplômes	16	13,33
	120	100,00

Source : enquête de terrain, 2009.

Type des logements occupés par des cadres installés dans les villes du Sud-ouest algérien

Type	collectif	semi collectif	individuel	
Bechar	15	9	6	30
Adrar		18	12	30
Timimoun		14	16	30
Reggan		8	22	30
	15	49	56	120

Source : enquête de terrain, 2009.

Résidences secondaires situées dans les villes du Nord algérien des cadres installés dans les villes du Sud-ouest algérien

Deuxième résidence		%
Oui	39	32,50
Projet	53	44,17
Non	28	23,33
Total	120	100,00

Source : enquête de terrain,2009.

Moyens des déplacements des cadres installés dans les villes du Sud-ouest vers les lieux d'origines

Moyen déplacement	Avion	Autocar	Véhicules	Total2
Bechar	7	4	19	30
%	23,33	13,33	63,33	100,00
Adrar	16	2	12	30
%	53,33	6,67	40,00	100,00
Timimoun	17	3	10	30
%	56,67	10,00	33,33	100,00
Reggan	21		9	30
%	70,00	0,00	30,00	100,00
Total1	61	9	50	120
%	50,83	7,50	41,67	100,00

Source : enquête de terrain, 2009.

Projets créés dans le cade du CALPI dans la wilaya de Bechar entre 1998 et 2006.

COMMUNE	SECTEUR D'ACTIVITE	DENOMINATION DU PROJET	SUPERFICIE (M^2)	MONTANT 10^3 DA	EMPLOIS PREVUS
BECHAR	Industrie	Unité de boissons gazeuses /agro alimentaire/ ateliers de tournage	81.250	233.909	120
	Services commerciaux	Restauration, café, reprographie	422	680	12
	Transport	Station de services/ Vente et exposition de véhicule	1600	29.500	56
ABADLA	BTPH	Constructions.	2600	5800	101
	Services commerciaux	Restauration, café, douche.	3600	14650	30
	Agro- alimentaire	Couveuse poussins	6.000	2.000	05
	Transport	Station de lavage + graissage de véhicules	701,22	1.600	10
TAGHIT	Tourisme et artisanat	Atelier de travail d'œuvres d'art et de formation	2.500	1.000	23
TOTAL		**24 Projets**	**98.681,02**	**291.439,2**	**382**

Source : DPAT W de Bechar, 2006.

Tableau n° 08 **Répartition des micros entreprises créées entre 1998 et 2006 dans la wilaya de Bechar**

SECTEUR	ACTIVITE	MICRO ENTREPRISES FINANCEES		
		NOMBRE	EMPLOIS CREES	MONTANT INVESTI-SSEMENT
SERVICES	CAFE / RESTAURANT / PIZZERIA	43	100	38.805
	INFORMATIQUE	20	36	12.561
	PUBLICITE / COMMUNICATION	01	03	5.369
	MULTI – SERVICES	23	36	5.133
	LABO PHOTO	01	03	2.524
	BRANCHEMENT DE GAZ / ELECTRICITE	03	08	2.848
	LAVAGE – DEGRAISSAGE	11	29	9.458
	COIFFURE	11	20	1.596
	BUREAUX D'ETUDES	10	17	2.427
	TORREFACTION / CONDITIONNEMENT	01	01	806
	IMPRIMERIE	02	04	3.953
	PHARMACIE	03	06	79
	SALLES DE SPORT / JEUX	04	07	6.731
	DOUCHES PUBLIQUES	09	14	7.279
	BOUCHERIE	02	04	1.232
	CRECHE	03	09	1.012
	ENTREPOTS FRIGORIFIQUES	01	02	63
	AUTRES	29	67	41257
	TOTAL SERVICES	**177**	**366**	**139.890**
ARTISANAT	BIJOUTERIE	01	03	3.632
	BOULANGERIE / PATISSERIE	20	66	39.564
	COUTURE - CONFECTION –TRICOTAGE	10	28	7.494
	MENUISERIE	39	87	27.364
	SOUDURE / FERRONNERIE	02	02	999
	AUTRES	01	02	57
	TOTAL ARTISANAT	**73**	**188**	**79.110**
AGRICULTURE	PRESTATION DE SERVICES AGRICOLES	01	02	4.166
	ELEVAGE	02	08	4.048
	TOTAL AGRICULTURE	**03**	**10**	**8.214**
TRANSPORT	TRANSPORT VOYAGEURS	78	184	139.310
	TRANSPORT MARCHANDISES	197	382	578.451
	TRANSPORT FRIGORIFIQUE	26	49	47.515
	TOTAL TRANSPORT	**301**	**615**	**765.276**
AUTRES BRANCHES	PECHE	01	03	324
	PROFFESSION LIBERALE	07	14	4.625
	INDUSTRIE	02	06	3.488
	BTPH	20	51	23.535
	MAINTENANCE	06	16	7.833
	TOTAL AUTRES BRANCHES	**36**	**90**	**39.805**
T O T A L G E N E R A L		**590**	**1269**	**1.032.295**

Source : DPAT W de Bechar, 2006.

LISTE DES TABLEAUX

Tableau n°1. Croissance démographique dans la wilaya d'Adrar et de Bechar selon les périodes intercensitaires entre 1954 et 2008…… ……21
Tableau n°2. Mode de peuplement dans le Sud-ouest algérien selon le taux de concentration de la population…….…..……..32
Tableau n°3. Évolution du réseau d'agglomérations dans le Sud-ouest algérien……..……37
Tableau n°4. Évolution de la population agglomérée dans le Sud-ouest algérien……...…41
Tableau n°5. L'urbanisation dans le Sud-ouest algérien…… ..…….....……45
Tableau n° 6. Évolution de la population des centres semi-ruraux…….....…65
Tableau n°7. Prélèvement des débits des foggaras par région de la wilaya d'Adrar entre 1960 et 1998……..…….86
Tableau n° 8. Prélèvements et débits des forages par région dans la wilaya d'Adrar entre 2000 et 2004……..……..…….89
Tableau n°9. Les grandes mises en valeur agricoles dans le Sud-ouest algérien……...…….…….92
Tableau n°10. Périodes d'installation des cadres dans les villes du Sud-ouest algérien selon les secteurs d'activités…….....…...…..117
Tableau n° 11. Motifs d'installation des cadres dans les villes du Sud-ouest algérien l'âge……..……..118
Tableau n°12. Origine géographique des cadres installés dans les villes du Sud-ouest selon leurs lieux de naissance…….……..…119
Tableau n° 13. Hiérarchie des centres urbains et semi-ruraux dans le Sud-ouest algérien en fonction du type des équipements et des infrastructures…….……..…..142
Tableau n°14. Hiérarchie des agglomérations dans le Sud-ouest algérien en fonction des services sanitaires privés……...……..145
Tableau n° 15. Structure de commerce de gros dans la ville de Bechar et d'Adrar …...…..148
Tableau n°16. Structure commerciale des villes intermédiaires dans le Sud-ouest algérien……150
Tableau n°17. Structure commerciale des petites villes et des agglomérations semi-rurales dans le Sud-ouest algérien……..…….……151

Tableau n°18. Structure de commercial de détail d'une petite agglomération : Cas de Reggane……..……152
Tableau n°19. Structure commerciale de détail d'une petite ville : Cas de Beni-Abbès…...154
Tableau n°20. Unités industrielles privées dans la wilaya dans les villes du Sud-ouest algérien……...……157
Tableau n°21. Méthode de typologie des centres dans le Sud-ouest algérien…… ..……165
Tableau n°22. Évolution du maillage communal dans le Sud-ouest algérien entre 1975 et 1985…….……188
Tableau n°23. Origines géographiques du personnel de l'Université Africaine d'Adrar selon les lieux de naissance……..……230
Tableau n°24. Origines géographiques des enseignants de l'Université de Bechar selon leur lieu de naissance…….……231
Tableau n°25. Origines géographiques des enseignants de l'enseignement secondaire de la ville d'Adrar selon leurs lieux de naissance……...…….…...……237
Tableau n°26. Les établissements hospitaliers dans du Sud-ouest algérien selon les spécialités médicales …….…….……..239
Tableau n°27. Évolution du nombre de consultations à l'hôpital d'Adrar…….…….…..241
Tableau n°28. Origines géographiques des médecins spécialistes de l'hôpital de Beni-Abbès…….……245
Tableau n°29. Origines géographiques des commerçants de détail dans les villes du Sud-ouest selon leurs lieux de naissance……...…..……250
Tableau n°30. Moyens et activités de l'Entreprise de Transport de Voyageurs du Sud Ouest (T.V.S.O.) - Années 1998 à 2006…….…..…….271
Tableau n°31. Trafic des véhicules au niveau des entrées et des sorties des villes du Sud-ouest algérien selon les wilayas d'enregistrement des véhicules (plaques d'immatriculations)…….…….....……..280
Tableau n°32. Trafic au niveau des entrées et des sorties des villes du Sud-ouest algérien selon les types de véhicules…..……...……..285
Tableau n°33 L'intensité du trafic au niveau des entrées et des sorties des villes du Sud-ouest algérien…….……..…….290
Tableau n°34. Lotissements dans les villes de la wilaya de Bechar… …….…….....…..319
Tableau n°35. Répartition des lotissements dans villes et quelques agglomérations de la wilaya d'Adrar……. ……..……321

Tableau n°36. Les coopératives immobilières dans les villes de la wilaya d'Adar…...……322
Tableau n°37. Programmes de logements entre 1990 et 2000 dans la wilaya d'Adrar……...328
Tableau n° 38. Affectation annuelle des logements sociaux locatifs dans les centres urbains et semi-ruraux de la wilaya de Bechar entre 1997 et 2009…….330
Tableau n°39. Programmes de logements de fonction entre 1990 et 2000 dans la wilaya d'Adrar……..…….331
Tableau n°40. Programmes des logements socio-participatifs (LSP) dans la wilaya d'Adrar entre 2001 et 2008…….……..333
Tableau n°41. Origine géographique des chefs de ménage des nouveaux espaces urbanisés selon leurs lieux de naissance: cas d'Adrar et de Bechar…….…….…….341
Tableau n°42. Catégories socioprofessionnelles des ménages dans les nouveaux espaces urbanisés : cas d'Adrar et de Bechar…….…….……342
Tableau n°43. Statut des logements occupés par des cadres installés dans les villes du Sud-ouest algérien…….…….356
Tableau n°44. Projet de changement résidentiel futur vers le nord du pays des cadres installés dans le Sud-ouest algérien ……..……...…….355
Tableau n°45. Liens des cadres installés dans les villes du Sud-ouest algérien avec leurs régions d'origine ……...……..……..…….357
Tableau n°46. Affiliation des cadres installées dans les villes du Sud-ouest algérien aux confréries locales…….……358

LISTE DES FIGURES ET DES CARTES

Figure n°1. Interactions : urbanisation, infrastructures, échanges et mobilité……...…11
Figure n°2. Limite de la zone d'étude……..……....17
Figure 3. Répartition de la population dans le Sud-ouest algérien……..…….22
Figure n°4. Accroissement de la population du Sud-ouest algérien entre 1987 et 1998…....28
Figure n°5. Répartition des agglomérations dans la wilaya d'Adrar……..…… …34
Figure n°6. Répartition des agglomérations dans la wilaya d'Adrar……...…...35
Figure n°7. Evolution du nombre d'agglomérations dans le Sud-ouest algérien…….....37
Figure n°8. Evolution de la population agglomérée dans le Sud-ouest algérien…….……41
Figure n°9. Accroissement de la population des agglomérations chefs-lieux dans le Sud-ouest algérien…….....…….....42
Figure n°10. Strates urbaines dans le Sud-ouest algérien en 1966….…….……47
Figure n°11. Strates urbaines dans le Sud-ouest algérien en 1977…….…….....49
Figure n°12. Extension des villes chefs lieux de wilaya dans le Sud-ouest algérien……...51
Figure n°13. Strates urbaines dans le Sud-ouest algérien en 1987……..……...….54
Figure n°14. Extensions des petites villes sahariennes de la Haute-Saoura……..…...…..57
Figure n°15 Strates urbaines dans le Sud-ouest algérien en 1998…….….59
Figure n°16. Extension des villes intermédiaires du Sud-ouest algérien…….....…..60
Figure n°17. Extensions des petites villes du Sud-ouest algérien…….…….....……63
Figure n°18. Mutations socio-économiques des espaces oasiens …….....72
Figure n°19. Solde migratoire du Sud-ouest algérien entre 1987 et 1998…….....107
Figure n°20. Attractivité migratoire du Sud-ouest algérien entre 1987 et 1998……..…..109
Figure n°21. Répulsion migratoire du Sud-ouest algérien entre 1987 et 1999…….……111
Figure n°22. La zone industrielle d'Adrar au Nord de la ville la route…….....….158
Figure n°23. Typologie des centres dans le Sud-ouest…….……..……..160
Figure n°24. Hiérarchie des agglomérations du Sud-ouest algérien…….……165
Figure n°25 . Répartition des agglomérations selon la hiérarchie fonctionnelle dans le Sud-ouest algérien……...…..166
Figure n°26. Le Touat : pistes transsahariennes et commerce Maghreb – Afrique noire au moyen âge…….……..……..…..195
Figure n° 27. Processus d'institutionnalisation des transports dans le Sud-ouest…….....200

Figure n°28. Les lignes aériennes et le chemin de fer transsaharien en 1939…….....202

Figure n°29. Principales pistes sahariennes accessibles aux automobiles en 1939…….....207

Figure n°30. Schéma des routes dans le Sud-ouest algérien…….....211

Figure n°31. Désenclavement des oasis dans le Touat articulé sur la route nationale et les routes de wilaya…….……..…213

Figure n°32. Liaisons secondaires dans la Saoura et le Tidikelt : Désenclavement articulé sur les routes de wilaya et les routes nationales……...……...…..215

Figure n°33. Liaisons secondaires dans le Gourara : Désenclavement articulé sur les routes de wilaya…….…..…..216

Figure n°34. La route : vectrice de développement de l'habitat et d'extensions des agglomérations (glissement des ksour)……...…..…..….218

Figure n°35. Transformation du paysage rural : implantation des périmètres de mise en valeur agricole au bord de la route nationale……..…...219

Figure n°36. Réseaux et mobilités : articulations et réorganisation de l'espace…….....…..223

Figure n°37. Répartition des étudiants des universités du Sud-ouest selon leurs lieux de résidence……..…….…..229

Figure n°38. Répartition des élèves du secondaire des agglomérations du Sud-ouest selon leurs lieux de résidence……..…….235

Figure n°39. Répartition des malades hospitalisés dans les hôpitaux du Sud-ouest algérien, selon leurs lieux de résidence…….…….……..……..243

Figure n°40. Principaux axes commerciaux et zones de distribution des commerces dans le Sud-ouest algérien……..…….……....251

Figure n°41. Répartition des zaouïas et des *talabat* dans les Sud-ouest algérien…..……255

Figure n°42. Répartition des *talabat* des zaouïas dans les Sud-ouest algérien selon leurs lieux de résidence……..……..……..…263

Figure n°43. Infrastructures de transports, réseau urbain et mobilité……...…..…267

Figure n°44. Réseau du transport aérien des villes du Sud-ouest algérien……..……..269

Figure n°45. Réseaux nationaux des transports routiers de voyageurs des villes du Sud-ouest algérien……..…….....….275

Figure n°46. Réseaux des transports intercommunaux du Sud-ouest algérien……..……278

Figure n°47. Origine des véhicules entrants et sortants des agglomérations du Sud-ouest…….…..…..…281

Figure n°48. Trafic dans les entrées des agglomérations du Sud-ouest selon les types de véhicules…….……..…..….286
Figure n°49. Flux des véhicules au niveau des entrées de la ville de Bechar……292
Figure n°50. Flux des véhicules au niveau des entrées de la ville d'Adrar……...293
Figure n°51. Flux des véhicules au niveau des entrées de la ville de Timimoun……..…293
Figure n°52. Flux des véhicules au niveau des entrées de l'agglomération de Reggane.....294
Figure n° 53. Flux des véhicules sur la RN6 au niveau d'El-Ouata……..……294
Figure n°54. Réseau urbain linéaire : faiblesse des maillages encadrant les territoires.…….…..397
Figure n°55. Articulations réseau de villes et réseau routier dans le Sahara……...……..301
Figure n°56. Nouvelles extensions d'Adrar : ruptures dans le tissu urbain causées par le retard des réalisations des coopératives immobilières et des lotissements (partie nord-ouest)……...…324
Figure n°57. Types de programmes d'habitat réalisés à Timimoun jusqu'à 2009…….....325
Figure n°58. Extension Nord-est de la ville d'Adrar (Tililane)…...……..……335
Figure n°59. Dynamiques et mutations de l'habitat ksourien dans le Sud-ouest algérien……..…..……360
Figure n°60. Les usagers des transports en commun des ksour environnants d'Adrar selon leurs catégories socioprofessionnelles…….....…….378
Figure n°61. Motifs des déplacements des usagers des transports intercommunaux (Adrar et ses ksour)……..…….……..378

LISTE DES PHOTOS

Photo n°01. Adrar : à l'image d'une véritable ville……...…….52
Photo n° 02. Timimoun : richesse patrimoniale d'une ville saharienne…….…….……55
Photo n°03. La nouvelle Abbadla : pratiques d'élevage et d'engraissage sur les toits de bâtiments…….…….…….56
Photo n°04. Aoulef : du ksar à la ville…….…..……..59
Photo n° 5. Jardins abandonnés dans la palmeraie de Timimoun……...…….…..…..82
Photo n° 6. Foggara, mal entretenue dans l'oasis de Timimoun…….……87
Photo n°7. Puits à balancier non fonctionnel dans l'oasis d'El Ouata (Basse-Saoura)…….…….……...88
Photo n° 8. Forage d'une mise en valeur à Aourout (wilaya d'Adrar)……..…….…...…..90
Photo n° 9. Barrage de Djorf Torba dans l'Oued Guir (Wilaya de Bechar)…….…..……91
Photo n° 10. Mise en valeur agricole à Aougrout: entrepreneur agricole originaire du Nord de l'Algérie…….……..…...…..95
Photo n°11. Nouvelles techniques agricoles pratiquées dans les mises en valeur par les nouveaux entrepreneurs (Aougrout)……..…..…..…..…..95
Photo n° 12. Salle de soins dans le ksar de Barrebi à Taghit…….……..……99
Photo n°13. Equipement scolaire (école primaire) dans le ksar d'Ighzer à Ouled-Saïd…….…….……..….101
Photo n°14. Migrant d'origine camerounaise empruntant un autocar (Adrar-Oran)…….…….…….……122
Photo n°15. Edifices de la houillère de Kenadsa (2008)…….…….…...…….……..133
Photo n°16. Hataba, quartier à Adrar habité par une majorité Chaânba à l'époque coloniale et menacé de ruine en 2008…….138
Photo n°17. Genèse des services pharmaceutiques dans une petite agglomération saharienne (Reggane)……..……..143
Photo n°18. Développement de prestations médicales spécialisées: cabinet médical spécialisé à titre libéral à Bechar…….144
Photo n°19. Naissance d'un commerce d'habillement à Adrar (commerçant originaire du Nord algérien)…….…….…….……..148
Photo n°20. Modernisation des locaux commerciaux et développement des services (téléphoniques, restauration) à Bechar…….…….…….……149

Photo n° 21. Commerce à Reggane qui s'articule sur les échanges transsahariens…….....153
Photo n°2. La zone industrielle d'Adrar : une faible densité des unités industrielles…….……158
Photo n° 23. La nouvelle ligne de chemin de fer Oran-Bechar…….…...…….203
Photo n° 24. La Route Nationale RN6 (tronçon Bechar –Adrar) : Bon état général…….…..…..212
Photo n° 25. Route de wilaya (Timimoun-Ouled Saïd): Bon état général…….……214
Photo n° 26. Implantation des équipements et des habitations au bord de la route à Aougrout : route Adrar-Timimoun…….…..…..217
Photo n° 27. Formation des relais sur la RN6 (Moghrar, au nord de Bechar)..…….……217
Photo n°28. L'Université Africaine d'Adrar : un nouveau pôle urbain……226
Photo n° 29. L'Université de Bechar : Un équipement qui vient consolider le rôle régional de la ville…….....…….229
Photo n° 30. Transport scolaire desservant les ksour dépourvus de collèges et de lycées (Aaoulef et ses ksour)……...……..234
Photo n°31.Commerce ambulant (ksar Sidi-Aissa à Aoulef)……....….249
Photo n°32. Marchand ambulant originaire de Médéa à ksar Sidi-Aissa à Aoulef.…….…..249
Photo n°33. Zaouïa historique de Sidi Mohammed Ben Bouziane à Kenadsa……....….255
Photo n° 34. Visite (ziara) des adeptes originaires de la wilaya de Naâma (selon l'immatriculation du véhicule) à la zaouia de Kenadsa……..256
Photo n° 35. Projet d'extension de la zaouïa de cheikh Mohammed-Ben-Lekbir à Adrar (2008)……..…....…..260
Photo n° 36. La zaouïa de cheikh Mohammed-Ben Lekbir à Adrar, après fin de travaux (2009)……..260
Photo37. Autocars de marque chinoise, desservant Oran-Bechar-Adrar (entreprise privée)…….272
Photo n°38. Gare routière des grandes lignes à Bechar (concession privée)……..……272
Photo n°39. Station de transport routier des voyageurs, desservant Bechar et ses environs (type des véhicules utilisés : Peugeot Karsan de 18 places)…….…..……277
Photo n°40. Station de transport routier des voyageurs à Adrar desservant les communes sud de la wilaya (types de véhicules utilisés : Toyota 12 et 24 places)…….……....277
Photo n° 41. Transport de marchandise nord-sud (Déchargement d'un camion immatriculé dans la wilaya de Sétif à Tilouline, Sud d'Adrar)……...……...283

Photo n° 42. Commercialisation des produits agricoles dans le sens nord-sud au niveau d'El-Ouata (camion immatriculé dans la wilaya de Saïda)……..…….…..…283
Photo n°43. Camion semi-remorque utilisé dans le transport des marchandises pour les longues distances……...……...287
Photo n° 44. Reggan : Camion de transport de marchandises entre Reggane et Bordj-Badji-Mokhtar……..…….……..……288
Photo n° 45. Véhicule utilitaire utilisé pour le transport de personnes (Talmine-RN6)……..…….…….……289
Photo n°46. Station de transport routier à Reggane desservant Bordj-Badji-Mokhtar (Type de véhicule utilisé : quatre roues motrices de marque Toyota)……289
Photo n°47. Nouvelles extensions de la ville de Bechar : habitat collectif (Zone bleue)…….……..……318
Photo n° 48. Lotissement dont les constructions sont lentes et inachevées à Bechar……....320
Photo n°49. Coopérative immobilière à Adrar (Cheik-Mohamed-Ben-Lekbir): retard flagrant dans la construction (excepté une salle de prière destinée pour la cité des logements sociaux et LSP)……...……324
Photo n°50. Cité des fonctionnaires administratifs (Directions exécutives) à Bechar…..….332
Photo n°51. Nouvelles extensions de la ville d'Adrar (logements LSP à Tililane)……...…335
Photo n°52. Nouvelle résidence construite dans les jardins de l'oasis de Timimoun (propriétaire d'Alger)…….…….……339
Photo n°53. Maison restaurée dans le ksar de Taghit (nouveau propriétaire algérois)…….…...……..…….339
Photo n°54. Solarisation et mobilité féminine : émancipation de la société saharienne (Ksar de Timimoun)……..……...…….……354
Photo n° 55. Ksar de Taghit complètement abandonné……..…….……..362
Photo n°56. Ksar de Kenadsa en ruine……..……362
Photo n° 57. Mutation de l'habitat au sein du Ksar (Timimoun)……...…….……..363
Photo n°58. Nouveau modèle de décoration intérieure d'une habitation ksourienne (ksar Timadanine à Reggane)…….……..……..…….364
Photo n°59. Amélioration du confort des habitations : salle de bain en céramique et faïence intégrée dans l'habitation (ksar Timadanine à Reggane)……..……..365

Photo n°60. Aménagement ou bricolage d'un réseau d'assainissement apparent dans le ksar de Timimoun…….…….…….367
Photo n°61. L'électrification des ksour : vulgarisation de l'utilisation des climatiseurs (ksar de Timimoun)…….…….……...…….369
Photo n°62. Modernisation des équipements internes dans une maison saharienne (Ksar Timadanine Reggane)……...……..374
Photo n°63. Développement des infrastructures de communications dans les espaces sahariens…….…….……376

الديناميكيات الحضرية، الحركيات والنقل بالجنوب الغربي الجزائري (ولاية أدرار وبشار)

ملخص

أثرت الترقية الإدارية لبعض التجمعات السكانية في الصحراء الجزائرية على العلاقات المجالية التقليدية المبنية على أساس التبادلات الاقتصادية و الثقافية الموروثة منذ قرون سابقة، بفعل ظهور العديد من النشاطات الخدماتية والتجارية الجديدة في التجمعات المرقاة. أدى ذلك ، إلى قلب منطق التبادلات الاقتصادية والحركات البشرية على المستوى المحلي، الوطني أو حتى الدولي لهذا المجال من جهة، وإلى تحولات في المجتمع المحلي من جهة أخرى. وتمثل مدن الجنوب الغربي الجزائري نموذجا حيا لتلك التحولات.

فقد خلقت هذه المدن لنفسها وظائف جديدة سمحت لها بتطوير شبكاتها الخدماتية، التجارية والتنقلية واستعادت علاقاتها ليس فقط مع المجالات الصحراوية[1] بل أيضا مع مدن الشمال الجزائري، محاولة إيجاد مكانة حضرية ضمن التنظيم الترابي الجهوي والوطني. وتنفرد هذه الاقاليم بخصوصية وسطها الاجتماعي[2] الذي تؤطره الشبكات المرابطية[3] التي تؤثر بصورة واضحة على الممارسات الدينية، الاقتصادية والاجتماعية. نحاول من خلال هذا البحث فهم كيف أسست الشبكات الخدماتية والتجارية الجديدة للتنظيم الإقليمي (الترابي) للجهة الجنوبية الغربية للجزائر وكيف سمح لها ذلك، ليس فقط بالاندماج في الشبكة الحضرية الوطنية وإنما بالتمهيد لدور جهوي في الصحراء مستقبلا، في ظل الاملاءات السياسية والاقتصادية الجديدة و كيف أثرت هذه الحركية على المجتمع المحلي؟

وقد أضفى تطور النقل البري حركية غير عادية على هذه المدن، ودمجها في شبكة التبادلات الوطنية. كما ساهم تحرير النقل منذ سنة 1988 (من احتكار المؤسسات العمومية) في ترقية مجالات نفوذ هذه المدن مثل أدرار، الأمر الذي سمح ببروز حجم هائل للتنقلات داخل الأقاليم الصحراوية باتجاه القصور المجاورة.

من الناحية الوظيفية، طورت هذه المدن شبكاتها التبادلية مع القصور المحلية والأقاليم الصحراوية بعدما دعمت بسلسلة من التجهيزات الخدماتية من الدرجة العليا والنشاطات التجارية، مفرزة بذلك ميكانيزمات معقدة للتبادلات الاقتصادية والحركات البشرية. سمحت هذه الحركية للمدينة بالاندماج في حقل الاقتصاد الوطني، ولكن أثرت في نفس الوقت على نوعية الروابط الاجتماعية التقليدية للساكنة المحلية. بالفعل، فأدت برمجة العديد من التجهيزات ذات المستوى العالي كالجامعة والمستشفى إلى تطور مجالات نفوذ المدن على مستوى الأقاليم الصحراوية المجاورة مدرجة المدينة في شبكة الخدمات

[1] انقطعت تلك الحركية منذ تراجع التجارة الصحراوية، وبعد ذلك بفعل ترسيم الحدود في الفترة الاستعمارية.

[2] يتعلق الأمر بمجتمع مهيكل حسب طبقات اجتماعية: الأشراف وتعود أنسابهم إلى عائلة الرسول الكريم (ص)، المرابطين وهم من ذرية الأولياء الصالحين ورجال الدين، الأحرار وهم كل من ينتمي إلى القبائل العربية والبربرية، الحراثين وهم الذين يشكلون اليد العاملة (الرقيق سابقا) المنحدرة من أصول أخرى.

[3] أهم زاوية في المنطقة هي زاوية الشيخ سيدي محمد بالكبير.

الجامعية والصحية الوطنية. فخص إشعاع الجامعة جل تلك الأقاليم إضافة إلى مناطق السهول العليا الغربية، بينما لم تتعد مجالات نفوذ المستشفى حدود الأقاليم المحلية.

من الناحية الاقتصادية، سمح التطور الوظيفي لهذه المدن وتطور شبكة النقل ببروز فئة جديدة من التجار الشباب القادمين من شمال البلاد وفق منطق حلقات مهنية تشترك في أصولها الجغرافية . أفرزت هذه الحلقات محاور تجارية متخصصة سامحة للمدينة بتوسيع شبكاتها التجارية وضمها لشبكة التبادلات الوطنية. كان لهم الفضل في نسج علاقات تجارية جديدة مستقلة عن نفوذ الحركة المرابطية على عكس ما تتسم به الحركات التجارية في دول الساحل. تتركز هذه العلاقات مع المدن المتروبولية الواقعة شمال الجزائر مثل وهران، العاصمة وسطيف، اظافة الى العلاقات التقليدية التي يؤطرها التجار المحليون في اتجاه غرداية وتمنراست، ودول الساحل (قاو بمالي).

من الناحية الاجتماعية، خلقت هذه الدينامكية فئات اجتماعية نافذة جديدة في وسط المجتمع المحلي، وهي تتشكل من الإطارات المستقدمة من شمال البلاد لإدارة الشؤون المحلية، أمام تراجع هامش نفوذ طبقة النبلاء (الشرفاء والمرابطين) وتطور تدريجي لفئة الحراثين وفق ما أملته التحولات الحديثة، محدثة ارتباكا في البنية الاجتماعية التقليدية.من جهة أخرى، تراجع حقل تأثير الزاوية التي كانت تعتبر الفاعل الرئيسي في تنظيم العلاقات الاجتماعية والاقتصادية لما لها من نفوذ ديني على الساكنة المحلية. بالمقابل، تنامى دور السلطة الإدارية في تنظيم وهيكلة العلاقات الاقتصادية وحتى الاجتماعية.

في الأخير يمكن القول أن هذه المدن أصبحت تشكل مجالا مفتوحا نحو تحديات أخرى جديدة، تتجاوز التنظيم الاجتماعي التقليدي، تنسج فيه صيغ جديدة للروابط الاجتماعية والاقتصادية، على إثر ظهور فئات اجتماعية مهنية قيادية ذات أصول جغرافية خارجية ، أسهمت ديمقراطية التعليم بشكل كبير في إبراز معالمه بعدما كان النبلاء والمؤسسات التقليدية يهيمنون على الوسط المحلي. ويظهر أن هامش السلطة المرابطية في المجال الحضري الصحراوي قد تقلص جزئيا بعد بروز تركيبة اجتماعية جديدة للمجتمع الصحراوي. ويظهر أن هامش سلطة الزاوية في المجال الحضري الصحراوي قد تقلص جزئيا بعد بروز تركيبة اجتماعية جديدة للمجتمع الصحراوي.

TABLE DES MATIERES

Avant propos

Introduction générale……..……...…..….3

1- Problématique….…….…...……4

2- Méthodologie: outils d'analyse et techniques d'investigation…….…...……...….10

3- Limite de la zone d'étude…….……15

Première partie : Dynamiques oasiennes, urbanisation et remodelage socio-spatial dans le Sud-ouest algérien……..……18

Chapitre I : Dynamiques démographiques dans le Sud-ouest algérien: un espace qui s'urbanise……..……..…20

I- 1 Cadence démographique accélérée dans les territoires méridionaux et centraux du Sud-ouest …….……..…….….21

I-1-1 Entre 1966 et 1987 : croissance démographique galopante ……....……...…..…23

I-1-2 Entre 1987 et 1998 : croissance démographique disparate…….……....……...….25

I-1-3 Entre 1998 et 2008 : tendance à un ralentissement démographique…….……...….. 27

I-2 Mode de peuplement aggloméré accentué par des choix politiques……...……30

I-2-1 Vers une concentration de la population dans les agglomérations chefs-lieux……..…..31

a- Population concentrée dans les agglomérations chefs-lieux de commune urbaines.…31

b- Communes ksouriennes : concentration de la population dans les agglomérations secondaires ……...……33

c- Communes de l'Erg : peuplement dispersé……..….…36

I-2-2 Qualification des ksour : émergence de nouvelles agglomérations dans le Sud-ouest……36

a- Multiplication des agglomérations suite à la promotion des espaces ruraux entre 1966-1987……..…….……37

b- Stabilisation du nombre d'agglomérations entre 1987 et 2008…….40

I-3 Genèse des nouveaux centres urbains : une urbanisation soutenue par un volontarisme étatique……..……44
I-3-1 Recentrage de l'urbanisation dans le Sud-ouest algérien : promotion administrative et équipement…….……..…….46
a- Un grand effort d'équipement déployé à Bechar ……..……..…….49
b- Promotion administrative d' Adrar : d'un petit bourg à une ville..……...…….…..50
I-3-2 Urbanisation rapide générant une crise du logement dans la décennie des années 1980……..……52
- Crise de logement et renforcement de programme d'habitat : cas de Bechar et d'Abadla……...55
I-3-3 Genèse de nouveaux centres semi-ruraux et problématique d'emploi dans les années 1990 et 2000..…...……..……..…….....58
Conclusion….……...67

Chapitre II : Processus du développement économique et mutations sociales dans le Sud-ouest algérien……..…..……69

II-1 Décadence économique dans le Sahara et crise des espaces ruraux…….…..…70
II-1-1 Sédentarisation des nomades dans le Sud-ouest algérien : rupture des échanges économiques traditionnels…….……73
a- De la houillère au périmètre agricole d'Abadla : mutation socio-économique de la tribu des DouiMeniaâ…….……...76
b- Sédentarisation des Chaânba à Adrar et Timimoun permettant de consolider les réseaux commerciaux……..…….…….78
c- La propriété foncière des nomades dans les oasis : l'alternative agricole…….79
II-1-2 Déclin de l'agriculture traditionnelle saharienne : déperdition de la force du travail agricole…….….80
II-1-3 Nouveaux chantiers dans le Sud-ouest : premières formes de mobilité……..……..……..…82

II-2 Processus de développement socio-économique des espaces sahariens dans le Sud-ouest algérien……..……..84

II-2-1 Tentative de la relance de l'agriculture saharienne : accélération des mutations sociales dans les espaces ruraux…….……84

a- L'eau : un moyen de contrôle territorial et de développement agricole…….…….85
b- Nouvelles mises en valeur agricoles et formes d'entreprenariat…...……...…..91

II-2-2 Nouveaux emplois créés dans les centres urbains par de nouveaux mécanismes..……96

I-2-3 Des équipements à caractère social mais qualitativement insuffisants…….….98

a- Un encadrement sanitaire insuffisant et plus ou moins acceptable pour l'éducation……..……..…98
b- Equipement satisfaisant des centres urbains et les communes rurales les plus peuplées dans le Touat……..……103

II-3 Un espace qui reste fragile malgré les efforts de développement ……...…..……104

II-3-1 Une forte émigration due à l'absence de pôles de développement……..…105

a- Au niveau national : flux importants en direction du Nord-ouest pour Bechar et disparates pour Adrar……...…108
b- Au niveau local : solde migratoire positif pour la majorité des communes rurales…113

II-3-2 Un développement qui s'articule sur des nouvelles compétences : une forte attractivité des cadres…….…..115

a- Espace d'embauche des cadres……...….115
b- Une majorité de cadres originaires du Nord-ouest ……..…..……118
c-

II-3-3 Naissance des échanges informels transsahariens……120

Conclusion……..……124

Chapitre III : Rééquilibrage de la trame urbaine dans le Sud-ouest algérien : place primordiale des services publics et des commerces……...125

III-1 Dynamiques urbaines dans le Sud-ouest algérien entre le XVe et XXe siècle…….…..126

III-1-1 Première génération de villes dans le Sud-ouest : villes-relais pour appuyer le commerce caravanier……..126
III-1-2 Nouveaux centres urbains pour de nouvelles fonctions dans le Sud-ouest pendant la colonisation…….131
III-1-2-1 Activité minière et transport ferroviaire : Nouvelle génération des centres urbains orientées vers le Nord…….……..….132
III-1-2-2 Émergence des centres oasiens dans le Sud-ouest algérien : nouvelles fonctions de commandement……...……136

III-2 Consolidation de la trame urbaine dans le Sud-ouest après l'indépendance : développement des fonctions tertiaires……...…139
III-2-3 Formation des nouvelles centralités : rôle des services publics et des commerces…….……....139
III-2-3-1 Une hiérarchie urbaine renversée par le niveau d'équipements et des infrastructures…….140
III-2-3-2 Genèse des services libéraux : concentration dans les chefs-lieux de wilaya…....142
III-2-3-3 Formation d'un commerce qui bouleverse la hiérarchie des centres ……..…145
a- Moyennes et grandes villes : l'essor du commerce occasionnel et du commerce de gros..……..……..146
b- Villes intermédiaires : une structure commerciale diversifiée …….…..……149
c- Petites villes et agglomérations semi-rurales: évolution remarquable des services commerciaux……..…….……150
III-2-3-4 Naissance d'une activité industrielle privée…….156

III-3 Essai d'une typologie des centres dans le Sud-ouest algérien : vers la formation d'un nouveau réseau urbain……....159
III-3-1 Classification fonctionnelle des centres…….….159
a- Des villages excentrés par rapport aux grands axes de circulation.……...….161
b- Des bourgs appuyés par la promotion administrative……..……...……161
c- Genèse des petites villes renforçant l'armature urbaine…….....162
d- Villes intermédiaires : essor de Timimoun…...……...……162
e- Ville moyenne potentielle et grande ville : vers un nouveau rôle régional pour Adrar……...163

III-3-2 Hiérarchisation des centres dans le Sud-ouest algérien……..……164
a- Rang inférieur : des centres potentiellement faibles ……..….167
b- Rang intermédiaire : des centres s'appuyant sur la dynamique des zones rurales.....167
c- Rang supérieur : dynamique multidimensionnelle.....168
Conclusion…….……170
Conclusion de la première partie…….173

Deuxième partie : Vers un nouveau rôle territorial de la ville dans le Sud-ouest algérien : renaissance des mobilités et des échanges……...……..……..175

Chapitre IV : Le Sud-ouest algérien entre territoire d'État et axe de circulation : Quelles politiques pour quels aménagements ?.....177

IV-1 Processus d'intégration politique et logiques d'aménagement des espaces sahariens.....……..……177

IV-1-1 L'aménagement des espaces sahariens durant la colonisation française : entre vision stratégique et hésitations économiques...……179
IV-1-2 Aménagement du territoire après l'indépendance : entre équité sociale et développement territorial…….....184
a- Les découpages administratifs : entre logique d'intégration politique et logique d'aménagement……...…...185
b- Plans de développement : le Sud-ouest écarté des actions d'industrialisation… ..…189

IV-2 Nouvelles routes de transport et anciennes routes caravanières : fortes articulations....191
IV-3-1 Le Sud-ouest structuré par les anciennes routes commerciales ……....…192
a- Routes orientées vers les grandes villes maghrébines……..…193
b- Routes orientées vers le Soudan…….….194
c- Routes orienté vers l'Est……... ……...….194
IV-2-2 Processus d'institutionnalisation des transports : nouvelles infrastructures pour de nouveaux besoins……...…….195
IV-2-2-1 Chemin de fer : du transport de charbon au transport des voyageurs…….200

IV-2-2-2 Transport aérien : de l'usage militaire à l'usage civil…….….204
IV-2-2-3 De la piste au bitume : révolution de la route après l'indépendance…….…..206
Les pistes qui se calquent sur les routes du commerce caravanier……..…….206

IV-3 L'État algérien : promotion du transport terrestre…….……...208
a- La route nationale (RN6) Oran-Bordj-Badji-Mokhtar: colonne vertébrale du réseau routier……..……210
b- Liaisons secondaires : routes de wilaya.…….……213
c- Routes et dynamiques des espaces ruraux sahariens dans le Sud-ouest algérien……216
Conclusion ……..…220

Chapitre V : Mobilités géographiques dans les villes du Sud-ouest algérien : entre renouveau urbain et réactivation des réseaux séculaires……..……222

V-1 Mobilités liées aux services publics et aux équipements…….……...224
V-1-1 Mobilités des étudiants et des élèves : adéquation de la hiérarchie des équipements et la hiérarchie urbaine ……..…224
V-1-1-1 Mobilités universitaires : un nouveau rôle régional pour les villes sahariennes (cas de Bechar et d'Adrar)…….…..…225
- Aires de recrutement du personnel universitaire…….230
V-1-1-3 Mobilités des élèves de l'enseignement secondaire : des aires réduites à l'échelle des communes voisines..……...232
- Aires de recrutement des enseignants de l'enseignement secondaire…….236

V-1-2 Mobilités liées aux prestations sanitaires des établissements hospitaliers…...….238
a- Grandes villes : prestations médicales pointues et flux régionaux……..238
b- Villes moyennes : prestations médicales assez diversifiées et flux intra-wilaya……240
c- Petites villes : prestations médicales de base et flux limités au niveau d'un ensemble de commune ……..…242
d- Mobilité du personnel médical : cas de l'hôpital de Beni-Abbès……..…244

V-2 Mobilité des commerçants et évolution des échanges commerciaux : de l'ancienne domination de Bechar à la croissance d'Adrar et de Timimoun…….……246

V-3 Mobilité cultuelle : quand les lieux de culte renversent les logiques spatiales…252
V-3-1 Les *''Ziaras''* : les petits centres s'imposent par une mobilité inter-ksar..……..……254
V-3-2 Réseaux des zaouïas et mobilité des *''talabat''* : une autre forme d' intégration des agglomérations dans le réseau urbain ……..…..257
a- Nouvelle zaouïa pour un nouveau rôle régional de la ville : Cas de la Grande Zaouïa d'Adrar ……..259
b- Les zaouïas historiques soutiennent l'intégration des petits centres dans le réseau urbain: le cas des zaouïas de Reggan et de Timimoun…….…….....261
Conclusion……..……264

Chapitre VI : Transports dans le Sud-ouest algérien : accélération des échanges ville-campagne et des mobilités saharienne……..…..….266
VI-1 Réseau de transport : trafic dense à l'échelle régionale et locale……..…..266
VI-1-1 Transport aérien : mobilité restreinte réorientée vers les grandes villes du Littoral…….……..….267
VI -1-2 Le réseau de transport terrestre des voyageurs : évolution spectaculaire……..270
VI-1-2-1 Grandes lignes de transport des voyageurs : exclusion des petites villes…….…...273
VI -1-2-2 Transport intercommunal : réaffirmation de la place de la ville dans l'organisation de l'espace saharien…….276

VI-2 L'usage de la route : trafic intense en direction des moyennes et grandes villes……....279
VI -2-1 Trafic orienté vers le Nord……...……..279
a- Trafic local (intra-wilaya) intense dans les petites villes et les villes intermédiaires…….….281
b- Trafic extra saharien concernant les deux chefs-lieux de wilaya……..…....282
c- Trafic régional (intra-saharien) orienté en direction d'Adrar……....…284
VI -2-2 Types des véhicules dans les entrées et les sorties de villes du Sud-ouest……...…284
VI -2-3 Flux et densité de circulation…….……290

VI-3 Réseau urbain dans le Sud-ouest algérien : carences et dysfonctionnements…295
a- Sous ensemble de la Saoura……..……..……..297

b- Sous ensemble du Gourara……..……..……298
c- Sous ensemble du Touat……..299
Conclusion……..…302
Conclusion deuxième partie……..…303

Troisième partie : Processus de formation des nouveaux espaces urbains et recomposition socio-spatiale…….……306

Chapitre VII Formation des nouveaux espaces urbanisés et logiques d'insertion des nouveaux habitants……..…308

VII-1 Période coloniale : du centre indigène à la ville institutionnelle……..……309
VII-1-1 La première poussée spatiale des agglomérations sahariennes : les villages coloniaux face aux ksour ……..….309
VII-1-2 Dichotomie spatiale marquée par des équipements et des places...……..…….…….312
VII-1-3 Nouveaux quartiers pour de nouveaux arrivants ……..……...….314

VII-2 Formation des nouveaux espaces urbanisés après l'indépendance : place considérable à l'habitat planifié…….……...….315
VII-2-1 L'habitat collectif et semi-collectif public depuis 1980: le système de quotas…….……316
VII-2-2 Des lotissements et des coopératives immobilières: démarche sélective et nouveaux enjeux fonciers ……...……318
- Coopératives immobilières : implication des fonctionnaires dans les villes les plus importantes……....….321

VII-2-3 Amplification des programmes d'habitat à partir de 1990…….....326
a- Des logements destinés à une population aux revenus limités: les logements ruraux, sociaux et évolutifs……..…326
b- Des logements accessibles à la classe moyenne : les logements de fonction et les logements promotionnels…….....330

VII-2-4 Les quartiers autoproduits : réactivation des réseaux tribaux…….....336
VII-2-5 Reconquête du ksar et des jardins : naissance d'une forme d'habitat touristique ……..…337

VII-3 Caractéristiques socio-économiques des néo-habitants dans les espaces périphériques récents ……..…..……340
Conclusion……...…344

Chapitre VIII : Nouveau mode de vie dans le Sud-ouest algérien : genèse des comportements et des pratiques de consommation…….....346

VIII -1 Vers l'émergence d'une nouvelle élite ….……..……..……...……..347
VIII -1-1 Organisations sociales traditionnelles : stratégies politiques et jeux de pouvoirs……...……347
VIII -1-2 Démocratisation de l'enseignement : vers la formation d'une nouvelle élite locale…….……..351
VIII -1-2 Un fort attachement des cadres aux villes du Nord qui entrave la substitution de l'élite traditionnelle...…… …….……354

VIII -2 Mutation de l'habitat : nouveau mode de vie……..359
VIII -1 -1 L'adduction des habitations aux réseaux divers : fixation des ksour et mise en confort des ménages……...…….365
a- L'eau potable coulant dans les habitations sahariennes…….…….366
b- L'assainissement : faiblesse du réseau……366
c- L'électrification et le gaz: nouvelles perspectives de modernisation…….…….368
VIII -2 -1 Développement de comportements de consommation liés plus à l'urbanisation……370
a- Introduction des équipements électroménagers…….……..……..370
b- Développement contraignant des équipements de la technologie de communication……..……..……375

VIII-3 Nouveaux rapports dans les relations des ksouriens avec la ville…….....……376
Conclusion…….…….380
Conclusion de la troisième partie……381
Conclusion générale……..……383
Bibliographie……...……. 389
Annexes……..……408
Liste des tableaux…….…….423
Liste des figures …….……...426
Liste des photos…… …...…….429
Résumé en langue arabe……..….433
Table des matières…….435

Première partie

Dynamiques oasiennes, urbanisation et remodelage socio-spatial dans le Sud-ouest algérien

Si la pacification par la colonisation a contribué à sécuriser le Sahara et à l'intégrer politiquement sous l'égide de l'autorité directe d'Alger, la mise en place des frontières étatiques limitant la libre circulation entre les pays voisins et la fixation des nomades ont concouru largement au déclin économique de la région et à la paupérisation de la population locale. Le Sahara est devenu depuis la colonisation un espace enclavé et marginalisé économiquement. Cette période marque les premiers signes de changements économiques et sociaux transformant l'organisation spatiale et fonctionnelle de cet espace. Les espaces sahariens ont connu ainsi, une dynamique démographique impressionnante due à plusieurs facteurs essentiellement: la sédentarisation des nomades durant la période coloniale; l'urbanisation qui s'est accélérée depuis l'indépendance ; l'amélioration du cadre de vie dans ces espaces suite aux investissements publics massifs dans les équipements de santé.

Mais ce n'est qu'après l'indépendance, que ces changements s'avèrent importants avec un volume d'investissements jamais attribué à cet espace auparavant. Les différentes politiques, qu'elles soient territoriales (marquées par les découpages administratifs et les différents plans d'aménagement), ou sectorielles (pour la promotion des différents secteurs à savoir l'éducation, l'agriculture, l'emploi…), menées par l'Etat algérien, ont soutenu les transformations de cet espace sur le plan social, économique et spatial. L'Etat algérien s'intéresse au Sahara, d'abord parce qu'il représente une grande source financière en raison de la richesse de son sous-sol, de son caractère géostratégique et de son devoir d'assurer l'équité sociale et spatiale. Des infrastructures routières ont été développées et des équipements ont été édifiés pour stabiliser la population. Aujourd'hui, cet espace connaît une nouvelle dynamique démographique, accompagnée par une mutation socio-économique importante.

La mise en place du fond de développement du Grand Sud en 1998, a accéléré les changements dans cet espace, en inscrivant des projets d'envergure. Mais, sa mutation remonte en vérité à des actions antérieures. D'abord, par la promotion administrative à travers deux découpages (1975 et 1985), qui a permis d'affecter quelques équipements pour les petits centres sahariens promus, notamment dans les nouveaux chefs-lieux de wilaya et de daïras.

Ensuite, en initiant une politique à l'accession foncière par le biais des mises en valeur agricole à partir de 1983. L'objectif visait non seulement à améliorer les potentialités agricoles du pays (croyant à une autosuffisance alimentaire en se penchant vers les espaces sahariens par une agriculture moderne de type californien ou pays de golf), en encourageant une population du Nord, notamment les jeunes à s'y investir. Enfin, en s'engageant à promouvoir les infrastructures et les services publics notamment ceux liés à la santé et à l'enseignement, dans une perspective d'aménagement du territoire (du fait que la majorité des habitants et des activités économiques se concentre dans la frange nord du pays). L'Etat injecte ainsi des équipements de haut niveau (hôpitaux, universités) dans ces espaces, mobilise et incite des cadres à s'y installer et ce, par des salaires intéressants (prime su Sud) et des logements de fonction. Conséquemment, le désenclavement du Sahara a engendré une mobilité des employés et des commerçants originaires du Nord du pays en direction des grandes villes du Sud-ouest.

En l'occurrence, les effets étaient distingues entre les différents centres urbains en fonction de leur nouveau rang administratif acquis dans le cadre de ces nouveaux découpages, leur attribuant de nouvelles fonctions territoriales. En effet, les villes de rang supérieur, telles que les chefs-lieux de wilaya, ont connu des bouleversements profonds affectant leurs morphologies, leurs fonctionnements et leurs composantes humaines. Ces centres acquièrent ainsi de nouvelles fonctions tertiaires dans le secteur privé comme dans le secteur public. Le développement d'une structure commerciale et des services libéraux durant les dernières années viennent appuyer sans doute le nouveau rôle territorial de ces centres.

Chapitre I

Dynamiques démographiques dans le Sud-ouest algérien: un espace qui s'urbanise

A l'encontre de toute idée minimisant l'importance du peuplement dans les espaces sahariens, le Sahara en particulier algérien, connaît une dynamique démographique impressionnante depuis l'indépendance. Bien qu'il représente un milieu contraignant pour la vie humaine, le Sahara se caractérise par une activité démographique positive permettant de multiplier la taille de sa population, évaluée en 2008 à plus de 3 millions d'habitants alors qu'il ne dépassait pas un million en 1966. Le taux d'accroissement général dans le Sahara algérien avait dépassé 3 % dans les trois décennies succédant à l'indépendance.

La croissance de la population dans ces espaces est due non seulement à une forte natalité qui caractérise les sociétés sahariennes actuellement, mais aussi à son attractivité (Kouzmine Y., 2008). Des résistances sociales aux mutations démographiques sont considérables dans le Sahara où les valeurs familiales et religieuses structurent la vie sociale. Les compagnes menées par l'Etat afin de sensibiliser les familles pour limiter et espacer les naissances semblent se heurter aux valeurs sociales qui priment sur le fonctionnement de cet espace.

Dans le Sud-ouest algérien, la dynamique démographique affecte l'organisation spatiale et sociale de la population locale et constitue un élément important de transformation des agglomérations et des ksour dans la Saoura, le Gourara et le Touat. Cette dynamique se caractérise spatialement par une tendance de concentration de la population dans les zones agglomérées pour ne pas dire dans les centres urbains les plus importants. En effet, les dynamiques économiques et le développement des activités non agricoles durant les cinquante dernières années avaient entraîné une urbanisation rapide de certains centres ruraux affectant directement la structure d'emplois dans ces espaces dont les facteurs ont été amorcés depuis la colonisation.

Ainsi, on tente à travers ce chapitre de mettre l'accent sur l'importance du phénomène urbain et les dynamiques démographiques qui l'accompagnent en se référant aux résultats des recensements généraux de la population et de l'habitat et aux données des services statistiques des wilayas concernées.

I- 1 Cadence démographique accélérée dans les territoires méridionaux et centraux du Sud-ouest algérien

Dans le Sud-ouest algérien et particulièrement dans les wilayas d'Adar et de Bechar, la population est certes moins importante que celle du Bas-Sahara où se concentre la majorité des richesses en hydrocarbures du pays et les principales oasis, mais sa cadence démographique est spectaculaire depuis la veille de l'indépendance ; on passe de 129 000 habitants en 1954 à 670 000 habitants en 2008, soit un taux d'accroissement de 3.1% sur une période de cinquante ans (1).

Tableau n°1 **Croissance démographique dans la wilaya d'Adrar et de Bechar selon les périodes intercensitaires entre 1954 et 2008**

Sous ensemble	Nombre d'habitants						T.A.A.* (%)					
	1954	1966	1977	1987	1998	2008	54-66	66-77	77-87	87-98	98/08	54-08
Touat	35600	**55000**	**66400**	**109507**	**156975**	201855	2,6	1,7	5,1	3,3	2,5	3,3
Gourara	28918	**40200**	**50800**	**74164**	**101074**	122020	2,0	2,1	3,8	2,8	1,9	2,7
Tidikelt-occidental (Zone d'Aoulef)	9000	**11300**	**17300**	**25953**	**40036**	54909	1,4	3,9	4,1	3,9	3,2	3,4
Tanezrouft	/	/	3000	8078	13529	20929	/	/	10,3	4,7	3,4	
Wilaya d'Adar	/	/	137500	217702	311614	399714	/	/	4,7	3,3	2,5	
Haute-Saoura	43300	66000	103200	150994	185303	223921	3,6	4,1	3,8	1,8	1,9	3,1
Basse-Saoura	12200	18500	23300	34366	40244	46136	3,5	2,1	3,9	1,4	1,4	2,5
Wilaya de Bechar	/	/	126500	185360	225547	270056	/	/	3,9	1,8	1,8	
Ensemble Sud-ouest	129018	163700	264000	403062	537161	669770	2,0	4,4	4,3	2,6	2,2	3,1

Source : - (ONS, RGPH, 1966, 1977, 1998, 2008),
- Atlas des départements sahariens, 1961.

Cette croissance démographique se concentre dans le Touat et la Haute-Saoura dont le taux dépasse 3%, alors qu'il varie entre 2 et 3 % pour le Gourara, la Basse-Saoura, le Tanezrouft et le Tidikelt-occidental. Estimé à 24 000 habitants en 1954, la population du Touat dépasse aujourd'hui 201 000 habitants ; quant à la Haute-Saoura, elle est passée de 43 000 à 223 000 en 2008. Ces deux territoires représentent les zones les plus peuplées dans le Sud-ouest algérien, où se concentre un nombre conséquent de ksour ruraux pour le premier et de centres urbains pour le deuxième. Si la croissance démographique dans le Touat est stimulée par les la dynamique rurale, elle est dans la Haute-Saoura au centre de la dynamique urbaine de certaines agglomérations en particulier Bechar.

(1) Ce taux reste inférieur à l'ensemble du Sahara (Fontaine J., Flitti M ., 2010).

(*) T.A.A. : Taux d'accroissement annuel en (%)

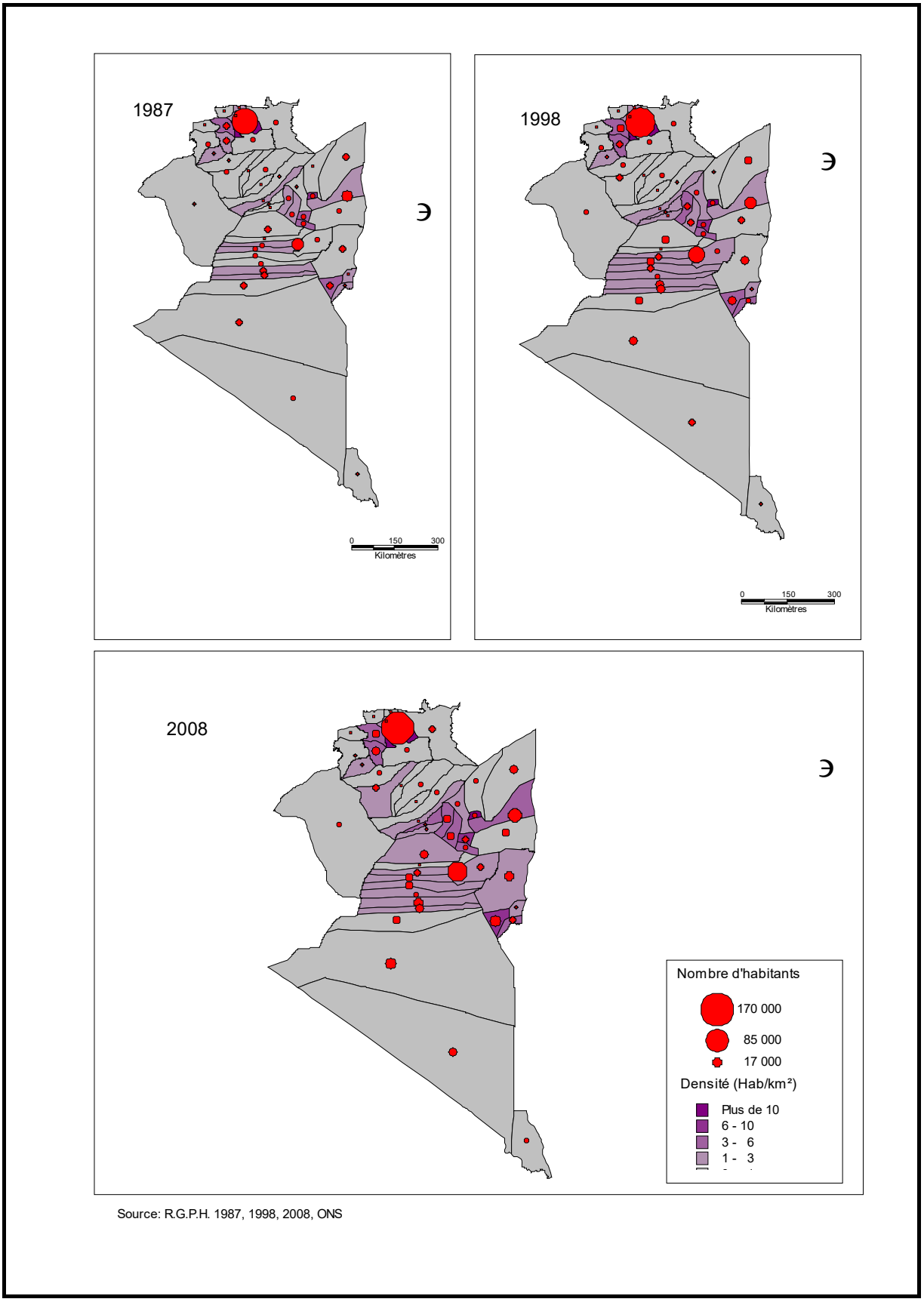


Figure 3. **Répartition de la population dans le Sud-ouest algérien**

Dans le Gourara, la population est de l'ordre de 122 000 habitants en 2008, alors qu'elle ne dépassait pas 29 000 habitants en 1954. Formé de plusieurs ksour, ce territoire puise sa croissance démographique dans sa dynamique rurale. Ceci fut le cas aussi du Tidikelt-occidental même si le nombre de ksour est moins important. Sa population a atteint 54 000 habitants en 2008 alors qu'elle était estimée à 9 000 habitants en 1954. Moins peuplée, la Basse-Saoura passe d'une population de 12 200 habitants en 1954 à 46 000 habitants en 2008. Dans ce territoire, les ksour sont moins nombreux et moins dynamiques.

Bien qu'elle soit maintenue dans sa globalité, cette cadence démographique fluctue dans l'espace et dans le temps, suivant l'évolution du contexte politico-économique du pays et les mutations socioculturelles. Ainsi, on peut distinguer les étapes suivantes, retracées en fonction des périodes intercensitaires qui se succèdent.

I-1-1 Entre 1966 et 1987 : croissance démographique galopante

La croissance démographique est plus ou moins justifiée politiquement pendant les deux premières décennies de l'indépendance par l'argumentaire qui s'appuie sur la thèse du déficit démographique dû à la forte mortalité observée pendant la colonisation, et que le pays indépendant devait combler. Ceci s'articule aussi bien avec les politiques menées par l'Etat dans le domaine social que par des actions d'intégration politique et économique du Sahara dans l'espace national. L'évolution des prestations sanitaires tant dans les zones urbaines que dans les zones rurales, la construction des routes et la promotion administrative, avaient nettement contribué à l'amélioration des conditions de vie des habitants dans le Sahara. Cette dynamique démographique garde sa cadence entre 1966 et 1987 au moment où l'Etat maintient les mêmes politiques sociales dans la santé, l'enseignement et le logement... Les plans de développement, notamment le plan spécial pour les zones sahariennes en 1966, ont été inscrits dans ce sens d'autant plus que les territoires les plus fragiles avaient été soutenus par l'Etat ; la nécessité de la mise à niveau a été évoquée par la charte nationale de 1979. Par ailleurs, les investissements publics dans les infrastructures, les équipements et le logement se sont multipliés dans les espaces sahariens. En Algérie, le taux de la croissance général de la population avait dépassé la moyenne de 3% entre 1977 et 1987.

Dans le Sud-ouest, une croissance rapide de la population a caractérisé les deux premières décennies au lendemain de l'indépendance avec un taux supérieur à 3% et il a atteint 4.3% entre 1977 et 1987, dépassant ainsi la moyenne nationale. La population dans les deux

wilayas de Bechar et d'Adrar a presque doublé, passant de 264 000 à 403 062 habitants. Cette croissance semble importante dans la wilaya d'Adrar qui enregistre un taux de 4.7% contre 3.9 % pour la wilaya de Bechar ; leur population est passée de 137 500 à 217 702 habitants pour la première, et de 126 500 à 185 360 habitants pour la deuxième (tableau 1).

Dans la wilaya d'Adrar, la dynamique démographique concerne la totalité des territoires, et se concentre plus dans la partie sud à savoir dans le Touat, le Tanezrouft et le Tidikelt. Dans le Tanezrouft le taux est de 10 %, passant ainsi de 3 000 à 8 000 habitants. Dans le Touat, la population est passée de 66 400 à 109 507 habitants soit un taux de 5.1%. Ce taux est de 4.1 % pour le Tidikelt-occidental qui est passé de 17 300 à 25 953 habitants. Enfin, le Gourara enregistre le taux le plus ''faible'' de la région avec 3.8% en passant de 17 300 à 50 800 habitants.

Dans la wilaya de Bechar, cette dynamique concerne les deux territoires de la Saoura avec un taux de 4.0 pour la Haute-Saoura qui est passé de 103 200 à 150 994 habitants et un taux de 3.9% pour la Basse-Saoura passant de 23 300 à 34 366 habitants.

Cette cadence concerne aussi bien quelques communes urbaines que les communes rurales les plus reculées. Excepté les communes de la Haute-Saoura, toutes les communes urbaines ont enregistré un accroissement démographique dépassant les 4%. Ceci concerne essentiellement les chefs-lieux de wilaya et quelques chefs-lieux de daïra telles que Beni-Abbès, Timimoun, Reggane et Aoulef. Propulsées par leurs nouveaux rôles administratifs, ces communes constituent le centre de gravité pour la diffusion des services pour les ksour qui les entourent. Elles se sont valorisées de plus en plus, suite à la mise en place des équipements et le développement des activités commerciales.

Paradoxalement, ce sont les communes rurales de moins de 1 000 habitants où la croissance démographique est frappante en se démarquant par des taux d'accroissement annuel extraordinaire durant cette période. Ceci caractérise les petites communes désenclavées par la mise en place de nouvelles liaisons routières et surtout par la promotion administrative mise en œuvre en 1985. Ce taux dépasse 10% dans les communes de la plaine d'Abadla comme Erg-Ferradj ou Machraâ-Houari-Boumedienne. Ces communes avaient constitué le territoire des Doui-Meniaâ dont le processus de fixation avait été entamé par la colonisation et s'est achevé aussitôt après l'indépendance. L'édification d'une série de villages agricoles

socialistes dans la vallée du Guir, s'inscrit dans cette perspective et s'articule sur le projet de mise en valeur du périmètre agricole d'Abadla.

Dans l'extrême sud d'Adrar sur l'axe du Sahel, une croissance démographique accélérée avait caractérisé les communes de Timiaouine et Bordj-Badji-Mokhtar entre 1977 et 1987, soit 13% pour la première et 7% pour la deuxième. Une telle dynamique démographique avait été engendrée par une forte sédentarisation des Touaregs. Originaires des pays voisins sahéliens, une grande partie serait refugiée dans ces communes frontalières, suite à l'instabilité politique dans la région due à la rébellion touareg dans les années 1960 (1963-1964) d'un côté et à la sécheresse qui avait sévi dans la région entre 1972-1973 d'un autre côté (Bellil R.- Badi D., 1994).

Si les pistes existaient déjà, l'extension du réseau routier secondaire et son réaménagement, le goudronnage des routes nationales notamment la RN6 et la RN52 aurait certainement contribué à cette dynamique démographique. En effet, les communes situées sur les grands axes routiers avaient enregistré des taux d'accroissement de la population dépassant 3% entre 1966 et 1987, à savoir l'axe Adrar-Reggane dans le Touat (Zaouiet-Kounta, Tamest …) ou l'axe Adrar-Timimoun (Sbaâ et Aougrout), ou même dans le Tidikelt-occidental (Timokten). Dans le nord de la région, les petites communes rurales ksouriennes situées au nord de la ville de Bechar connaissent une croissance démographique de plus de 6% pour les communes de Boukais et de Mogheul et plus de 10% pour Lahmar chef-lieu de daïra. Bien plus, les communes situées sur la frange de l'Erg Occidental que ce soit dans le nord du Gourara ou au sud de la Saoura se démarquent nettement par des taux d'accroissement démographiques supérieurs à 5% comme à Talmine et Ksar-Kaddour dans le Gourara ou à Ksabi, Tamtert et Beni-Ikhlef dans la Basse-Saoura.

I-1-2 Entre 1987 et 1998 : croissance démographique disparate

Au niveau national, l'émancipation de la femme algérienne et son intégration dans la seine politique, économique et sociale semble relativement freiner la natalité qui a reculé à un taux avoisinant 2.6% entre 1987 et 1998. À cet effet, le discours politique officiel à l'égard de la croissance démographique change à partir du milieu des années 1970 tenant compte la nécessité de la limitation de naissance et adopte une logique alarmante vis-à-vis du fait démographique, le qualifiant de contraignant et de coûteux. Avec la chute du prix du baril à partir de 1985, l'Etat ne pouvait plus prendre en charge les dépenses croissantes dans les

services publics tels que la santé, l'éducation et le logement. Ce discours s'articula aussi bien avec une série des réformes économiques imposées à partir de 1994 suite aux engagements avec le F.M.I. (dévaluation de la monnaie nationale, réduction des dépenses publiques, licenciements…), appauvrissant davantage les couches les plus fragiles de la société algérienne. Ces mesures économiques contraignant le fait démographique ne suffisaient pas seules sans passer par une politique de la promotion du rôle de la femme au sein de la société algérienne, entamée dés les années 1980.

Pendant cette période intercensitaire, la croissance démographique dans le Sud-ouest algérien était disparate. Le rythme de l'évolution de la population entre 1987 et 1998 a chuté de 4.3% pour la période intercensitaire précédente à 2.6%. Sa population en 1998 est passée de 403 062 à 537 161 habitants. Alors que la croissance dans la wilaya de Bechar avait sensiblement reculé avec un taux d'accroissement inférieur à 2% conduisant à 225 547 habitants, la wilaya d'Adar avait maintenu la même cadence démographique que celle de la décennie précédente avec plus de 3% pour atteindre 311 614 habitants (tableau 1, figure n°4)

Cette croissance concerne les territoires situés au sud de la wilaya d'Adrar et notamment dans le Tanezrouft, le Tidikelt et le Touat avec un taux qui dépasse 4% pour la première zone et de plus de 3% pour les deux dernières zones citées. Quant au Gourara, il enregistre le taux de croissance le plus faible dans la wilaya d'Adrar avec 2.8%, similaire à la moyenne nationale.

Dans la wilaya de Bechar, la croissance démographique était inférieure à la moyenne nationale dans les deux territoires de la Saoura durant cette période. Elle est de l'ordre de 1.9% dans la Haute-Saoura et de 1.8% pour la Basse-Saoura pour une population de 185 303 habitants pour la première et de 40 244 habitants pour la deuxième.

La cadence de la croissance démographique entre 1987 et 1998 demeure toujours élevée dans le Touat, le Tidikelt-occidental et encore moins dans le Gourara, même si ce taux a légèrement reculé par rapport au taux enregistré dans la période précédente. La majorité des communes situées dans le Touat sur l'axe Bouda-Bordj-Badji-Mokhtar ou sur l'axe Reggane-In-Salah dans le Tidikelt ou sur l'axe Tinerkouk-Talmine dans le Gourara avaient maintenu un taux de croissance supérieur à 3%. Cette croissance concerne majoritairement les communes de plus de 5 000 habitants, promues en chefs-lieux de daïras en 1985 pour quelques unes et en 1990 pour les autres.

Dans la Haute-Saoura, la croissance de la population entre 1987 et 1998 est à l'image de l'Algérie du Nord où la croissance démographique tend à la baisse, du fait de la conjoncture économique et sécuritaire. Le taux d'accroissement a chuté au dessous de 2% pour l'ensemble des communes de ce territoire et quelques communes perdent des habitants.

Contrairement aux communes de la wilaya d'Adrar, situées sur les frontières avec le Mali, toutes les communes situées sur la bande frontalière avec le Maroc enregistrent un déficit démographique avec des taux d'accroissement négatifs, telles que les communes d'Erg-Ferradj, de Beni-Ounif, de Boukais et de Mougheul. Ce déficit est dû à la difficulté de la circulation dans cette zone quasi-verrouillé par les militaires depuis la guerre des sables (1963). En opposé au modèle de la wilaya d'Adrar, les communes à proximité du chef- lieu de wilaya, situées dans un rayon de moins de 50 km, avaient enregistré les taux les plus reculés, telles que Mogheul (-2.37) et Boukais (-0.47%), à l'exception de la commune de Lahmar qui est chef-lieu de daïra. Quant à la Bassa-Saoura, sa croissance est légèrement plus importante (1.9%) avec une dynamique démographique particulière, essentiellement dans les communes situées à l'extrême sud de la vallée de la Saoura. Autour d'un taux de croissance démographique de 3%, cette dynamique caractérise la majorité des communes ksouriennes, situées dans la zone de contact entre les deux wilayas (à mis parcours entre les deux chefs de wilayas) comme à Ksabi, Kerzaz et Timoudi.

I-1-3 Entre 1998 et 2008 : tendance à un ralentissement démographique

Au niveau national, le recul de l'accroissement démographique en Algérie est spectaculaire durant cette période intercensitaire, celle-ci ne dépassant pas 1.6 % entre 1998 et 2008. Ce recul est le résultat non seulement des changements des politiques socio-économiques de l'Etat mais aussi des mutations sociales liées particulièrement au nouveau rôle de la femme au sein de la société algérienne. L'évolution de la scolarisation de la femme et son accès au monde de travail a sans doute marqué la fécondité qui a baissé à trois enfants par femme en 2008 au lieu de cinq enfants en 1998. Quant à la moyenne d'âge de mariage pour les femmes, elle passe de 23.7 ans en 1987 à 27.6 ans en 1998 à 29.3 ans en 2008 contre 27.7 ans pour les hommes en 1987, 31.3 ans en 1998 et 33 ans en 2008

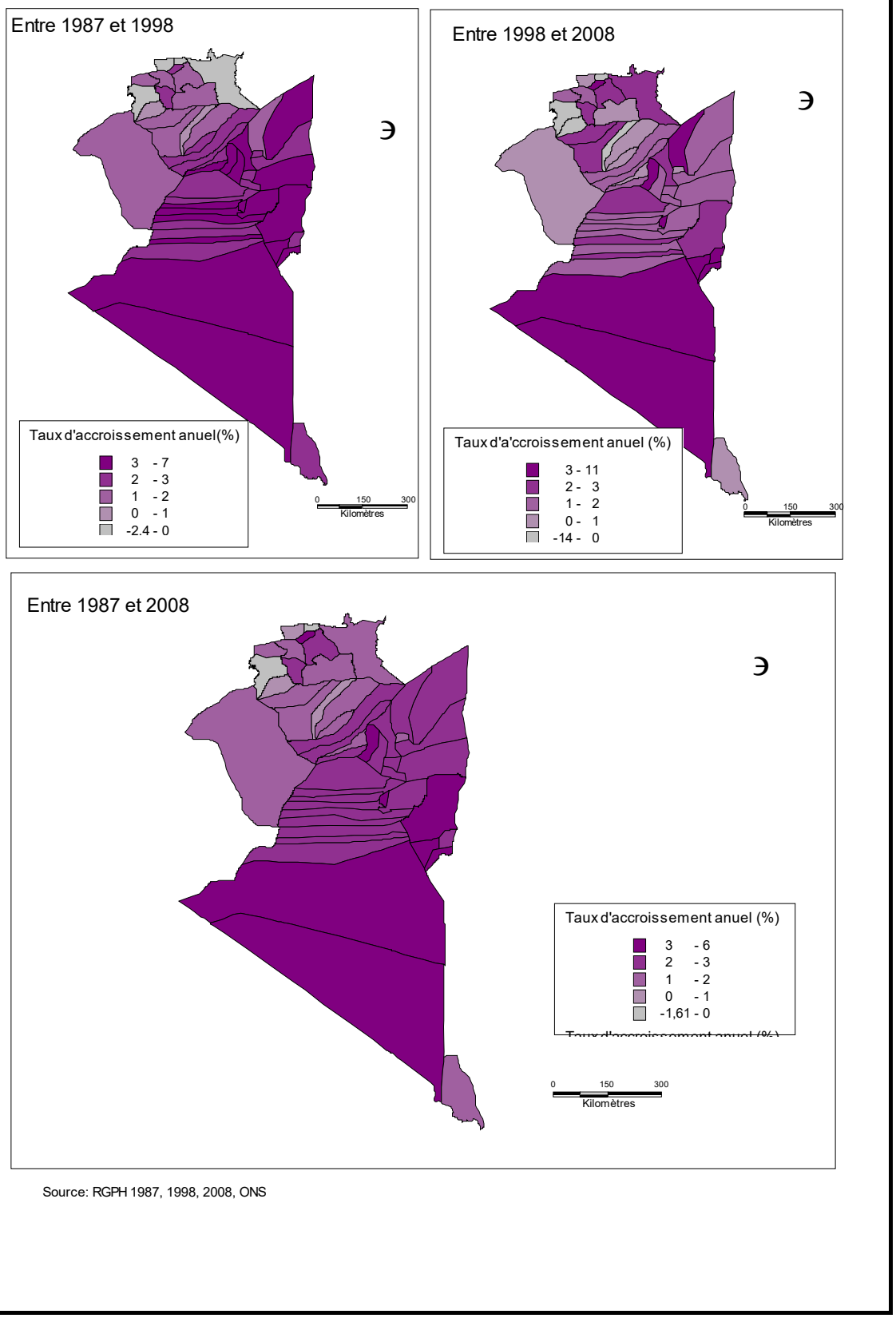


Figure n°4. **Accroissement de la population du Sud-ouest algérien entre 1987 et 1998**

Cependant, l'accroissement démographique de la population dans le Sud-ouest algérien a connu la même tendance affichant un taux de 2.2%. Ceci concerne surtout la wilaya d'Adrar, dont le taux a chuté de 3,3 % en 1998 à 2.5% en 2008, alors que la wilaya de Bechar conserve la même cadence que celle enregistrée durant la décennie précédente, soit 1.8%. Ainsi, le Sud-ouest frôle les 670 000 habitants à savoir 400 000 habitants pour la wilaya d'Adrar et plus de 270 000 habitants pour celle de Bechar (tableau 1, figure n°4).

A l'exception des territoires situés au sud d'Adrar (Tidikelt-occidental et le Tanezrouft), la croissance de la population tend à se ralentir dans le Touat (2.5%) et dans le Gourara (moins de 2%). D'autre part, le taux d'accroissement démographique n'a pas cessé de reculer dans les territoires situés au nord, en particulier dans la Basse-Saoura (1.3%). Dans la Haute-Saoura, quelques communes sont caractérisées par un déficit démographique comme pour les petites communes frontalières de Mogheul et d'Erg-Ferradj ou la commune de Mechraâ-Houari-Boumedienne située dans la plaine d'Abadla.

Même si ce taux a baissé dans le Touat par rapport à la décennie précédente (2.5%), la dynamique démographique reste importante dans les communes situées sur l'axe Adrar-Reggane avec un taux avoisinant les 3%. Ceci a permis à Adrar de dépasser les 60 000 habitants et à Reggane les 20 000 habitants. Dans le Gourara, malgré que ce territoire perde de sa dynamique démographique (moins de 2%), les communes de l'Erg continuent à maintenir un taux d'accroissement démographique supérieur à 3% comme à Talmine (12 000 habitants) et Ksar-Kaddour, ou Ouled-Aissa (plus de 2%). Affichant un taux supérieur à 5%, la commune de Bordj-Badji-Mokhtar franchit le seuil de 10 000 habitants. Dans le Tidikelt-occidental, le rythme de la croissance démographique est maintenu avec une reprise à Aoulef, à Tit et à Akabli (plus de 3%). Ceci a permis de dépasser pour la première fois le seuil de 20 000 habitants pour Aoulef et de 10 000 habitants pour Akabli.

➢ Entre 1977-1987 :

- Croissance importante des communes promues essentiellement les chefs-lieux de wilaya et quelques chefs-lieux de daïra (Beni-Abbès, Timimoun, Raggane et Aoulef) ;
- Croissance démographique des communes situées sur la RN6 et sur l'Erg;
- Genèse des premier flux subsahariens dans l'extrême sud d'Adrar où un accroissement démographique accéléré avait caractérisé les communes de Timiaouine et Bordj-Badji-Mokhtar entre 1977 et 1987.

➢ 1987-1998 :

- Croissance démographique importante des communes situées au sud du Touat ;
- Déficit démographique des communes situées sur la bande frontalière avec le Maroc (Erg-Ferradj, de Beni-Ounif, de Boukais et de Mougheul).

➢ 1998-2008

- Ralentissement de l'accroissement démographique à l'exception des communes situées au Sud du Touat

I-2 Mode de peuplement aggloméré accentué par des choix politiques

La population algérienne agglomérée représente aujourd'hui, 85% de l'ensemble de la population en 2008, alors qu'elle ne dépassait pas les 57% en 1966. Ce mode de peuplement est générée par une croissance rapide des petits centres ruraux, propulsée par une démarche planificatrice menée par l'Etat dont la promotion administrative, l'infrastructure et l'équipement occupe une place primordiale, afin d'atténuer la crise qui affecte le monde rural. Bien plus, l'Etat s'y est impliqué directement en initiant le projet des 1 000 VSA dans les années soixante dix.

Sur le plan spatial, le mode de peuplement dans le Sud-ouest algérien représente une particularité au Sahara au moment où il s'articule sur un ensemble de ksour dont une grande partie de la population est plutôt rurale avec l'existence de plus de 500 ksour dans les wilayas d'Adrar et de Bechar. Seulement, ce mode de répartition de la population se trouve affecté aujourd'hui par la promotion administrative de 1975 et de 1985 (2), après que certains centres ont été promus, nouveaux chefs-lieux de commune.

I-2-1 Vers une concentration de la population dans les agglomérations chefs-lieux

La population agglomérée représente dans le Sud-ouest plus de 90% de l'ensemble de la population. Ce mode de peuplement est plus accentué au nord de la région (la Haute-Saoura) et à l'extrême Sud (Tanezrouft) dans la wilaya d'Adrar. Par ailleurs, les territoires des oasis à ancien peuplement à savoir le Touat, le Gourara et la Basse-Saoura, se caractérisent par un peuplement qui se concentre dans les agglomérations secondaires et les zones éparses notamment dans les ksour.

a- Population concentrée dans les agglomérations chefs-lieux de commune urbaine

D'une décennie à une autre, la part de la population dans les agglomérations chefs-lieux (A.C.L.), prend de l'ampleur dans la structuration de cet espace depuis la promotion administrative de 1985, concernant une série de localités dans le Sud-ouest algérien. Ceci a entraîné la concentration de la population dans les agglomérations chefs-lieux qui est passée de 59.5% en 1987 à 65.3% en 2008. Cette concentration est plutôt bien observée dans la wilaya de Bechar, et moins dans la wilaya d'Adrar où le mode de peuplement est en faveur des agglomérations secondaires (tableau 2).

Dans la wilaya de Bechar où les Ksour sont moins denses (129), la population agglomérée tend à se concentrer dans les A.C.L. et particulièrement dans les communes environnantes de Bechar. Ceci représente un taux supérieur à 86%, mises à part quelques communes de la Basse-Saoura où la situation est similaire à celle des territoires d'Adrar. Connue par la richesse de ses parcours, la Haute-Saoura était convoitée par plusieurs tribus nomades arabes

(2) Il faut être prudent par rapport au concept d'agglomération. En se référant à l'ONS, la notion de la densité des constructions est primordiale pour définir une agglomération. Ainsi, y est qualifié tout rassemblement humain de plus de 100 constructions dont la contiguïté est au-dessous de 200 m. Désormais les ksour adéquats avec ces normes sont classés agglomérations : chefs-lieux pour les agglomérations concentrant une fonction administrative ou agglomération secondaire, si non en zone éparse.

qui se disputaient son contrôle pendant plusieurs siècles, et parcouraient des vallées des oueds Guir et Zousfana. Ces tribus se sont sédentarisées définitivement à partir de la période coloniale dans plusieurs agglomérations chefs-lieux comme à Abadla, Beni-Ounif et Bechar.

Dans la majorité des communes de la Haute-Saoura, le taux de regroupement de la population dans les A.C.L. dépasse 90%, à l'exception de Taghit, d'Erg-Ferradj et de Mechraâ-Houari-Boumedienne, où la part des A.C.L. représente moins de 50% de l'ensemble de la population. Inversement, ce processus est moins visible dans la Basse-Saoura, car les agglomérations secondaires sont relativement nombreuses dans ce territoire. Cependant, les communes où la fixation des nomades était importante affichent des taux de concentration dans les A.C.L. de supérieurs à 80%. Quelques familles Reguibat se sont fixées à Tabelbala, et quelques familles Chaânba se sont sédentarisées à Beni-Abbès (9 965 habitants) et Igli (5 405 habitants).

Tableau n°2 **Mode de peuplement dans le Sud-ouest algérien selon le taux de concentration de la population**

	Taux de concentration en A.C.L. (%)		
Sous ensemble	1987	1998	2008
Haute-Saoura	91,3	94,3	95,4
Basse-Saoura	41%	47,8	48,9
W. de Bechar	**82,4**	**86,0**	**87,5**
Touat	39,4	45,1	50,3
Gourara	30,8	35,9	38,2
Tidikelt-occidental	56,3	55,6	57,9
Tanezrouft	68	100	100
W. d'Adrar	39,57	45,85	50,24

Source : (ONS, RGPH, 1987, 1998, 2008)

Cependant, la part de la population dans les A.C .L., arrive à peine à dépasser les 50% en 2008 dans la wilaya d'Adrar, notamment dans le Gourara et le Touat où le peuplement se concentre dans des ksour constituant des agglomérations secondaires. Par ailleurs, ce mode de peuplement est bien répandu dans le Tanezrouft où la vie est plus contraignante avec la stérilité du sol et la rareté des eaux superficielles. Conséquemment, le peuplement est concentré dans de nouvelles installations humaines autour de forts militaires comme à Bordj-

Badji-Mokhtar. Ceci est aussi le résultat de la migration des Touareg sahéliens au nord de la frontière algérienne où ils se sont installés en grande partie dans les agglomérations de Bordj-Badji-Mokhtar et Timaouine, promues en chefs-lieux de commune en 1985. Dans le Tidikelt-occidental, la population est majoritairement concentrée dans les A.C.L., notamment à Tit et à Aoulef. Ceci s'explique aussi bien par la fusion des ksour rapprochés que par les conditions naturelles qui sont plus contraignantes dans ce territoire.

b- Communes ksouriennes : concentration de la population dans les agglomérations secondaires

Dans les autres régions où la sédentarisation est plus ancienne, le poids démographique est plutôt en faveur des agglomérations secondaires (A.S.) développées sur la base des anciens noyaux de peuplement situés dans des oasis. Dans les communes à ancien peuplement à savoir le Touat, le Gourara et la Basse-Saoura, la population se concentre plutôt dans les agglomérations secondaires. Ceci dit, le taux de concentration de la population dans les A.C.L. varie entre 39% et 50%, un fait qui s'explique par la présence d'une série de ksour assez dense et bien répartie dans ces territoires. Dans la Bassa-Saoura, ces agglomérations sont importantes à Ouled-Khoudir, Kerzaz, Timoudi et Ksabi avec plus de 80% de la population, en plus d'El Ouata avec plus 60%. Dans le Touat, le mode de peuplement suit la même structure notamment dans les communes situées sur l'axe Adrar-Reggane telles que Fenoughil, Zaouiet-Kounta et Tasbit, In-Zghmir ou telle que Bouda au nord. Dans le Gourara, cette répartition concerne les communes de Metarfa et Deldoul au sud. Dans le Tidikelt on observe la même situation à Timokten et Akabli où le peuplement est au profit des A.S. avec un taux de concentration dans les A.C.L. ne dépassant pas 5% pour la première et 42% pour la deuxième. L'existence d'une nappe peu profonde a encouragé le maintien de la vie dans cet espace grâce à un système de foggara.

L'émergence de certaines agglomérations secondaires après l'indépendance dans la Haute-Saoura et principalement dans les communes d'Erg-Ferradj et Machraâ-Houari-Boumedienne semble être propulsée par un processus de sédentarisation de nomade de la tribu Doui-Meniaâ, suite à l'édification d'une série d'agglomérations secondaires de type V.S.A. (village agricole socialiste). Ceci s'inscrit d'une part dans le projet du périmètre agricole de la plaine d'Abadla et d'autre part, il est le résultat de la sédentarisation de ces nomades dans les ksour de l'oasis de Taghit où beaucoup de familles possèdent des terres agricoles.

c- Communes de l'Erg : peuplement dispersé

La population éparse est représentée par les petits ksour qui ne répondent pas aux normes de classification des agglomérations établies par l'ONS, soit 100 constructions. Ceci concerne les communes les plus excentrées et les moins accessibles, situées sur l'Erg occidental entre la zone de contact de la Basse-Saoura et du Gourara. Il s'agit de communes de Tamtert et de Ksabi dans la Basse-Saoura (plus de 60% de la population est dispersée) et les communes de Ksar-Kaddour (50%). Bien que la part de ce mode de peuplement est moins importante (30%) dans les communes de Charouine, Ouled-Saïd, Oueld-Aissa et Talmine, mais elles méritent d'être soulignées. Dans ces communes, les eaux ne sont pas si profondes et nécessitent moins de travail pour leur transfert. C'est ainsi que les petits ksour et des jardins sont constitués de familles, dispersés dans la frange de l'Erg Occidental. Bien plus, cet espace a été longtemps parcouru par les nomades Chaânba et les Zoua des Ouled-Sidi-Cheikh, où une grande partie s'est fixée depuis la colonisation suite à l'interdiction du nomadisme dans l'Erg.

I-2-2 Qualification des ksour : émergence de nouvelles agglomérations dans le Sud-ouest

Dans le Sud-ouest algérien, on assiste à une densification et une multiplication sans précédentes des agglomérations, s'articulant autour des foyers à ancien peuplement (ksour) qui datent depuis plusieurs siècles dans la vallée de la Saoura, le Gourara, le Touat et le Tidikelt. Si le réseau d'agglomérations dans le Sud-ouest algérien était peu développé et peu dense durant la colonisation, c'est parce que celle-ci tournait son dos à cet espace et se contentait de structurer ce réseau autour de quelques ksour « village ». Après l'indépendance, la situation a changé puisque l'Etat algérien a restructuré cet espace dans une perspective d'intégration politique, combinée à une vision d'aménagement du territoire, tout en s'appuyant sur les réseaux territoriaux des services publics et les infrastructures de transports. C'est ainsi, que le nombre d'agglomérations a considérablement évolué durant les trois décennies de l'indépendance pour se stabiliser dans les deux dernières décennies, constat que nous démontrons ci-dessous en se référant aux résultats des différents RGPH.

Conséquemment, la population agglomérée dans le Sud-ouest algérien avait connu une évolution spectaculaire au lendemain de l'indépendance avec des taux d'accroissement supérieurs à 5% en moyenne, dus à la formation de nouvelles agglomérations, suite au développement rapide de plusieurs ksour. Quant à la cadence de la croissance démographique

des agglomérations chefs-lieux de commune, elle affiche des taux élevés entre 1977 et 1998 dans la majorité des communes du Sud-ouest algérien, suite à la promotion administrative.

Tableau n°3 **Évolution du réseau d'agglomérations dans le Sud-ouest algérien**

Sous ensemble	1954	1966	1977	1987	1998
Haute-Saoura	4	4	11	16	16
Basse-Saoura	4	14	16	21	25
Touat	3	39	70	93	89
Gourara	3	20	29	47	49
Tidikelt-occidental	7	17	32	42	38
Tanezrouft	0	2	2	2	
Ensemble Sud-ouest	21	96	160	221	217

Source : - (ONS, RGPH 1966, 1977, 1998)
- (Atlas des départements sahariens, 1961).

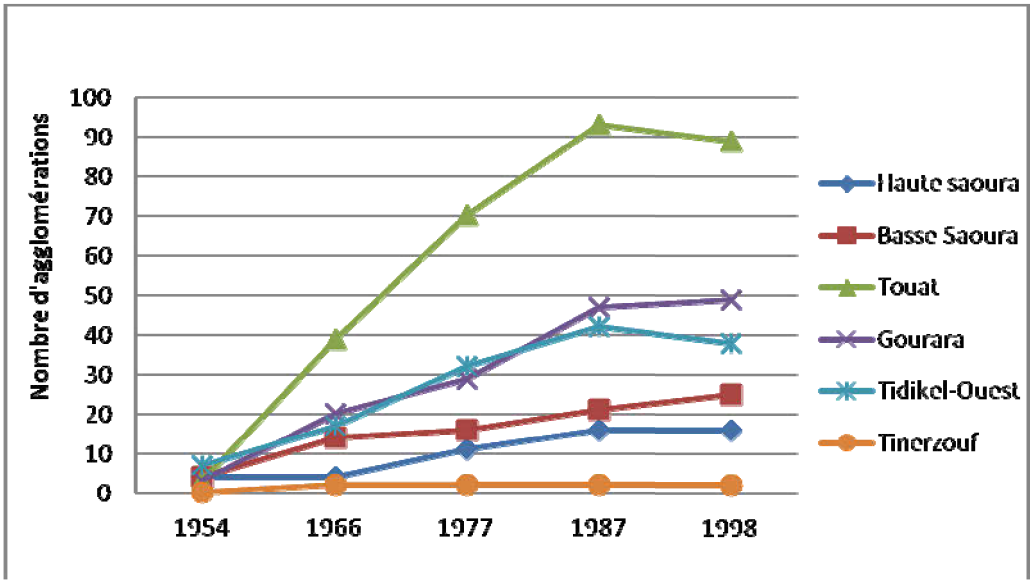


Figure n°7. **Evolution du nombre d'agglomérations dans le Sud-ouest algérien**

a- Multiplication des agglomérations suite à la promotion des espaces ruraux entre 1966-1987

A la fin de la première décennie de l'indépendance, les politiques de l'Etat se sont réorientées vers le monde rural. L'Etat a déployé des efforts remarquables en matière d'équipement,

d'infrastructure et de jonction aux différents réseaux à partir des années 1970. Ces investissements avaient concerné une bonne partie de l'espace rural dans un but de fixation de population sur place. Ces actions ont pu atteindre leurs objectifs car elles ont permis à certaines petites localités à continuer d'exister où encore à se développer sur la base d'un réseau de ksour déjà existants. A ceci s'ajoute, la création des villages socialistes agricoles, initiée par la politique de la révolution agricole en 1971 où six villages ont été prévus dans la plaine d'Abdala, un dans le Touat et un dans le Gourara. L'édification de ces nouveaux villages a aussi contribué à l'évolution de ce réseau d'agglomérations et a accéléré le processus de sédentarisation des derniers nomades après l'indépendance. Ceci a permis l'émergence de certaines nouvelles agglomérations notamment dans la plaine de l'Oued Guir avec les VSA d'Erg-Ferradj et de Mechraâ-Houari-Boumedienne et celle de M'Guiden au Gourara et de Sbaâ au Touat.

Ainsi, le nombre d'agglomérations a évolué d'une manière considérable entre 1954 et 1987, passant de 21 à 221 agglomérations. Une période qui a connu la mise en œuvre de trois découpages administratifs (1963, 1975, 1985) affectant le fonctionnement de l'espace et encadré par une forte intervention de l'Etat. Ainsi, plusieurs petits ksour sont qualifiés pour la première fois sur le plan quantitatif et spatial en agglomération suite à une dynamique démographique sans précédente.

Leur nombre est passé de 96 à 160 entre 1966 et 1977 avec une évolution remarquable des petites agglomérations dans le Touat et le Tidikelt-occidental. Bien plus, une grande partie de ces localités représentent les foyers à ancien peuplement (ksour) qui ont connu une croissance spectaculaire de leur population suite à une forte natalité. Une croissance qui touche surtout les agglomérations secondaires dans toutes les communes de Touat (Sali 11,9 %, Adrar 12%), le Gourara (Tinerkouk 10%) et moins pour la Basse-Saoura (9,7% à Ouled-Khoudir et 7,3% à Igli). Quant aux chefs-lieux de commune, cette croissance reste fluctuante et moins prononcée exceptée quelques communes comme celles de Tinerkouk (9,3%), d'Ouled-Saïd et de Timimoun (4%) dans le Gourara ou d'Adrar et de Reggane (4%) dans le Touat ; par ailleurs, dans les territoires de la Haute et la Basse-Saoura où le nombre des agglomérations secondaires ou ksour est limité, la croissance démographique se concentre dans les agglomérations chefs-lieux et concerne en particulier les communes comme à Abadla (6,8%), Tabelbala (6,2%) et Ouled-Khoudir (4,1%) ; cependant, la fusion de certains ksour voisins

forme une autre figure de cet accroissement comme à Aoulef dans le Tidikelt, dont l'A.C.L. affiche un taux de 22.9%.

Si l'apport du découpage de 1975 est faible puisqu'il n'y a pas eu une grande promotion administrative dans notre espace, celui de 1985 va favoriser le reclassement de certaines agglomérations suite à un maillage plus serré de l'espace. Ainsi, le nombre d'agglomérations dans le Sud-ouest passe de 160 en 1977 à 221 agglomérations en 1987, où l'évolution est remarquable dans le Touat (23 nouvelles agglomérations) et le Gourara (18 nouvelles agglomérations), moins dans le Tidikelt-occidental (10 nouvelles agglomérations) et dans la Haute et la Basse-Saoura (05 nouvelles agglomérations pour chaque territoire). Cette évolution s'accompagne par une croissance de la population dans les agglomérations de moins de 2 000 habitants, une strate qui représente le tiers de l'ensemble des agglomérations. Durant cette période (1977/1987), il s'agit principalement d'un renforcement de poids démographique de toutes les agglomérations secondaires déjà existantes et l'émergence d'autres comme celle de Zaouiet-Kounta qui est marquée par le classement de neuf nouvelles agglomérations avec des taux d'accroissement supérieurs à 10%. Ceci concerne aussi les A.S. des communes de Timimoun (10%) et d'Ouled-Saïd (12,9%) dans le Gourara, d'Akabli dans le Tidikelt-occidental. Ce phénomène est moins propagé dans la Haute et la Basse-Saoura, pour ne toucher que quelques communes telles que Tabelbala (12,6%) et El-Ouata (4,2%). Quant aux chefs-lieux de commune, leur croissance démographique est marquante dans la majorité des communes du Touat où les taux d'accroissement sont spectaculaires comme à Adrar (13,5%), à Tinoulef (12% : chef-lieu de Reggane), à Bouda 10,6%, à In-Zghmir 8.3%. Dans les autres territoires, ce taux est moins important et ne concerne que quelques communes dans le Gourara (13,9% à Charouine et 12.7% à Tiberghamine, chef-lieu Aougrout, entrainé par la fusion entre ce ksar et les ksour d'El-Hadj et de Benaïd). Développé autour d'un poste militaire, l'A.C.L. de Bordj-Badji-Mokhtar affiche un taux de plus 10%, dû à la sédentarisation d'une population Touareg dans le Tinerzouf. Dans le Tidikelt-occidental, l'A.C.L. de Timokten se démarque avec un taux de (8.4%). Enfin, la vitesse d'accroissement démographique des A.C .L. dans la Basse-Saoura est limitée, et se distingue par un taux de 7,3% pour Tablebala et par plus de 5% pour Igli et Beni-Abbès qui ont connu une forte dynamique.

b- Stabilisation du nombre d'agglomérations entre 1987 et 2008

En 1998, le réseau d'agglomérations est caractérisé, par la dominance de la strate des agglomérations de moins de 5 000 habitants, regroupant plus de 84% de l'ensemble des agglomérations dont plus de la moitié ne dépassent pas 1 000 habitants. Ces agglomérations sont classées en majorité rurales et assurent des services primaires aux citoyens (scolarisation, infirmerie…). C'est ainsi que le nombre des agglomérations en 1998 avait connu une stagnation pour ne pas dire un recul (de trois agglomérations) par rapport au nombre enregistré en 1987. Si le réseau ne s'est pas élargi durant cette étape pour englober de nouvelles agglomérations, c'est parce que l'évolution des agglomérations s'est caractérisée par la croissance des centres déjà existants d'un côté et par la fusion de plusieurs agglomérations d'un autre côté.

Entre 1987 et 1998, le taux d'accroissement de la population agglomérée avait tendance à baisser dans une trajectoire Sud-Nord, marquant les A.C.L. des communes du Sahara méridional à savoir de Tanezrouft avec un taux d'accroissement annuel de 8.4% et de Bordj-Badji-Mokhtar (9000 habitants) avec 9.9%. Dans le Sahara central, les A.C.L. des communes du Gourara, du Touat et du Tidikelt-occidental ont connu des taux qui varient entre 3.5 et 4.6%. Cette cadence est soutenue par un processus de fusion des ksour voisins comme pour les A.C.L. des communes de Zaouiet-Kounta (20%), d'In-Zghmir (7.5%) et de Sbaâ (5.1%) dans le Touat ou de Tinerkouk (25.5%), de Ksar-Kaddour (22%) et d'Ouled-Saïd (13.6%) dans le Gourara. Dans la partie septentrionale, l'accroissement démographique est faible dans les A.C.L., à l'exclusion des agglomérations qui se caractérisent par une fusion des ksour voisins comme Taghit, Lahmar et Ouled-Khoudir, affichant des taux d'accroissement autour de 4% chacune. Quant aux A.S., leur croissance recule au dessous de 3% dans la majorité des communes, à l'exception des agglomérations situées dans le Gourara à savoir Talmine (9,8%) ou encore moins Ksar-Kaddour et Aougrout, dont les taux sont supérieurs à 4%.

Enfin, entre 1998 et 2008 le ralentissement de la croissance de la population agglomérée est bien marqué. En effet, la majorité des agglomérations ont atteint leur seuil de saturation d'un coté et le processus de conurbation des ksour voisins est presque achevé dans la majorité des localités d'un autre côté. Ceci dit, les effets induits par la promotion administrative de 1985 se sont dilués dans le temps. Ainsi, le rythme de la croissance de la population est au-dessous de 3% dans la majorité des agglomérations chefs-lieux de communes situées dans la partie centrale (Touat et Gourara) et septentrionale (Saoura), mis à part quelques agglomérations

comme El-Ouata (20,3%) et Taghit (10,2%)…Par ailleurs, ce taux garde une cadence assez élevée dans le Tidikelt-occidental et dans le Tanezrouft comme à Timokten et Bordj-Badji-Mokhtar. Quant aux agglomérations secondaires, elles ont connu à leur tour un recul de leur croissance démographique avec des taux inférieurs à 3% dans le Touat et le Gourara, à l'exception des communes de Talmine (5,4%) et de Charouine (12,4%). Bien plus, ce taux est négatif dans quelques agglomérations, telles que Mogheul (-0,82), Machraâ-Houari-Boumedienne (-0,14%) et Erg-Ferradj (-1,6).

Tableau n°4 **Évolution de la population agglomérée dans le Sud-ouest algérien**

Sous ensemble	T.A.A 66/77	T.A.A 77/87	T.A.A 87/98	T.A.A 98/08	T.A.A 66/08
Haute-Saoura	4,6	4,4	1,89	2,1	3.23
Basse Saoura	3,8	5,4	2,8	1,6	3.52
W. de Bechar	**4,4**	**4,6**	**2,1**	**2,1**	**3.30**
Touat	4,9	7,2	3,4	2,6	4.51
Gourara	5,1	6,4	3,4	2,5	4.37
Tidikelt-occidental	8,5	3,7	4,6	3,2	5.88
Tinerzouf	/	7,4	8,4	4,5	/
W. d'Adrar	**5,7**	**6,4**	**3,7**	**2,8**	**4.69**
Ensemble Sud-ouest	**5.02**	**5.49**	**2.98**	**2.47**	**4.01**

Source : (ONS, RGPH 1966, 1977, 1998, 2008)

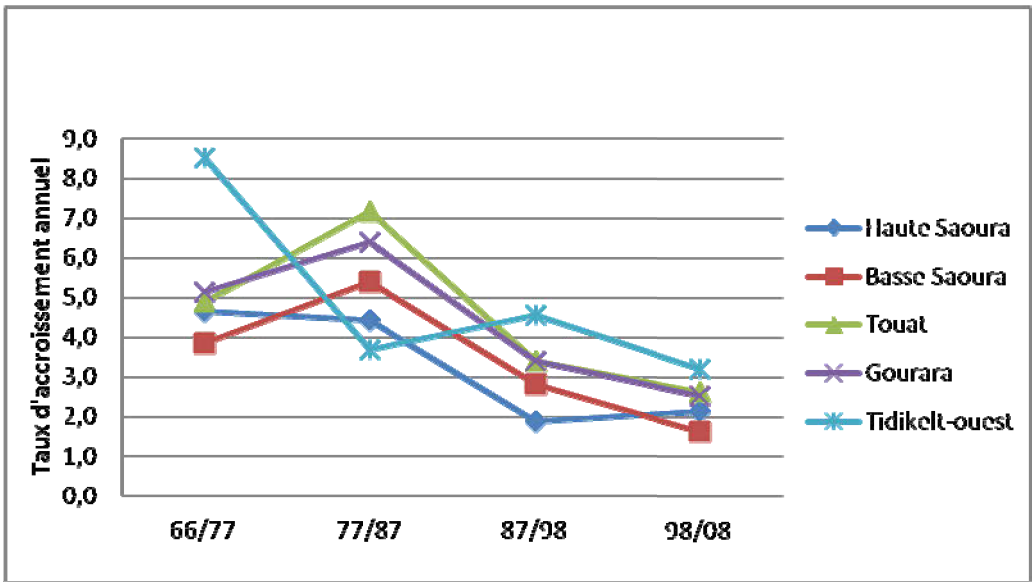
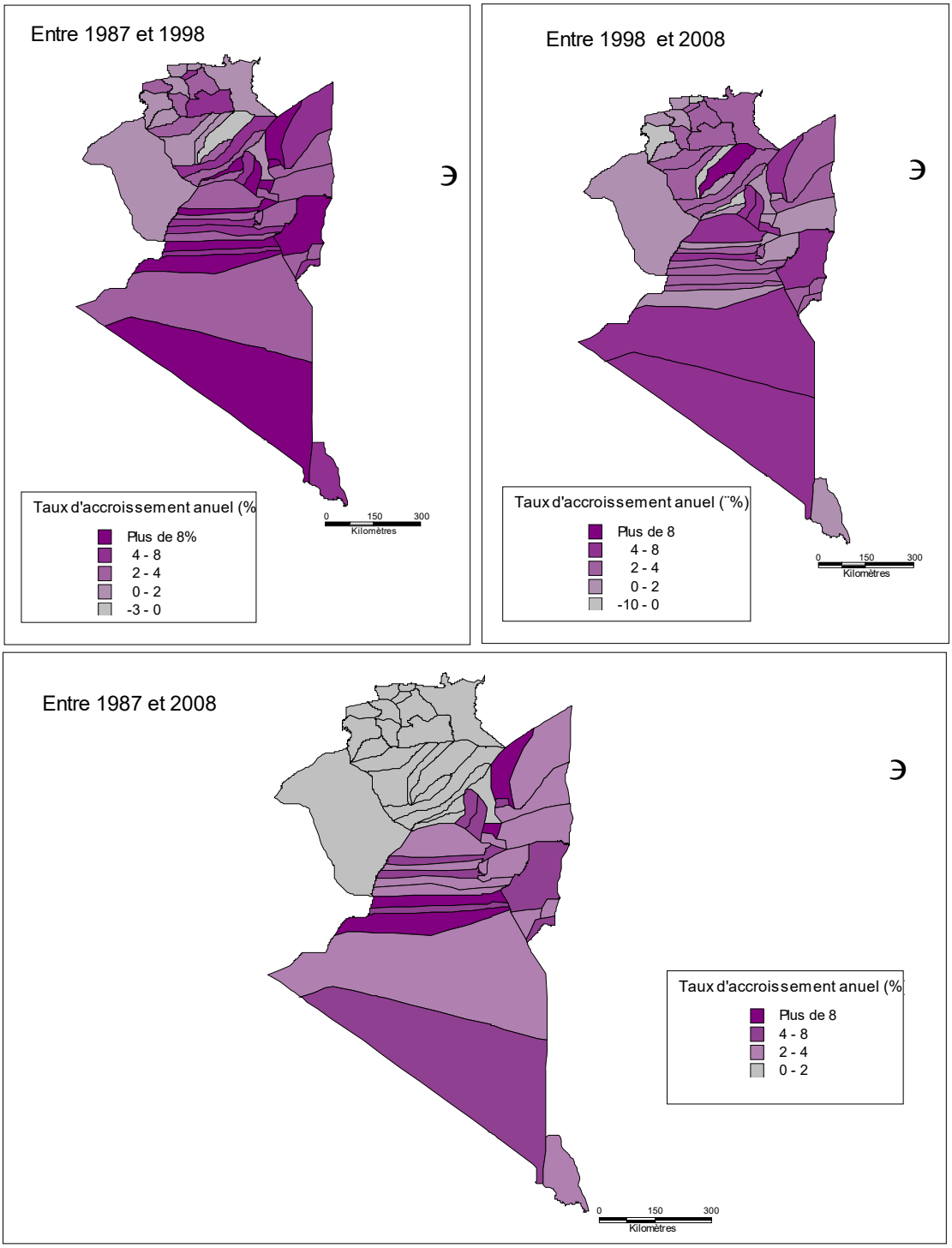


Figure n°8. **Evolution de la population agglomérée dans le Sud-ouest algérien**



Source: - ONS, 2002.
- RGPH, 2008.

Figure n°9. **Accroissement de la population des agglomérations chefs-lieux dans le Sud-ouest algérien**

A retenir :

- Concentration de la population dans les agglomérations chefs-lieux de commune dans la Haute-Saoura, le Tanezrouft, le Tidikelt-ouest et les communes récemment urbanisées ;
- Les communes à ancien peuplement (Gourara et le Touat et la Basse-Saoura) se caractérisent par une concentration de la population dans les agglomérations secondaires ;
- Les communes de l'Erg Occidental se caractérisent par un peuplement dans la zone éparse ;
- Multiplication du nombre d'agglomérations entre 1966 et 1987, accentuée par des choix politiques ;

  - 1966-1977 : accroissement démographique important des agglomérations secondaires des communes à ancien peuplement (Touat, Gourara et la Basse-Saoura) ;
  - 1977-1987 : accroissement démographique de tous les chefs-lieux de commune, à l'exception de celle du Gourara où il est en faveur des agglomérations secondaires ;

- à partir de 1987 :

  - Stabilisation du nombre d'agglomérations;
  - Recul de l'accroissement démographique des agglomérations secondaires et une évolution des agglomérations chefs-lieux de commune situés au sud.
  - Fusions des ksour dues à leur croissance spatiale, constituant ainsi des petites agglomérations.

I-3 Genèse des nouveaux centres urbains : une urbanisation soutenue par un volontarisme étatique

Il est absurde de considérer qu'une agglomération comme Bechar avec 24 000 habitants ou comme Kenadsa avec 7 000 habitants en 1954, est non urbaine ; aucune agglomération dans le Sud-ouest n'a été classée dans ce rang durant la colonisation (Fontaine J., 2010). L'existence des foyers de peuplement ruraux d'une manière assez denses dans la Basse-Saoura, le Touat et le Gourara, qualifie sans doute certaines agglomérations à organiser les échanges, notamment que les villes du Nord algérien sont lointaines (plus de 500 km entre Bechar et Saïda au Nord par exemple). La vocation administrative et l'implantation des premiers équipements dans certaines agglomérations dont la taille se rapprochait de 2 000 habitants leurs procurent sans doute un rôle territorial important. Il s'agit de Timimoun, d'Adrar et de Beni-Abbès. C'est ainsi que ces centres au lendemain de l'indépendance, n'ont pas été aussi sollicité telles que les villes du Nord du pays. Rappelons que ces villes avaient connu un exode massif des populations issues des zones rurales les plus reculées et les plus enclavées, dû à leur appauvrissement durant la période coloniale. Dans le Sud-ouest algérien, la décadence économique notamment du commerce transsaharien ainsi que la découverte du pétrole dans le Sud-est dans les années cinquante n'avaient pas permis l'émergence d'un réseau urbain dans cette région. Cependant, quelques petits centres assumaient des fonctions primaires dans cet espace (nous y reviendrons dans le chapitre IV).

Après l'indépendance, la situation s'est renversée avec l'accélération de l'urbanisation dans le Sud-ouest algérien où plusieurs agglomérations étaient promues en chefs-lieux de daïra ou de wilaya, un statut qui a contribué énormément à la mutation de quelques petits centres sahariens en véritables villes. La naissance de ces centres urbains est le résultat du mouvement de la population et du volontarisme étatique qui avait pesé dans la genèse du fait urbain en Algérie. La paupérisation des oasis a favorisé les départs des populations les plus vulnérables depuis les ksour les moins convoités ver les villes les plus dynamiques. Ce phénomène s'est amorcé depuis la période coloniale et s'est poursuivi après l'indépendance. La mise en place des plans de développement constituant la base de la politique d'aménagement du territoire en Algérie entre 1966-1989 a contribué à l'accélération du fait urbain. Contrairement aux premiers plans de développement que ce soit le plan quadriennal ou triennal, le second plan quadriennal et le premier plan quinquennal avaient donné plus

d'importance au développement des infrastructures de transport et aux équipements dans le domaine social à savoir l'habitat, la santé et l'éducation.

Tableau n°5 **L'urbanisation dans le Sud-ouest algérien**

Commune/zone	T.U.* 1977 %	T.U. 1987 %	T.U. 1998 %	T.U. 2008 %	T.A.A.** 1966-1977 %	T.A.A. 1977-1987 %	T.A.A. 1987-1998 %	T.A.A. 1998-2008 %
Bechar	79,4	99,2	99,7	99.6	2.69	6.55	3.65	2.06
Beni-Ounif	53,4	76,7	93,1	93.2	2.62	4.74	2.92	2.90
Kenadsa	97,6	99,1	98,1	96.4	0.32	3.29	1.64	1.42
Abadla	99,3	95,5	100,0	95.3	7.42	0.42	2.86	2.22
Haute-Saoura	**74,8**	**87,2**	**89,9**	**91.9**	**4.69**	**4.77**	**1.92**	**2.03**
Beni-Abbès	79,1	83,3	90,1	91.9	4.69	5.21	3.87	2.23
Basse-Saoura	**16,6**	**18,8**	**18,8**	**22.4**	**4.69**	**5.21**	**3.87**	**2.23**
Wilaya de Bechar	**64,1**	**74,5**	**76,4**	**78.2**	**2.98**	**5.55**	**1.88**	**2.08**
Adrar	53,9	97,9	97,3	97.3	4.24	14.85	7.24	3.92
Reggane	19,7	43,1	/	/	4.42	14.11	/	/
Touat	**12,3**	**30,1**	**27,2**	**32.1**	**4.27**	**14.75**	**2.36**	**3.98**
Timimoun	61,2	59,4	59,9	66.5	4.13	5.33	1.83	2.54
Gourrara	**14,9**	**17,3**	**17,0**	**27.1**	**4.13**	**5.33**	**4.83**	**2.54**
Aoulef	94,2	99,6	100,0	96.7	22.39	4.88	10.08	3.58
Tidikelt-occidental	**36,5**	**39,4**	**38,0**	**40.2**	**22.39**	**4.88**	**10.08**	**3.58**
Wilaya d'Adrar	**16,1**	**25,7**	**24,1**	**26.5**	**7.31**	**9.68**	**2.14**	**3.55**
Ensemble Sud-ouest	**39,1**	**48,1**	**46,1**	**47.3**	**3.78**	**6.61**	**1.96**	**2.54**

Source : - ONS, 2000.
-ONS, 1988.

Dans notre démarche, nous nous s'appuyons sur les résultats des recensements généraux de la population des différentes années et sur les données des services statiques des wilayas concernées. Néanmoins, la définition de l'urbain a beaucoup varié d'un recensement à l'autre où il était question d'affiner les critères quantitatifs et qualitatifs autour de ce concept et de déterminer une typologie des agglomérations en fonction des strates. Ces critères ont été largement abordés par (Kouzmine Y., 2007) (3). Des strates qui sont passées de trois en 1977

(3) Concernant les critères quantitatifs, ils englobent d'un coté la taille de la population dont le seuil minimal est passé de 4 000 habitants en 1966 à 10 000 habitants en 1977 pour être revu à la baisse à 5 000 en 1987 et 1998 ; d'un autre côté, la taille et la proportion de la population active non agricole prime dans tous les recensements avec un seuil minimal d'actif de 1000 et une proportion d'actifs non agricoles minimum de 25%. Celle-ci permet de distinguer les agglomérations selon leur strate (50-75% pour les agglomérations semi-urbaines et 25-50% pour les agglomérations semi-rurales). Si le taux d'accroissement des agglomérations a fait l'objet de cette approche dans les deux premiers recensements, il a été abandonné après. Quant aux critères qualitatifs, ils ont d'abord était arrêté par la fonction administrative de l'agglomération (chef-lieu de wilaya ou de daïra), primordiale dans les deux premiers recensements (1966 et 1977) et exclue à partir de 1987, ensuite de nouveaux critères ont été rajoutés à partir de 1998 concernant le raccordement aux réseaux divers et l'existence d'une série d'équipements.

* TU : Taux d'urbanisation

** TAA: Taux d'accroissement annuel des agglomérations

(urbaine, semi-urbaine et semi-rurale) à cinq en 1977 (urbaine, semi-urbaine, semi-urbaine et semi-urbaine potentielle, agglomération non classée ailleurs (N.C.A) pour devenir quatre en 1998 (urbaine supérieure, urbaine, semi-urbaine et le semi-rurale).

I-3-1 Recentrage de l'urbanisation dans le Sud-ouest algérien : promotion administrative et équipement

Bien que le Sud-ouest soit encore dominé par une dimension rurale dans la majorité de ses territoires, l'urbanisation prend une allure importante dans les dernières années. Cette urbanisation est le produit d'un volontarisme étatique visant à promouvoir certains centres urbains pour faire face au déséquilibre de l'armature urbaine héritée de la colonisation. Ainsi, le découpage administratif et l'introduction des services publiques dans les centres promus (1975, 1985) ont permis la genèse d'une série de villes moyennes, notamment dans la wilaya d'Adrar et de petites villes ainsi que des petits centres semi-ruraux. Cette urbanisation a été accompagnée par le développement des services publics suite à l'injection des équipements nécessaires au fonctionnement de ces espaces d'où plusieurs postes d'emplois ont été créés dans le secteur tertiaire et notamment dans la fonction publique, faisant appel aux personnes qualifiées non disponibles sur place.

L'armature urbaine dans le Sud-ouest était constituée d'un ensemble qui s'articule autour de la ville moyenne de Bechar et cinq petites agglomérations à savoir Kenadsa, Abadla et Beni-Ounif dans la Haute-Saoura, Beni-Abbès dans la Basse-Saoura, Adrar dans le Touat et Timimoun dans le Gourara. Caractérisée par une forme de macrocéphalie, l'armature urbaine apparaît déséquilibrée en 1966 où la ville de Bechar avec plus de 42 000 habitants dominait toute la région du Sud-ouest. A cette époque, les autres centres ne représentaient qu'une série de petites agglomérations ''rurales'' inférieures à 5 000 habitants, telles que Timimoun, Adrar et Abadla avec 4 000 habitants et Kenadsa qui dépasse 6 000 habitants (voir figure n°10). Il est à signaler qu'au niveau du Sahara algérien, Bechar avait occupé la 3ème position, Adrar n'était classée que 29ème, sur un ensemble de l60 agglomérations urbaines sahariennes en 1966.

Ainsi, pour remédier à cette situation, l'Etat avait procédé par le biais du découpage administratif à redresser l'armature urbaine héritée de la colonisation, lui permettant à la fois de renforcer le réseau territorial dans le Sahara. « *En hiérarchisant systématiquement le réseau urbain le pouvoir a souhaité organiser en quatre ou cinq strates les agglomérations*

afin de parvenir à une gestion pyramidale « cohérente ». Simultanément, afin de densifier la trame urbaine, l'on n'a pas hésité non plus à promouvoir des villages au rang de villes moyennes : le phénomène est particulièrement net au Sahara et dans les hautes plaines » (Bendjelid A. - Brulé J.C. - Fontaine J., 2004). Il était question de mettre en place une nouvelle wilaya couvrant les territoires du Touat et Gourara où la ville d'Adrar a été désignée chef-lieu en 1975. Il est à soulever que l'Etat avait recouru à un programme spécial des oasis établi en 1966, mais qui a plutôt concerné la ville de Bechar et son réseau routier. Quant aux différents plans de développement, les actions ont concernés plus les équipements et les infrastructures. Aucun projet industriel d'envergure n'a été inscrit pour ces zones, excepté la création de quelques unités industrielles à Bechar. Sur un autre plan, l'urbanisme parait quasi-absent dans la totalité des villes algériennes, jusqu'aux années 1974/1975 avec la création des réserves foncières en 1974 et la mise en place des instruments d'aménagement par le biais des Z.H.U.N et des Z.I. et la création de lotissements et de coopératifs en 1975/1976.

Ainsi en 1977, le taux d'urbanisation dans la wilaya d'Adrar est de l'ordre de 16.1% et de 64% dans la wilaya de Bechar. Cette urbanisation reste faible dans les territoires à ancien peuplement dans le Touat, le Gourara et la Basse-Saoura malgré la crise qui a affecté le monde rurale dans ces espaces. Sans vocation industrielle, l'urbanisation dans cette période a été propulsée par un investissement étatique dans les infrastructures, notamment dans le goudronnage des routes reliant les agglomérations urbaines, l'équipement et le logement.

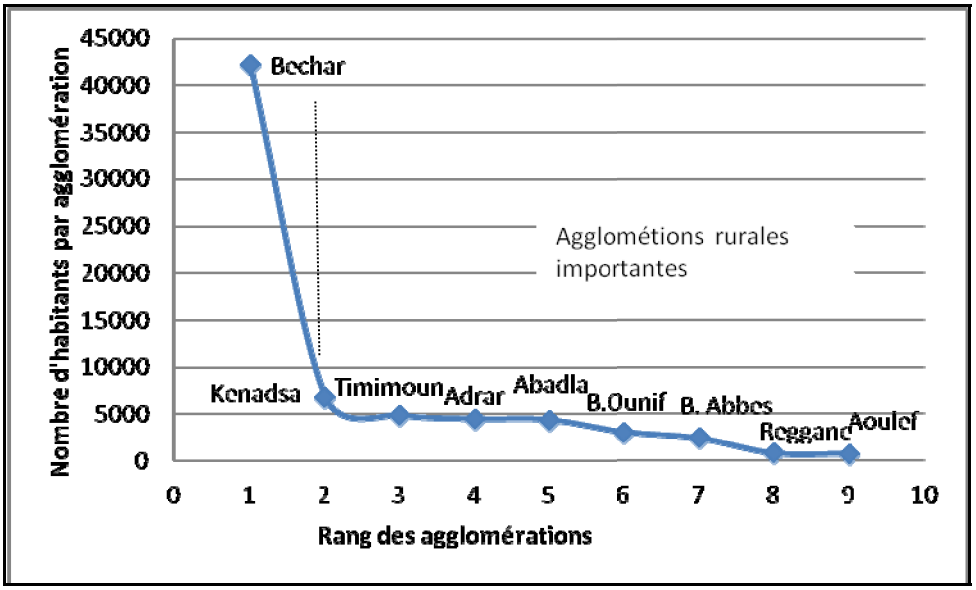


Figure n° 10. **Strates urbaines dans le Sud-ouest algérien en 1966**

La majorité des noyaux urbains ont été marqués par une dynamique urbaine impressionnante où le taux de croissance de la population urbaine avait dépassé 4% dans les agglomérations du Touat et du Gourara et 2% dans les agglomérations de la Saoura mis à part Kenadsa.

Bechar garde sa vocation d'une ville régionale au sommet de cette pyramide avec 55 000 habitants (voir figure n°11). Même si le grand écart creusé depuis la colonisation entre cette ville et les villes du deuxième rang est encore important, il faut signaler que ces dernières connaissent une dynamique urbaine exceptionnelle avec des taux d'accroissement annuel supérieurs à 4%. Il s'agit d'une série d'agglomérations semi-urbaines qui s'entassent dans une classe entre 5 000 et 10 000 habitants à savoir Abadla et Kenadsa dans la wilaya de Bechar et Adrar, Timimoun et Aoulef dans la wilaya d'Adrar.

La dynamique de cette classe semble être cohérente dans le cas d'Adrar et Timimoun (7 000 habitants chacune), présentant des villes en interactivité avec un arrière pays agricole. Bien plus, le développement de ces centres, s'articule sur des projets politiques, sociaux et économiques. Adrar tire sa dynamique de sa promotion administrative en chef-lieu de wilaya en 1975, ouvrant des perspectives d'un développement urbain rapide. Timimoun, avait bénéficié dans le même cadre de certains équipements suite à l'application de la grille d'équipements, mais surtout l'installation des infrastructures hôtelières récentes en réponse à un secteur touristique en plein essor dans la région. Quant à la croissance annuelle affichée à Abadla (7.4% par an, pour 9 000 habitants), elle ne relève pas d'une dynamique urbaine cohérente mais plutôt d'un processus de sédentarisation massive de nomades qui s'est achevé après l'indépendance. Une agglomération qui semble être en crise dont l'inscription du projet d'une nouvelle ville d'Abadla vient réconforter la crise de logement et d'équipement dans l'ancien centre. Dans la même crise se trouve la ville de Kenadsa (7 000 habitants) où le taux d'accroissement démographique est de 0,3%. Une crise, qui semble être liée à l'arrêt définitif de l'activité minière en 1964 (PUD, 1980) et l'absence d'une une alternance économique. Le malheur de Kenadsa est dans l'inexistence d'un arrière pays agricole qui lui permettrait de jouer le rôle d'un centre d'échange à l'exception de quelques jardins citadins.

Dans le dernier rang se regroupe les agglomérations inférieures à 5 000 habitants telles que Beni-Ounif et Beni-Abbès. Cette dernière semble connaître le même sort que Timimoun concernant le développement touristique avec une grande implication de l'Etat dans la construction et la gestion des infrastructures hôtelières. Ainsi, sa population passe à 3 800 avec un taux de 4.7%. Quant à Beni-Ounif, un ancien centre dynamique dans le début de la

colonisation, elle a à peine atteint 4 000 habitants avec taux d'accroissement annuel de l'ordre de 2.6%. Ce centre s'est appauvri suite à sa rupture avec son arrière pays qui se trouve à Figuig au-delà des frontières avec le Maroc. Enfin, dans la dernière catégorie, on constate pour la première fois dans l'armature urbaine l'apparition de petits centres urbains de moins de 2 000 habitants. Ayant une fonction administrative (chefs lieux de daïra), les agglomérations comme Bordj-Badji-Mokhtar et Reggane sont définies Non Classée Ailleurs (NCA). Leur évolution est due en grande partie à l'installation des premiers campements des réfugiés touaregs originaires du Mali, fuyant les perturbations politiques, économiques et climatiques qui ont frappé la région.

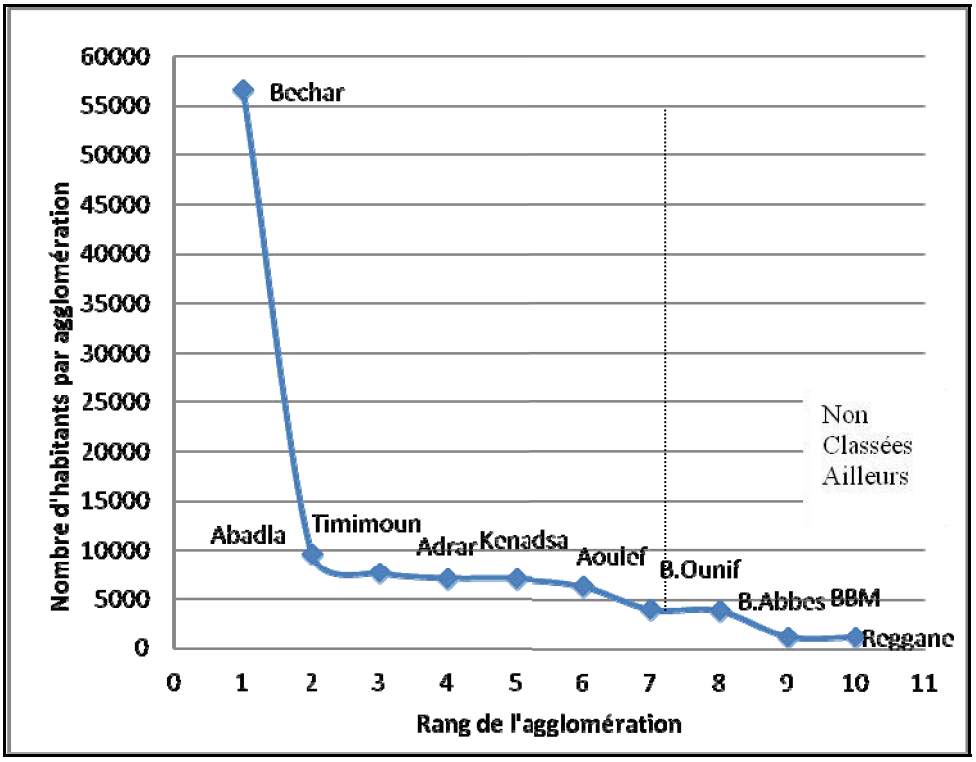


Figure n° 11. **Strates urbaines dans le Sud-ouest algérien en 1977**

a- Un grand effort d'équipement déployé à Bechar

Cependant, cette urbanisation a été soutenue par le secteur des travaux publics. Jugé satisfaisante, le niveau de logement n'a pas suscité un grand intérêt d'intervention des pouvoirs publics dans cette étape face à d'importants investissements dans les équipements publics (surtout scolaires et sanitaires), les grandes infrastructures et les réseaux (voiries, lignes électriques, barrage de Djorf-Torba) de répondre aux exigences socio-économiques de

la population en matière d'emploi et de service public. Bechar a été dotée dans cette période par deux lycées, un centre postal et de télécommunications, une série de centres de formation professionnelle, d'une agence de la Banque Extérieure de l'Algérie…etc.

b- Promotion administrative d' Adrar : d'un petit bourg à une ville

La promotion de la ville d'Adrar en chef-lieu de wilaya lui a ouvert la possibilité de devenir une capitale régionale du Touat, du Gourara et du Tidikelt et de casser le cordon ombilical qui les relie à Bechar, 500 km au nord. En effet, le rang chef-lieu de wilaya lui a permis non seulement de se doter d'équipements administratifs intermédiaires mais aussi de bénéficier d'une série d'équipements dont le rayonnement dépassent l'échelle de la ville en particulier les équipements à caractère social tels qu'un nouvel hôpital régional, lycées et université plus tard, des équipements financiers tels que les banques et les assurances ou postes et centre de télécommunication… Mais c'est surtout la priorité donnée à promouvoir les moyens de transport qui a consolidé cette dynamique, facilitant les échanges entre la ville et son arrière pays d'un côté et les autres agglomérations d'un autre côté, notamment par le goudronnage des routes et la programmation de la construction d'un nouvel aéroport. Parallèlement à une telle dynamique, des entreprises de construction de wilaya ont vu le jour, créant des centaines de postes d'emplois dans le bâtiment. Sur le plan, commercial, l'Etat monopolisant la distribution commerciale a été contraint de mettre en place des antennes d'entreprises commerciales publiques. Par voie de conséquence, le fonctionnement de ces structures nécessite l'implication des professionnels formés, souvent non disponibles sur place, dont la majorité a été appelée du Nord de l'Algérie pour piloter ces équipements. Une telle dynamique a suscité le développement spatial de la ville qui s'est traduit par le développement des chantiers de construction orientés vers l'habitat où plusieurs cités ont été réalisées pour accueillir les nouveaux fonctionnaires non originaires de la région.

Par ailleurs, plusieurs réfugies sahéliens d'origine targuie, s'installent à Adrar, fuyant les tensions politiques. Ces conflits sont montés en créneau suite à la mise en place d'une nouvelle politique que l'Etat Malien avait menée dans le commerce et ce par, la nationalisation et en entravant la liberté de circulation des Touaregs (Bisson J., 2003). A ceci s'ajoute une grande sécheresse qui a sévit dans la région à partir de 1973-1974. Installé au départ dans les centres frontaliers de Bordj-Badji-Mokhtar et de Timiaouine, une grande majorité avait réussi à se diriger vers Adrar dont le nouveau statut administratif a primé dans l'attraction de cette population. Occupant sous les tentes des terrains oubliés, situés dans la

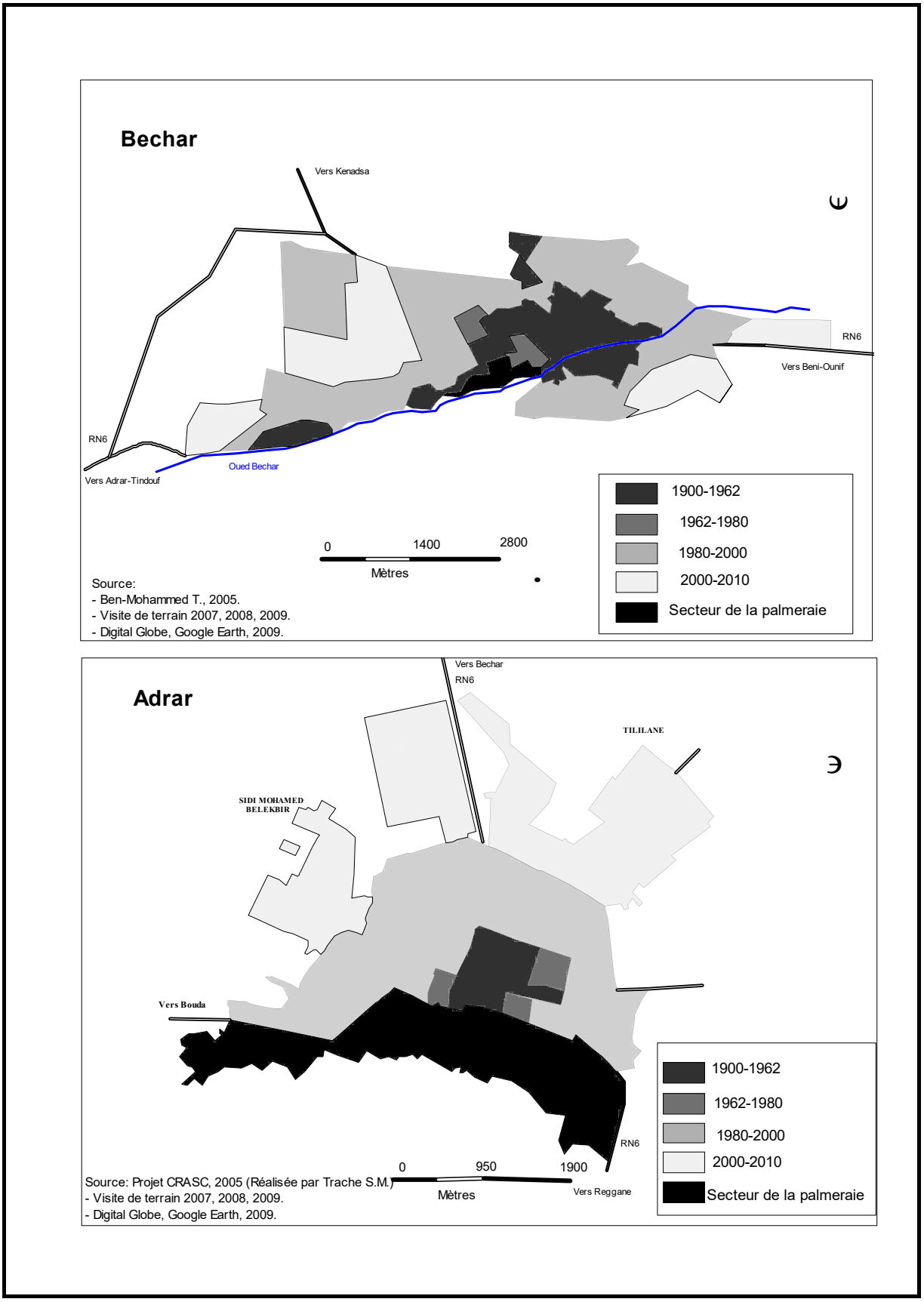


Figure 12. **Extension des villes chefs lieux de wilaya dans le Sud-ouest algérien**

périphérie de la ville sur la route de Bouda, un quartier a été édifié clandestinement appelé « Beni-Ouskout », ''construis et tais toi'' ; un quartier qui est resté dans l'insalubrité jusqu'à ces jours.

Photo n°01. **Adrar : à l'image d'une véritable ville**

I-3-2 Urbanisation rapide générant une crise du logement dans la décennie des années 1980

Il faut attendre 1987 pour voir le fait urbain s'amplifier suite à la réalisation des programmes lancés dans une politique volontariste des années 1970 concernant l'équipement et le logement « *chronologiquement, si les villes des strates supérieurs (en 1975, les chefs lieux de wilaya) peuvent être considérées comme équipées dés 1975-1978, les villes moyennes n'ont reçu véritablement leurs premiers équipement qu'au début de la décennie 1980 ; quant aux petites villes, elle attendent encore, sauf exception* » (Brulé J.C., 2004).

Le secteur du bâtiment et de l'habitat fut pendant cette période la locomotive de développement économique et ce par la mise en place d'un programme dense d'habitat aussi bien individuel par le biais des lotissements que collectif par les biais des Z.H.U.N. en particulier à Bechar. En raison des fortes demandes en logement à Bechar, la ville avait bénéficié dans le premier plan quinquennal d'un quota de 1 500 logements. A ceci s'ajoute une série d'opérations de lotissements prise en charge par la commune dont le nombre a atteint 1 055 lots de terrain jusqu'à 1987.

Les carences de logements observées dans la majorité de ces villes sont dues à l'accroissement de la demande incitée par la présence d'une forte population extérieure (militaire et civile) ainsi qu'à la vétusté de leurs anciens noyaux à savoir les ksour. A ceci s'ajoute des changements d'ordre social ou psychosocial des habitants autochtones qui tendent à les quitter en direction des nouvelles habitations plus confortables (voir chapitre VII).

Ces programmes de logement ont provoqué des extensions rapides des villes d'une manière : linéaire pour Bechar, Aoulef, Reggane et Beni-Ounif, radioconcentrique pour Adrar, Beni-Abbès et Timimoun, et éclatée pour Abadla (voir figures n°12, 14, 16 et 17). La contrainte majeure des ces extensions est liée à l'espace physique. Des oueds traversent quelques villes comme Bechar, Beni-Abbès et Beni Ounif et constituent des enclaves et des ruptures au sein de l'espace urbain. Des dunes (Beni-Abbès) et des Sebkha (Timimoun) sont des barrières incontournables, imposant l'orientation de l'urbanisation. Les palmeraies trop proches et en contact avec l'espace urbain forme une contrainte environnementale majeure. Certaines villes sont confrontées aux problèmes liés au foncier comme Bechar où des terrains attribués aux agriculteurs dans le cadre des mises en valeur agricoles se trouvent actuellement dans le périmètre urbain de la ville. Les terrains habous (bien des institutions religieuses) forme une part non négligeable dans ces espaces.

Le taux d'urbanisation dans le Sud-ouest passe de 39.1% à 48.1% entre 1977 et 1987, mais avec des disparités spatiales. Cette dynamique se caractérise certes par la genèse des petits centres urbains dont l'intervention de l'Etat par le biais du découpage administratif illustre bien cette mutation, mais elle est surtout due au renforcement des chefs-lieux de wilaya (Adar et Bechar) et les autres centres déjà urbanisés. Ainsi, la wilaya de Bechar avec un taux de 75.6% est la plus urbanisée, en particulier dans sa partie nord (Haute-Saoura) où la ville de Bechar ne cesse de s'accroître au détriment des autres petits centres. Contrairement à ce modèle, l'urbanisation dans la wilaya d'Adrar avec un taux de 25.7% semble concerner aussi bien le Touat que le Gourara. La dynamique urbaine dans le Touat est spectaculaire avec un taux d'urbanisation qui passe de 12.3% en 1977 à 30.1% en 1987.

A l'échelle du Sahara algérien, Bechar grimpe au 2ème rang, Adrar au 16ème rang, Timimoun garde la même place, mais Abadla et Kenadsa ont basculé d'une dizaine de rangs en arrière. Si Bechar franchit le seuil de 100 000 habitants en 1987 avec un taux d'accroissement de plus de 4%, Adrar occupe la deuxième place et passe de 7 000 habitants à plus de 28 000 habitants

affichant un taux de 14.1 %. Cette dernière a su tirer sa croissance de sa promotion administrative en chef-lieu de wilaya et s'affirme comme une ville intermédiaire, corrigeant les carences des grands écarts dans la hiérarchie urbaine entre la première ville et les autres villes dans le Sud-ouest algérien. Bien plus, l'évolution des petites villes, comme Timimoun occupant le 3ème rang avec un taux d'accroissement annuel de 5.3%, ou Aoulef qui se positionne au 4ème rang avec un taux de 4.8% (plus de 10 000 habitants), leur a attribué un nouveau rôle à l'échelle locale. Dans cette période, la classe des villes de 5 000 à 10 000 habitants avait connu aussi une dynamique exceptionnelle comme à Beni-Abbès ou à Beni-Ounif où les taux d'accroissement annuel avaient dépassé 4%. Cette dynamique est générée par la sédentarisation des nomades originaires des hautes plaines oranaises (El-Bayadh et Naâma) suite à la sécheresse qui a frappé la région dans les années 1980, et le lancement de plusieurs programmes d'habitat (lotissements, restructuration de quartiers…) pour la ville de Beni-Ounif (Belgourari A., 1991).

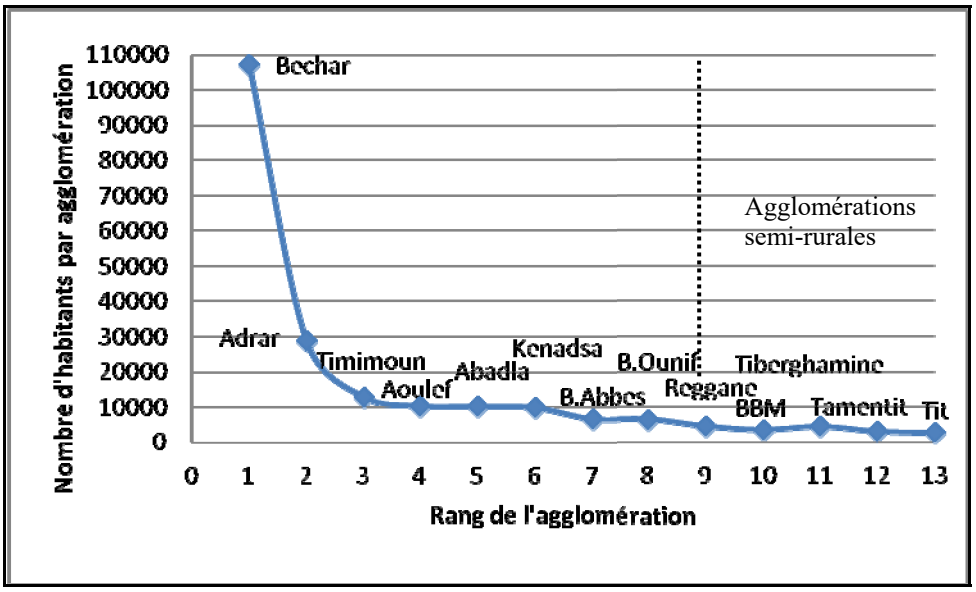


Figure n°13. **Strates urbaines dans le Sud-ouest algérien en 1987**

Photo n° 02. **Timimoun : richesse patrimoniale d'une ville saharienne**

a- Crise de logement et renforcement de programme d'habitat : cas de Bechar et d'Abadla

Devant le développement de la population des villes de Bechar et d'Abadla, une forte pression sur le logement s'est émergée dans ces villes pendant les années 1980. Le malaise de logement est déjà soulevé dans ces deux villes. Ceci se manifeste aussi bien par l'émergence de quelques habitations insalubres dans le cas de Bechar (au bord de l'oued de Bechar) et l'entassement de la population dans le ksar d'Abadla non aménagé pour accueillir un nombre aussi important d'habitants. Après que ce secteur ait été écarté de l'intervention des pouvoirs publics dans les années 1970, la ville de Bechar a proposé la création d'une zone d'habitat urbain nouvelle Z.H.U.N de 1500 logements, qui n'a été réalisée que dans la fin des années 1980 à l'ouest de la ville.

Quant à Abadla, depuis sa promotion en chef-lieu de daïra, elle avait rencontré beaucoup de difficultés face aux besoins de ses habitants aussi bien en équipements qu'en logements. Après l'échec d'intervenir dans la réhabilitation de l'ancien ksar, les autorités locales se sont orientées vers la construction d'une nouvelle ville sur l'ancien site militaire abritant une piste aérienne (voir figure n°14). Bénéficiant d'un programme spécial, d'une enveloppe budgétaire

de 500 logements en 1976, l'étude et la réalisation de ce projet se sont heurtées à de nombreux conflits générés entre le Ministère, la wilaya et la commune (Hamidi A., 2003).

Devant le retard dans la réalisation des équipements comme l'a signalé le même auteur (collège en 1979, lycée en 1989, hôpital en 1987), conjugué à l'insalubrité de l'ancien ksar, beaucoup de familles quittent Abdala pour s'installer dans les villages socialistes construits dans le cadre du périmètre irrigué de la plaine de Guir. Le volume de sa population a ainsi chuté pour passer à 8 200 habitants avec un taux d'accroissement annuel de (-1.5%) entre 1977 et 1987. Le programme a été presque achevé dans les années 1990, avec la réalisation d'une zone d'équipement sur le bord de la route RN6 et une zone d'habitat semi-collectif à l'intérieur. Issus d'un milieu nomade, les habitants s'adaptent mal avec ces nouveaux logements et gardent certaines pratiques rurales. L'élevage est pratiqué en plein milieu urbain et les toitures des logements collectifs sont aménagées en *zriba* (espace des animaux dans l'habitation traditionnelle) pour accueillir les animaux (voir photo 3).

Photo n°03. **La nouvelle Abbadla : pratiques d'élevage et d'engraissage sur les toits de bâtiments**

I-3-3 Genèse de nouveaux centres semi-ruraux et problématique d'emploi dans les années 1990 et 2000

La population urbaine dans le Sud-ouest algérien a crû d'une manière remarquable mais sans pour autant dépasser le seuil de 50% pour l'ensemble de la région en 1998. Néanmoins, l'urbanisation est bien marquée dans le territoire de la Haute-Saoura dont le peuplement se concentre désormais dans les agglomérations les plus importantes avec un taux d'urbanisation de plus de 90%. L'urbanisation dans ce territoire s'articule sur une grande agglomération à savoir Bechar dont le fait urbain remonte à l'époque coloniale ainsi que les petites villes de Kenadsa, de Beni-Ounif et d'Abadla. Si la Haute-Saoura enregistre un taux d'urbanisation assez important c'est parce que le réseau d'agglomérations secondaires ou ksour est moins dense, autrement dit la population rurale sédentaire est peu déployée dans cette partie. Par ailleurs, le taux d'urbanisation dans les territoires à ancien peuplement, à savoir la Basse-Saoura, le Touat, le Gourara et le Tidikelt-occidental reste faible, gardant ainsi leur caractère rural. Quant à la croissance des centres urbains déjà existant, elle est impressionnante entre 1987 et 1998 à Adrar (7.2%) et à Aoulef (10,1%), (tableau 5).

L'armature urbaine en 1998 se définit par une grande ville et une ville intermédiaire, et le développement d'une série de petites villes et petits centres semi-ruraux. Si les villes de Bechar et Adrar confirment leur statut sur le plan saharien, en gardant les mêmes rangs, les petites villes telles que Timimoun recule de cinq places, Abadla et Kenadsa se retrouvent dans les 15 dernières agglomérations (voir figures n°13 et 15). Ceci est dû au ralentissement démographique des espaces urbains entre 1987 et 1998 notamment dans la wilaya de Bechar, où le taux d'accroissement annuel de la population ne dépassait pas 2% pour les villes d'Abadla, de Beni- Ounif et de Kenadsa, contre un taux légèrement supérieur pour la ville de Bechar et de Beni-Abbès. C'est ainsi qu'Abadla avait basculé d'un rang en arrière au profit de Kenadsa. Les autres villes du Gourara et du Touat semblent maintenir leurs positions, telles qu'Adrar, Timimoun et Aoulef. Ces villes avaient gardé leur rythme de croissance pour atteindre 42 000 habitants à Adrar, plus de 17 000 habitants pour Timimoun et 15 000 habitants à Aoulef en se démarquant chacune par un taux de croissance démographique de plus de 3%.

Photo n°04. **Aoulef : du ksar à la ville**

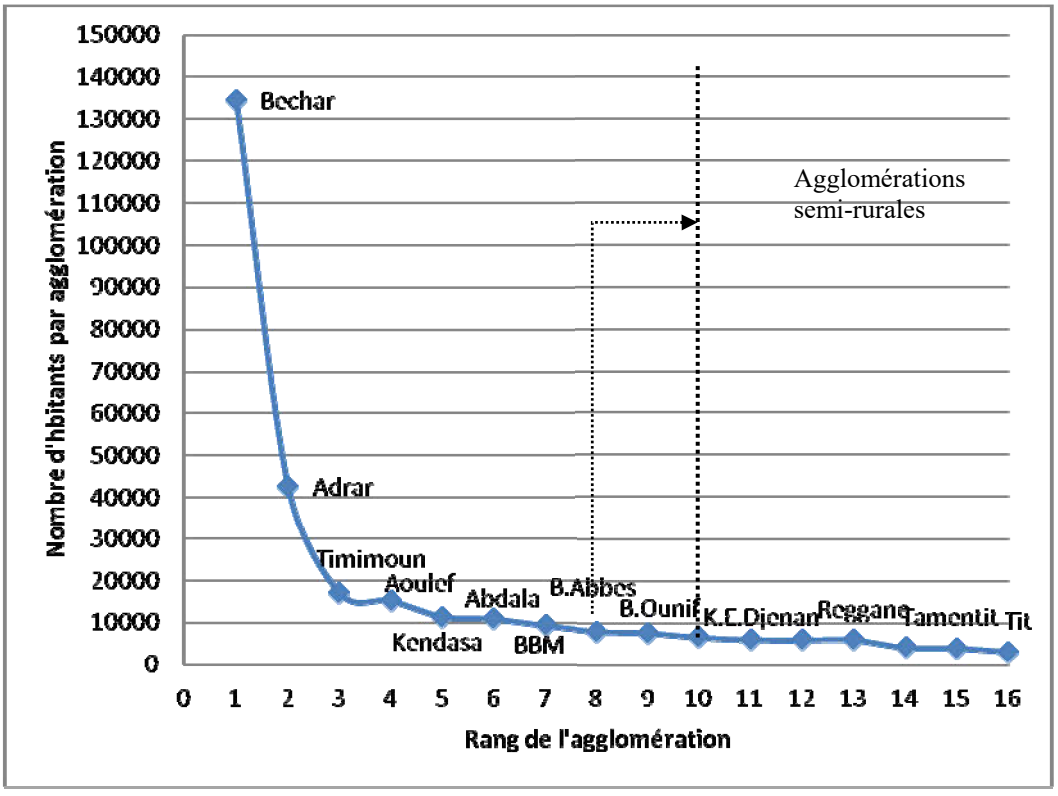


Figure n° 15 **Strates urbaines dans le Sud-ouest algérien en 1998**

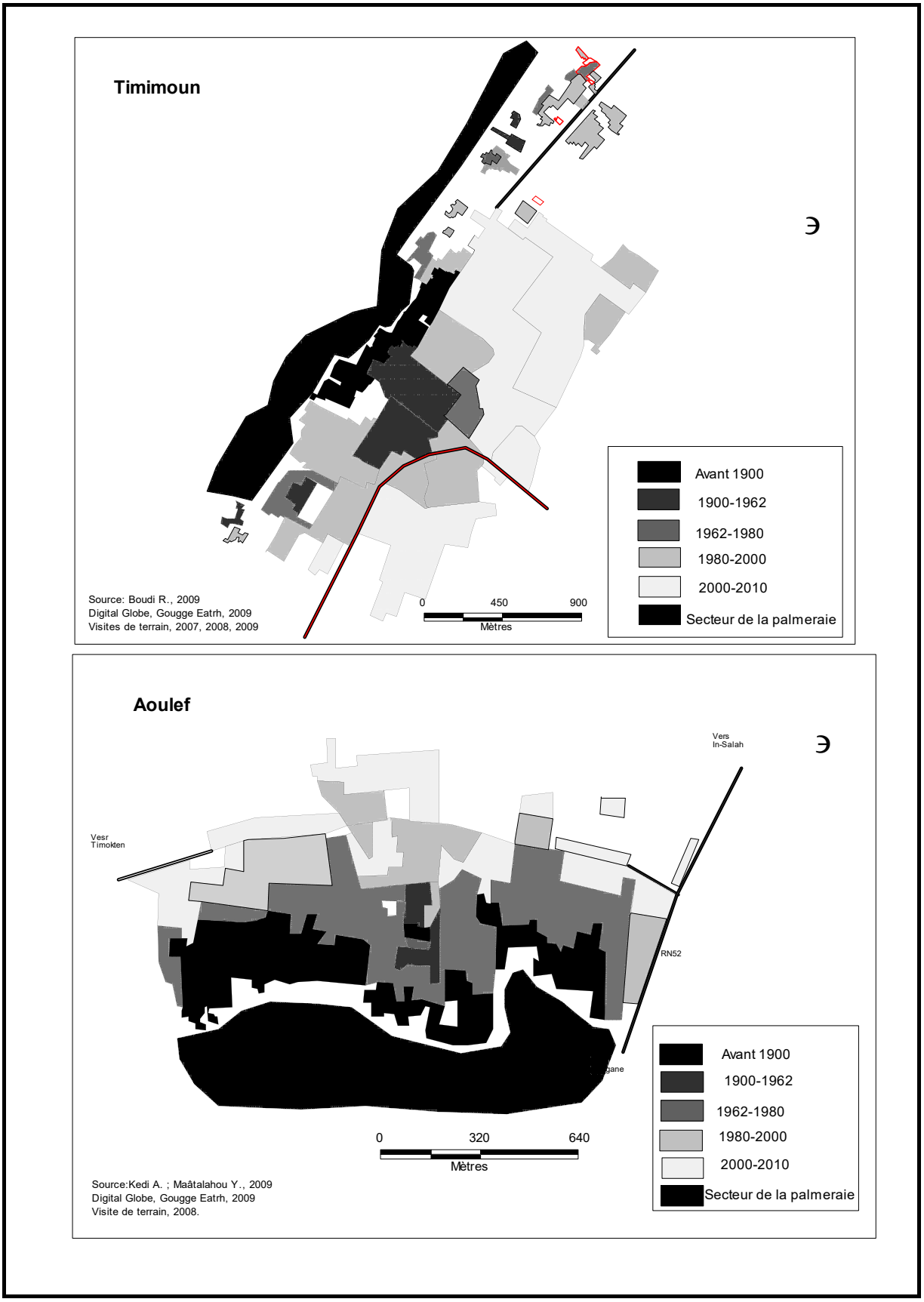


Figure 16. **Extension des villes intermédiaires du Sud-ouest algérien**

Cette période est marquée par la naissance d'une série de centres semi-ruraux d'un côté (tableau 6) et le déclassement de certains centres urbains d'un autre côté tels que Reggane et Bordj-Badji-Mokhtar suite à l'introduction de nouveau critère définissant l'urbain dans le recensement de 1998 (critères cités p.45), malgré qu'elles aient enregistré un taux d'accroissement de plus 10% entre 1987 et 1998. Le cas de ces deux agglomérations situées dans la wilaya d'Adrar, suscite un intérêt particulier car il reflète le paradoxe urbain en Algérie. Si on se réfère à la classification instaurée par l'ONS en 1998, le profil socio-économique des habitants de ces centres ne les qualifie pas d'avoir la vocation d'un centre urbain. Ceci dit, qu'il n'existe aucune adéquation entre le volume de leurs habitants, leurs croissances démographiques et l'éventualité de leur mutation urbaine.

Ces centres semi-ruraux jouent un rôle important dans la diffusion des services de premier niveau dans les zones rurales dans ces espaces. En effet, la présence d'une forte paysannerie dans le Touat et le Gourara incite au développement de ce type d'agglomérations (le taux d'urbanisation ne dépasse pas 27.26% pour le premier et 17% pour le deuxième). Ces agglomérations moins de 5000 habitants en 1987, enregistrent à leur tour une nette croissance avec une moyenne de 2 et 3% entre 1987 et 1998.

Dans le Touat, bien que les traits d'une nouvelle mutation prennent forme dans l'agglomération de Tamentit, enregistre un taux d'accroissement de 3,6% entre 1987 et 1998, soit 4 000 habitants en 1998. Cependant, Adrar reste l'agglomération la plus importante (42 700 habitants en 1998) dont l'expansion urbaine a galopé depuis sa promotion administrative en 1975, affichant un taux de 3,6% entre 1987 et 1998. Reggane avec 5 900 habitants (2,9%), figure parmi les centres semi-ruraux, pourtant classé agglomération urbaine dans le recensement précédent (1998).

Dans le Gourara, le taux d'urbanisation est le plus faible, révélant un cachet rural de la région. Cependant, la seule ville dans ce territoire à savoir Timimoun affiche un taux d'accroissent de 2,6% ; elle est considérée comme une véritable ville suite à l'acquisition d'une série équipements et le développement d'une structure commerciale assez diversifiée. L'agglomération de Tiberghamine, chef-lieu de l'Aougrout, a été classée semi-rural en 1987, enregistrant un taux de 3,1 % entre 1987 et 1998 soit une population de 6 000 habitants en

1998. Ceci permet de développer une centralité secondaire dans les espaces périphériques dans le Gourara.

Dans la partie sud-est de la wilaya d'Adrar soit dans le Tidikelt, l'espace se structure en s'articulant sur la petite ville d'Aoulef (15 229 habitants en 1998) et deux petits centres semi-ruraux à savoir Tit chef-lieu de et Kasbate-Djena (6 5000 habitants en 1998), agglomération secondaire dans la commune de Timokten. Si la première garde une dynamique spectaculaire après l'indépendance, c'est parce qu'elle représente un centre concentrant des équipements et des activités commerciales, quant au deuxième centre, il est plutôt le produit de la promotion administrative de 1985.

Enfin, la Basse-Saoura ayant le même profil de peuplement et de fonctionnement que celui du Touat et du Gourara, représente une urbanisation de moins de 18.9%, structurée autour d'une ville de petite taille (Beni-Abbès, 8 000 habitants en 1998)) à qui s'ajoute l'agglomération d'Igli, chef-lieu de daïra classé semi-rural. La ville de Beni-Abbès représentait depuis la colonisation le centre de gravité de la Basse-Saoura, rôle renforcé après l'indépendance par l'équipement et le commerce.

Cependant, la question d'emploi s'inscrit en toute sa complexité dans les préoccupations des politiques dans les deux dernières décennies où de multiples crises ont frappé le pays. Les pouvoirs centraux étaient confrontés à des pressions sociales (émeutes), revendiquant plus d'emploi pour les zones sahariennes (émeutes d'Ouargla, 2006). Devant les difficultés économiques des entreprises algériennes, incapables de créer une richesse et d'embaucher plus, le Sud-ouest en particulier se trouve dépourvus d'une telle possibilité de

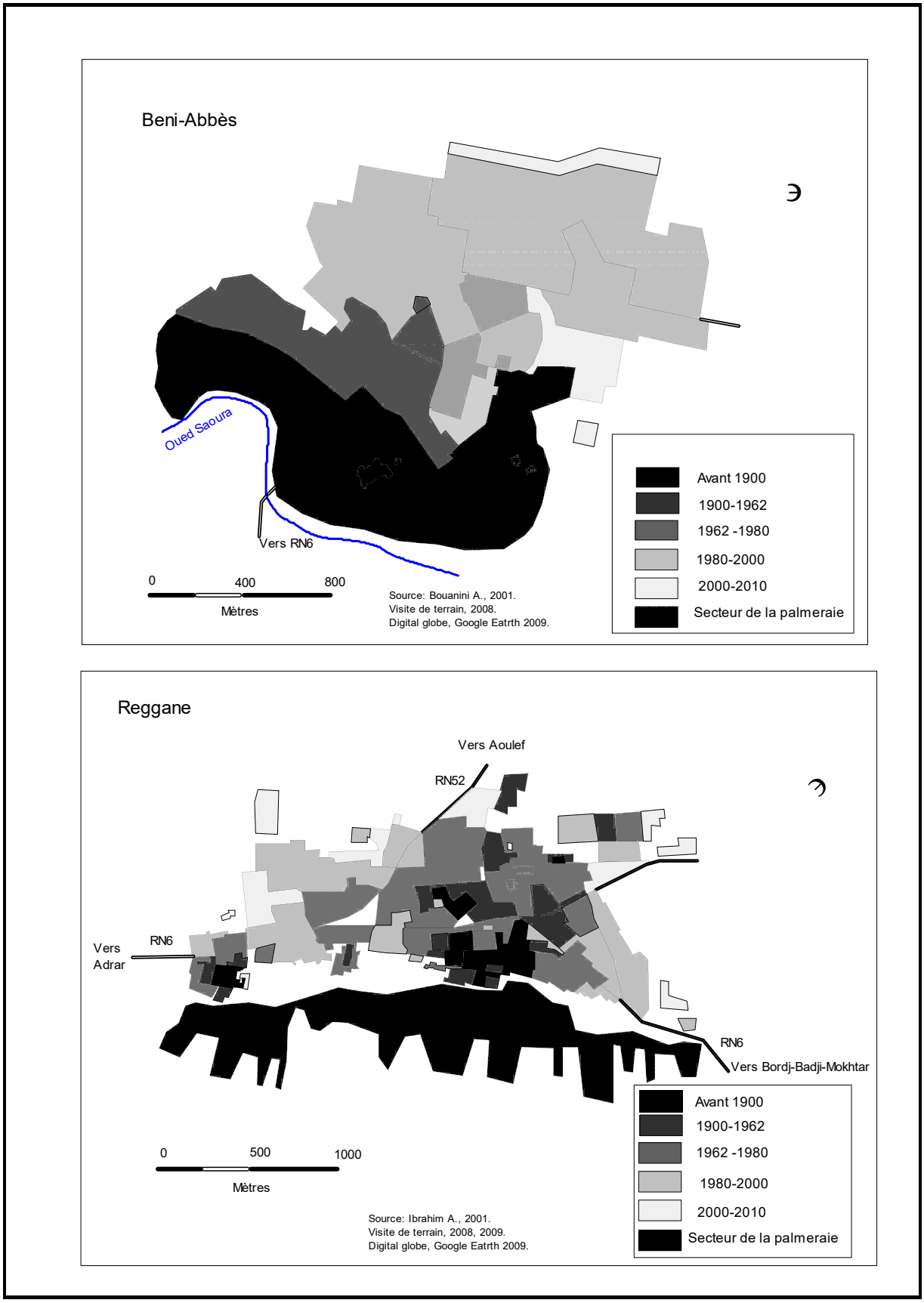


Figure 17. **Extensions des petites villes du Sud-ouest algérien**

création d'emplois, accentué par l'absence de tels investissements. Ainsi, le nombre important de jeunes qui s'inscrivent dans la liste des demandeurs d'emplois est important. Il est difficiled'avancer un chiffre réel sur l'emploi, puisque les autorités publiques masquent ces problèmes de chômage en jouant sur les chiffres. Le taux de chômage est qualifié par le pouvoir public au-dessous de 12% tandis qu'il est au-dessus de ce seuil pour certains experts économiques. « *Abderrahmane Mebtoul, économiste, estime dans une analyse que les taux annoncés au début de l'année en cours par l'ONS, concernant le chômage et le travail en Algérie, sont loin d'être réels* » (www. Algérie-dz.com).

Durant la période volontariste où l'Etat était le vecteur de la croissance économique, l'emploi était le résultat de plusieurs actions politiques et économiques menées par l'Etat dans une logique de redistribution des richesses de la rente pétrolière équitablement sur tout les territoires, et de créer à la fois des mécanismes qui permettent de peupler les zones sahariennes tout en espérant d'absorber une partie de la population habitante le littoral considéré comme ''saturé !''. Le défi résidait à attribuer à ces espaces du Sud-ouest de nouvelles fonctions économiques par le biais de tourisme, les services publics, les travaux de bâtiment et l'agriculture saharienne. Ces efforts ont été précédés par une tentative d'industrialisation en implantant quelques industries sous l'égide de l'économie planifiée, cas de Bechar et d'Adrar. Le poids de ces unités est certes négligeable actuellement, notamment avec les difficultés que connaissent le secteur industriel public dans une économie de marché voire de ''Bazard''. Ainsi, un processus de commercialisation, d'industrialisation des produits agricoles se met en place, permettant de créer des centaines d'emplois propulsé par la naissance de quelques activités industrielles d'agro-alimentaire (la tomate industrielle à Adrar).

La disponibilité d'un marché de consommation constitué par une masse de fonctionnaires et par une population locale, l'ouverture économique du pays et l'évolution des moyens de transport, ont permis d'orienter les emplois vers le secteur commercial. En effet, de nouvelles activités commerciales de détail et de gros se mettent en place dans ces centres. La fonction libérale constituée par des cabinets de médecins, des bureaux de consultation et d'expertise a aussi marqué cette mutation, notamment dans les villes de rang supérieur.

L'ouverture économique du pays, a réorienté la vision des politiques vers la promotion d'une économie fondée sur les petites et moyennes entreprises privées. Quant à l'Etat, il continue à s'investir dans les équipements publics, le logement et les infrastructures. La place

d'emploi résidait dans cette équation économique depuis la mise en place des réformes à partir du début des années 1990. Des agences spécialisées ont accompagné cette transition telles que l'Agence Nationale d'Emploi, l'Agence Nationale de Soutien à l'Emploi de Jeunes (ANSEJ), l'Agence National du Développement de l'Investissement (ANDI)…des centaines d'emplois ont été créés par ce dispositif dans le secteur de transport (voir chapitre II). Ceci dit, les centres sont affectés par ces actions, créant davantage des emplois dans le secteur tertiaire.

Tableau n°6 **Évolution de la population des centres semi-ruraux**

Agglomérations	Wilaya	Population en 1987	Population semi-rurale en 1998	Taux d'accroissement annuel
Tinoulef(Reggane)	ADRAR	4 332	5 977	2,92
Tilouline		3 854	5 363	2,99
Tit	ADRAR	2 430	3 160	2,37
Kasbate-el-Djena (Timokten)		1 093	6 583	17,39
Tamentit	ADRAR	2 824	4 034	3,24
Tiberghamine (Aougrout)	ADRAR	4 260	6 033	3,16
Bordj-Badji-Mokhtar	ADRAR	3 297	9 323	9,73
Igli	BECHAR	3 240	4 170	2,28

Source : - ONS, 2000
-ONS, 1988

En 2008, l'armature urbaine est ainsi formée d'une série de villes de différents rangs à savoir : une grande ville (Bechar), une ville moyenne (Adrar) qui a dépassé le seuil de 60 000 habitants, deux villes intermédiaires à savoir Timimoun et Aoulef avec plus de 20 000 habitants et six petites villes à savoir Kenadsa, Beni-Abbès, Abadla, Beni-Ounif et Bordj-Badji-Mokhtar et Reggane (entre 10 000 et 20 000 habitants) ainsi qu'un ensemble de petits centres semi-ruraux (entre 4 000 et 10 000 habitants). Les centres urbains et semi-ruraux situés au sud de la région se sont caractérisés par une forte dynamique propulsée aussi bien par des investissements publics que par la mobilité et les échanges qui s'effectuent au-delà des frontières. En effet, Bordj-Badji Mokhtar est un centre qui a pu, au bout de quelques

années, à passer du dernier au quatrième rang avec plus de 16 000 habitants, se positionnant ainsi devant les villes de la Saoura. A ceux-ci s'ajoute Reggane qui a franchit le seuil de 10 000 habitants et Aoulef qui a dépassé les 20 000 habitants.

Cette urbanisation a été soutenue par un programme de relance économique entre 1999 et 2004 et un autre programme complémentaire lancé entre 2005 et 2009 dans lesquels, l'Etat a tenté de promouvoir le cadre de vie des citoyens en prenant en charge les problèmes locaux liés à l'insuffisance des moyens communaux. Dans les espaces urbains, des actions multiples ont été entreprises dans ce cadre, visant à la réalisation des logements, à corriger les carences des voiries et des réseaux divers dans les villes et à doter ces espaces par des équipements socio-économiques manquants. Un programme assez ambitieux qui ne s'inscrit pas clairement dans une perspective d'aménagement du territoire mais révèle plutôt une logique de redistribution de rente pétrolière. L'aisance financière de l'Etat dans ces dernières années a transformé les villes algériennes en grands chantiers où le logement est la locomotive de cette dynamique.

A retenir :

- En 1966, l'armature urbaine dans le Sud-ouest était constituée d'un ensemble d'agglomérations s'articulant autour de la ville moyenne de Bechar (42 000 habitants) et cinq petites villes de moins de 5 000 habitants à savoir Abadla et Beni-Ounif dans la Haute-Saoura, Beni-Abbès dans la Basse-Saoura, exceptée Kenadsa (6 000 habitants), Adrar dans le Touat et Timimoun dans le Gourara.
- A partir de 1987, le Sud-ouest est marqué par la genèse des premiers centres semi-ruraux.
- En 2008, l'armature urbaine est formée ainsi d'une série de villes de différents rangs à savoir : une grande ville (Bechar), une ville moyenne (Adrar) qui a dépassé le seuil de 60 000 habitants, deux villes intermédiaires à savoir Timimoun et Aoulef avec plus de 20 000 habitants et quatre petites villes à savoir Kenadsa, Beni-Abbès, Abadla, Beni-Ounif (entre 10 000 et 20 000 habitants) avec lesquelles on peut intégrer Reggane ainsi qu'un ensemble de petits centres semi-ruraux (entre 4 000 et 10 000 habitants).
- Les taux d'accroissement annuel sont supérieurs à 4% entre 1966 et 2008 dans la majorité des agglomérations.
- La Haute-Saoura est le territoire le plus urbanisé (avec un taux de plus de 90%) ; le Gourara et le Tidikelt-ouest sont moins urbanisés avec un taux inferieur à 30%.

Conclusion

Le Sud-ouest algérien avait connu une croissance démographique galopante qui a concerné aussi bien les communes rurales que les communes urbaines. Cette croissance est soutenue par un volontarisme étatique et s'inscrit dans une vision de développement des espaces sahariens s'appuyant surtout sur la promotion administrative via deux découpages administratifs (1975 et 1985). Dans les dernières décennies, cette croissance se concentre dans les zones excentrées ou désenclavées situées dans la wilaya d'Adrar soit la partie méridionale à savoir la commune de Bordj-Badji-Mokhtar et les communes du Tidikelt-occidental telles qu'Aoulef et d'Akabli où les communes de l'Erg occidental comme Talmine, Ksar-Kaddour et Ouled-Aissa. Paradoxalement, les autres communes excentrées dans la wilaya de Bechar, soit dans la partie sud de la Basse-Saoura ou dans la partie nord de Bechar enregistrent des déficits dans la croissance de leur population. Cependant, la croissance de la population dans les communes les plus peuplées dans la wilaya d'Adrar reste intéressante par rapport aux communes de la wilaya de Bechar où ce taux recule d'une décennie à une autre.

Par ailleurs, la promotion administrative a donné une allure particulière pour la multiplication des agglomérations et la transformation de plusieurs ksour en petits centres. La concentration des équipements dans les chefs-lieux de commune et de daïras a favorisé leur croissance démographique au détriment des agglomérations secondaires bien que ces dernières soient importantes dans les territoires à ancien peuplement.

Bien que le Sud-ouest soit encore dominé par une dimension rurale dans la majorité de ses territoires, l'urbanisation prend une allure importante dans les quatre dernières décennies. Cette urbanisation est le produit d'un volontarisme étatique visant à promouvoir certains centres urbains pour faire face au déséquilibre de l'armature urbaine héritée de la colonisation. Ainsi, le découpage administratif et l'introduction des services publiques dans les centres promus ont permis la formation d'une série de villes de différents rang à savoir : une grande ville (Bechar), une ville moyenne (Adrar), deux villes intermédiaires (Timimoun et Aoulef) et quatre petites villes (Beni-Ounif, Kenadsa, Beni-Abbès, Abadla) auxquelles on peut intégrer Reggane ainsi qu'un ensemble de petits centres semi-ruraux. Ces villes ont pris une dimension spatiale particulière générée par la multiplication de leur population. Conséquemment, une crise de logement affecte ces villes due d'un côté à la croissance de la demande engendrée par de nouveaux habitants affluant dans ces villes, et d'un autre côté à la dégradation des anciens noyaux d'habitat, à savoir les ksour.

Cependant, ces villes sont dépourvues de toute activité industrielle importante, mis à part quelques petites unités industrielles privées ou l'installation d'une raffinerie à Adrar récemment (dans la commune de Sbaâ). L'économie urbaine est ainsi le résultat du développement du secteur tertiaire soutenu par les services publics et la genèse des activités commerciales. Ainsi, ces villes sont confrontées à un énorme problème d'emploi dû à l'absence de toute activité industrielle.

Chapitre II

Processus du développement économique et mutations sociales dans le Sud-ouest algérien

La vie économique dans les espaces oasiens se caractérisait autrefois par le travail agricole et par des échanges commerciaux sur lesquels reposait une organisation sociétale hiérarchisée où les rapports sociaux étaient structurés selon des réseaux ethniques. Affectant la structure d'emploi, les dynamiques urbaines ont entrainé la mutation socio-économique de ces espaces.

Ce dynamisme économique a été soutenu par un volontarisme politique de l'Etat dans les premières décennies de l'indépendance. Des actions menées par l'Etat pour développer ces espaces avaient accéléré les mutations des ces espaces aussi bien sur le plan spatial que social. Le développement des services publics liés à l'Etat avait généré la création de plusieurs postes d'emploi direct et indirect.

A la création des postes d'emploi par l'Etat dans la fonction publique notamment dans les centres urbains, s'ajoute l'émergence d'une nouvelle structure commerciale à partir des années 1990 ; une nouvelle période caractérisé par le désengagement de l'Etat. Le développement de l'emploi non agricole avait soutenu non seulement l'emploi dans les villes mais aussi leur centralité. Néanmoins, le soutien de l'Etat, avait marqué dans cette période la création des petites entreprises par le bais d'une politique d'emploi de jeunes qui a contribué plus à développer l'emploi dans les espaces urbains notamment dans les services. Dans l'espace rural, l'introduction de la loi de l'Accession à la Propriété Foncière Agricole (APFA) et la mise en place de Plan National du Développement Agricole (PNDA) ont révolutionné les anciennes pratiques agricoles et les rapports sociaux au sein de la société locale.

Par conséquent, des flux migratoires ont accompagné ces mutations économiques et spatiales, concernant aussi bien les espaces ruraux que les espaces urbains. En effet, une nouvelle population originaire du Nord algérien, attirée par l'emploi et le logement, s'est installée dans ces villes. Il s'agit souvent des cadres et des fonctionnaires ainsi que des commerçants, saisissant les opportunités de l'indisponibilité de personnes qualifiés sur place dans quelques domaines pointus générant une évolution de la demande sur des produits de consommation des ménages. Quant aux espaces ruraux, ils sont marqués par des départs massifs de leur force de travail, affectant leur ancien fonctionnement.

Conséquemment, ces dynamiques économiques ont mis en cause l'ancienne structuration sociale et ont concouru aux changements sociaux importants. Ainsi, il s'agit à travers ce chapitre de mettre le point sur l'importance des dynamiques économiques et des mutations socio-économiques qu'elles ont provoqué au sein de l'espace oasien.

II-1 Décadence économique dans le Sahara et crise des espaces ruraux

Après le glissement d'une partie des emplois du secteur agricole vers l'industrie et le bâtiment durant la période coloniale, les emplois basculent vers les services et le commerce après l'indépendance et notamment dans les deux dernières décennies. Développé après l'indépendance, le secteur tertiaire est stimulé par une urbanisation rapide des espaces sahariens et soutenu par un volontarisme étatique. Le découpage administratif de 1985 avait permis la genèse de certains services administratifs dans des localités récemment promues.

En effet, le développement de quelques centres urbains a généré la création de multiples postes d'emplois temporaires et permanents par le biais des chantiers de construction des infrastructures, de logements et d'équipements d'un côté, et par le développement des services de l'Etat et le commerce, d'un autre côté. L'Etat reste certes le principal acteur de la promotion économique dans cette zone où il est difficile de se prononcer sur la question d'un décollage économique du Sud-ouest. Ainsi, l'hypothèse d'une économie de services comme l'a annoncé (Blin L., 1990) : *« En dehors de ses activités agricoles traditionnelles, et bien sûr de l'exploitation des hydrocarbures, le Sud a surtout une économie de services, donc improductive, qui n'a pas de base locale »,* trouve une part de vérité puisque le secteur industriel est modeste pour ne pas dire inexistant et le secteur agricole n'arrive pas à créer une relance économique. La découverte des gisements des hydrocarbures ces dernières années dans la wilaya d'Adrar, nous laisse penser aux perspectives de développement industriel dans la région à l'avenir. Une raffinerie est déjà mise en place à Sbaâ créant 500 emplois directs et des centaines d'emplois indirects notamment dans le transport. Par contre dans les derniers plans quinquennaux, la filière du bâtiment est en développement rapide dû au lancement d'un programme assez conséquent dans les infrastructures, les équipements et les logements. Une simple visite sur terrain permet de constater l'ampleur de ces chantiers financés par le pouvoir central (voir figure n°18).

Les derniers recensements de l'habitat et de la population ne délivrent pas les informations concernant l'emploi par secteur, sauf pour le secteur primaire. Dans les wilayas de Bechar et

d'Adrar, on constate ainsi que la part des emplois agricoles est en baisse constante en faveur d'un secteur tertiaire en pleine expansion puisque le secteur secondaire est quasi absent, exceptée l'existence de quelques unités industrielles dans les grandes villes ou quelques emplois dans les hydrocarbures dans Sud-est.

Bien que l'Etat ait mis un dispositif particulier pour dynamiser l'agriculture, l'emploi agricole ne cesse de reculer proportionnellement dans toutes les communes du Touat et du Gourara. Ni la loi sur l'Accession à la Propriété Foncière Agricole (A.P.F.A.), connaissant un grand succès depuis 1983, ni le Plan National de Développement Agricole (P.N.D.A.) lancé en 2000, n'ont pu replacer le secteur tel qu'il était dans les premières années de l'indépendance. En effet, on passe de 90% des emplois dans le secteur agricole en 1966 dans le Touat et le Gourara à 20% en 1998, soit 4 761 et 2 230 emplois agricoles respectivement. Le déclin de l'emploi agricole est du à l'incapacité de ce secteur, notamment le secteur traditionnel à devenir rentable pour pouvoir répondre aux nouveaux besoins générés par la croissance de la population, d'autant que les problèmes liés à l'indivision des terres agricoles et au départ des harratine ont compliqué la donne agricole. Dans la Haute-Saoura où le phénomène d'urbanisation est plus poussé, la part de l'emploi agricole ne dépassait 9% en 1987 ; elle est en 1998 en dessus de 5%. Dans la Basse- Saoura où les traditions agricoles sont plus marquantes, l'emploi agricole n'a pas cessé de baiser pour passer de plus de 16% en 1987 à moins de 9% en 1998.

Le paradoxe d'une telle mutation agricole réside dans la part de l'emploi agricole qui est faible dans toutes les communes rurales de la Basse-Saoura et de la plaine d'Abadla, et ne dépasse pas 30% dans les meilleurs cas. Ces communes ont perdu la moitié de leurs emplois agricoles entre 1987 et 1998, sans évolution de l'emploi dans les autres secteurs. Cette baisse est nettement observée dans les communes de Lahmar, Mogheul, Erg-Ferraj, Mechraâ-Houari-Boumedienne dans la Haute-Saoura et dans les communes de Beni-Ikhlef et Timoudi dans la Basse-Saoura. Ce phénomène concerne quelques communes urbaines comme Beni-Abbès où les emplois s'orientent vers le secteur tertiaire.

Les communes du Touat sont également touchées par cette mutation. Le secteur agricole représente moins de 30% pour la majorité de ces communes, en exception d'In-Zghmir (605 emplois) et de Tsabit (445 emplois) où ce taux est de 35% ou de Tamest (46% soit 435 emplois). Les communes les plus proches de l'aire urbaine semblent s'orienter rapidement vers les secteurs non agricoles, en particulier dans les communes d'Ouled-Ahmed-Timmi,

Tamentit et de Bouda qui ont perdu beaucoup d'emplois dans le secteur agricole entre 1987 et 1998, passant de 36% à 16% pour la première, de 31% à 16% pour la deuxième et de 22% à 11% pour la troisième.

Dans le Gourara, même si l'emploi agricole est plutôt bien conservé, il ne dépasse pas le tiers des emplois dans la majorité des communes en 1998. Ayant tendance à s'urbaniser, les communes de Tinerkouk, de Timimoun, d'Ouled-Saïd et d'Aougrout enregistrent de faibles proportions d'emplois dans le secteur agricole en 1998, soit successivement 6%, 9.2%, 11%, 14% contre 38%, 49% et 40 et 29% en 1987. Excepté Ouled-Saïd, les activités dans ces communes sont dominées par le développement des services concentrés dans des petits centres ayant souvent une fonction administrative de chef-lieu de daïra. Dans les autres communes du Gourara, l'emploi agricole tend à baisser en passant de 70% à moins de 50% voire à moins de 40% comme à Talmine (265 emplois) et à Ouled-Aissa (222 emplois).

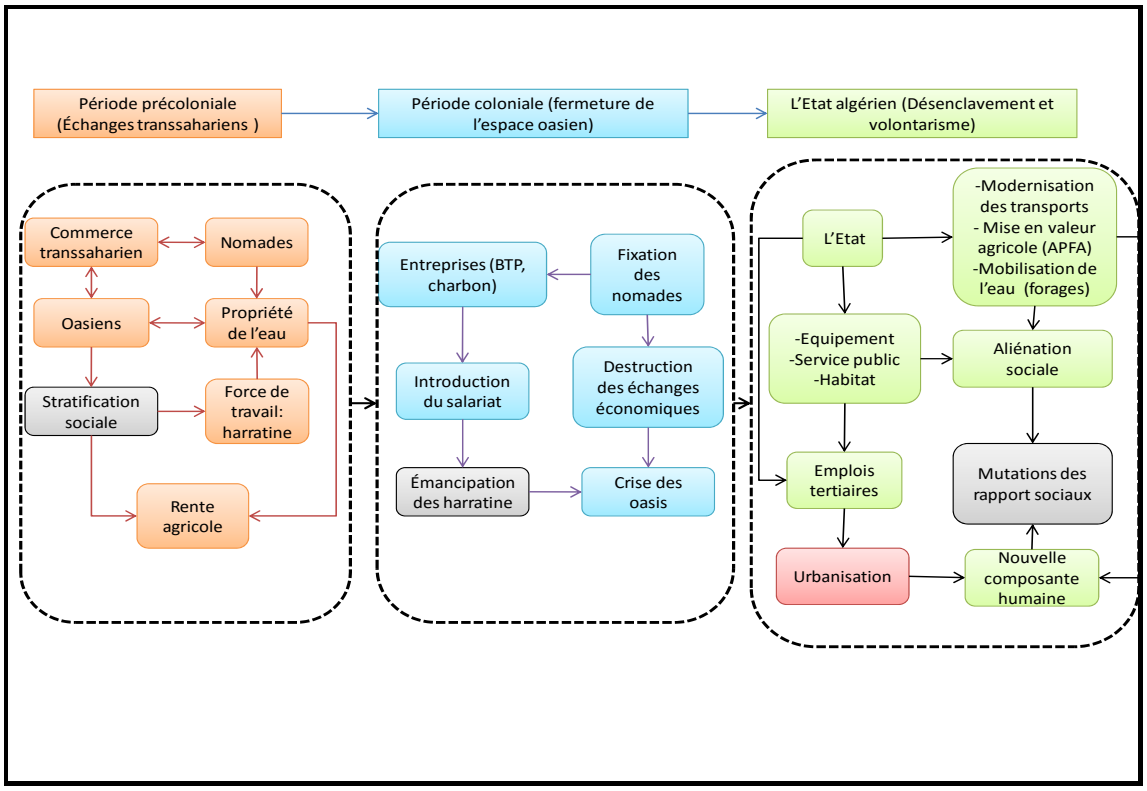


Figure n° 18. **Mutations socio-économiques des espaces oasiens**

Le début de cette mutation remonte à l'époque coloniale où les grands chantiers étaient entamés. Le glissement du nomadisme dans le Sud-ouest algérien vers un pastoralisme en se

concentrant sur la vallée de la Haute-Saoura, de la Zousfana, de M'giden dans le Gourara, l'Erg Occidental et l'Erg Raoui, en est la première résultante. Les échanges classiques entre nomades et sédentaires arrivaient à leur fin pour être remplacés par une nouvelle économie qui avait posé ses jalons suite à la découverte des gisements miniers, d'abord par le développement d'une activité d'extraction du charbon dans la région de Bechar, puis par la mise en place des chantiers d'exploration des hydrocarbures jusqu'au développement des bases d'exploitation dans le Bas-Sahara. Mais, c'est plutôt le recul du commerce transsaharien et la volonté de la colonisation à fixer les nomades pour dominer politiquement qui va favoriser le renversement de la structure socio-économique de la région. *« La dégradation du nomadisme en pastoralisme a provoqué la sédentarisation au Sud de nomades remplaçant leur capital troupeau par capital palmiers. Le surtravail au lieu d'être payé de tribut à l'extérieur, prend la forme d'une rente payée à l'intérieur »* (Granier J.C, 1980). La fixation des nomades avec l'arrivée de la colonisation avait asphyxié l'espace oasien au moment où la demande en eau et en produits agricoles s'est multipliée.

En effet, l'occupation française en Algérie fait disparaître assez rapidement des rapports qui étaient historiquement toujours importants. La sédentarisation des nomades, l'interdiction de la traite négrière et l'émancipation des harratine avaient bouleversé le fonctionnement de l'espace oasien. Ceci se manifestait par des départs vers le Nord et l'intégration de nouveaux emplois dans le secteur du bâtiment et des hydrocarbures, générant des effets néfastes sur la production agricole dans les oasis.

II-1-1 Sédentarisation des nomades dans le Sud-ouest algérien : rupture des échanges économiques traditionnels

Le rôle des nomades autrefois était essentiel dans l'économie saharienne. En effet, ils participaient au développement des échanges commerciaux transsahariens qui ont permis à de nombreuses oasis de s'intégrer dans un espace régional. Parallèlement, ces nomades fournissaient aux ksour les produits d'élevage tels que la laine et la viande en échange des produits agricoles des oasis. Bien plus, une partie de ces nomades possédaient du foncier agricole dans certaines oasis, soit en mettant en valeur des terrains agricoles ou en les achetant. Des jardiniers, souvent des harratine, ayant un savoir-faire, cultivaient ces terrains en association avec des nomades selon la formule de *khames* (1/5) ou en qualité de *Ghares*. Tandis que le premier contribue dans la production par sa force physique contre une part d'un cinquième de la production, le deuxième loue l'eau et la terre, et cultive des produits à son

choix. Ce système, en adéquation avec les conditions naturelles, avait permis de maintenir un équilibre aussi bien environnemental qu'économique dans l'espace saharien pendant plusieurs siècles.

L'arrivée de la colonisation dans le Sud-ouest au début du 20 siècle a déstructuré le mode d'organisation de ces espaces, où les nomades constituaient un élément incontournable. Accusés d'être au centre des perturbations en s'impliquant dans des incursions ''*rezzous*'' contre les oasiens ou les sédentaires, les nomades étaient qualifiés de barbares, de vandales et de pilleurs par les colonisateurs qui n'hésitaient pas à chercher les moyens pour les contrôler et les fixer, selon quelques écrits signalés par Bisson J. (2003) et Blin L. (1990) .

Constituant un danger à l'ordre public, la sphère tribale a été disloquée et remplacée par les appareils politico-militaires. Le nomadisme a fait l'objet des lectures discriminantes puisant leur doctrine tantôt dans la civilisation musulmane où Ibn-Khaldoun qualifia les migrations des arabes hilaliens comme catastrophiques, tantôt dans l'occidentalisme avec quelques thèses aussi bien dans l'Antiquité que contemporaines, qualifiant ainsi le nomadisme d'anti-civilisation : « *le nomade est le sauvage, celui qui est mobile, par rapport à l'homme, civilisation, fixé sur la terre. Sa vie associée à des animaux, devient, à la limite une vie animale ».* Ce jugement soulevé par Aurence O. (1993) cité par Bisson J. (2003), démontre à quel point le nomade était une figure de nuisance pour l'environnement, l'économie, les sédentaires et la civilisation selon les auteurs de cette thèse. Sur un autre plan, l'Etat-nation, unificateur n'accepte le nomade que s'il est fixé. « *Certes, il y a aussi des frontières chez le nomades, mais elles ne sont pas fixes ni définitivement établies, c'est pourquoi, l'Etat s'accommode du pastoralisme : à la différence du nomadisme, mode de rapport à l'espace, c'est un mode de production, donc de portée beaucoup plus limite, sur le plan spatial comme politiques »* (J. Despois, 1958). Bien plus, cet auteur qualifie ce nomadisme de contraignant devant l'émergence d'un Etat-nation, dont les solidarités tribales sont au cœur de ce problème. *« Leur différence globale était fondamentale : à la conception occidentale de 1'Etat- nation ancré dans des structures fixes, ils opposaient celle de groupes nomades, très mobiles, démocratiques ou hiérarchisés, voire parfois sans chef (comme les Toubous) où les décisions étaient collégiales et où la responsabilité à l'égard du monde extérieur était collective. Ces nomades devaient leur survie à la façon dont ils avaient su exploiter les maigres ressources du désert (élevage, cueillettes et culture) mais aussi aux profits qu'ils tiraient d'échanges commerciaux qui traversaient leurs territoires ».* (Gast M., 1988)

Néanmoins, une politique de transformation du nomadisme était entamée dans un objectif de démanteler les influences des nomades dans les espaces sahariens *« Le système colonial tendait à maîtriser totalement les grands ensembles en toute exclusivité mais en réduisant le plus possible les pouvoirs locaux »* (Gast M., 1988). Leur mouvement permanent nuisait non seulement à la stabilité de la région mais aussi il allait à l'encontre de la doctrine coloniale développée avant la découverte du pétrole par laquelle il était question de transposer la puissance de la France sur cet espace et, de constituer une continuité spatiale des colonies africaines et de sécuriser les routes commerciales. *« Le passage de ces territorialités «floues » sahariennes à une territorialité «dure » dans des Etats modernes a donc été le résultat d'une conception coloniale dont les intérêts étaient autres et dont les stratégies de gestion et de découpage favorisaient les contrôles d'un pouvoir dans les principaux centres de décision se trouvaient en Métropole ».* (Gast M., 1988)

L'instauration des frontières dans le Sahara par la convention de Niamey signée le 20 juin 1909 a anticipé non seulement le recul du commerce transsaharien mais a anticipé aussi la sédentarisation des nomades, *« tracée en pleine zone nomade, cette ligne ne tenait pas compte des inévitables mouvements de transhumance des pasteurs et de leur installation possible de l'autre coté de la borne »* Cornet P (1957) cité par Blin L. (1990). Ainsi, le Sahara s'est renfermé davantage pendant la colonisation qui a tourné son dos au développement de cet espace.

Conséquemment, le nomadisme s'est réduit en pastoralisme (Bisson J., 2003), l'autorité coloniale instaure des réglementations rétrécissant la circulation des tribus nomades. Le processus de démantèlement des tribus en petites fractions se croise avec la politique de fixation, et ce, pour amputer leur influence. Dans le sud, la fixation des Doui Meniaâ s'effectue sur plusieurs sites dans la région de Bechar, idem pour la tribu des Ouled-Sidi-Cheikh qui était fractionnée en plusieurs branches dont une partie était installée dans les ksour du Gourara, en particulier dans l'Erg. *« La fixation des nomade depuis 1906 aurait pu conjurer le sort : coupés de leur base marchandes, les tribus qui n'avaient pas d'assise pastorale solide ont subi le même destin que les Touareg, et ont de ce fait décidé d'opter à l'agriculture. Loin de participer directement aux taches hydro-agricoles proprement dites, elles n'ont fait que perpétuer les vieux clivages en venant grossir le rang des maîtres »* (Maârouf N., 1980).

Les impératifs sécuritaires des années 1950 ont contraint une grande partie des tribus nomades à se sédentariser. Le déclenchement de la guerre de libération avait obligé les militaires français à regrouper en force les nomades dans des camps pour éliminer toute forme de soutien au Front de Libération National (FLN). « *Pendant plus de trois ans, les nomades furent concentrés en d'immenses ''camps de regroupement '', tandis que les parcours dans le Grand Erg Occidental leur étaient interdits, et les chameaux qui, par atavisme, retournaient vers les zones de pâturage depuis toujours fréquentés par eux, abattus par l'aviation* » (Bisson J., 2003)

L'administration coloniale voulant se substituer au pouvoir des nomades exercé sur les territoires sahariens avait recouru au départ au contrôle de ces nomades. Le nomadisme se rétrécit pour devenir pastoralisme. La circulation des nomades pasteurs fut encadrée par la loi de 1927 nécessitant d'octroyer une autorisation pour se déplacer avec leurs troupeaux vers le Tell, poussant de plus en plus les tribus nomades à parcourir les pâturages sahariens qui se sont à leur tour rétrécis en fonction des intérêts coloniaux dans la partie méridionale (Hadeid M., 2006). Soupçonnées par la puissance coloniale de complicité avec la révolution, notamment pour l'acheminement des armes, l'assassinat des gardes européens le 20 octobre 1957 près de Timimoun par les méharistes Chaânba sur l'ordre du FLN, suivis par leur désertion, a replacé le nomade au centre de contrôle au Sahara. La circulation des nomades, vitale dans la Sahara pour l'existence des ksour sur la vallée de la Saoura et du Touat, a été carrément interdite dans le Sahara et l'Erg, vers la fin des années 1950, obligeant plusieurs tribus à se sédentariser.

a- <u>De la houillère au périmètre agricole d'Abadla : mutation socio-économique de la tribu des Doui-Meniaâ</u>

La politique de sédentarisation a bien concerné la tribu des Doui Meniaâ dans le Sud-ouest algérien dont la fixation commença par le développement des houillères de Kenadsa et passa par le développement d'une activité agricole dans le secteur d'Abadla pour s'achever par une fixation forcée en 1958.

Capot-Rey R. constate en 1952, que deux faits ont perturbé la vie traditionnelle de cette tribu : « *le premier est le développement pris par l'exploitation des houillères, d'abord localisé à Kenadsa ; pendant la guerre, un deuxième puits a été ouvert à Bechar, puis un troisième à Sfia, une trentaine de kilomètres au nord du Guir : la mine va au-devant des*

nomades[…] *l'autre fait a été la création en 1947, d'un secteur d'amélioration rurale SAR, le premier dans le Sahara ».* Sur les 3 000 travailleurs dans la houillère de Bechar, 2 300 font partie de la tribu de Doui-Meniaâ, selon le même auteur.

Le déclin du nomadisme de cette tribu, explique Capot-Rey R. (1952), est lié aussi à la prolétarisation qui l'avait précédé et non pas au travail des mines. Ces travailleurs étaient toujours prêts à quitter leur emploi quand ils réussissent à épargner de l'argent pour acheter quelques têtes de moutons et constituer un troupeau, *« ainsi le travail à la mine, contrairement à ce qu'on pourrait imaginer, n'entraîne pas la sédentarisation définitive des ménages »* (Capot-Rey R., 1952).

Le processus de sédentarisation s'achève en 1958 lorsqu'une grande partie de cette population (8 000 personnes) fut fixée par l'armée française sous un prétexte sécuritaire dû au déclenchement de la guerre de libération en Algérie. Soupçonnée d'appuyer logistiquement le FLN en contribuant à l'acheminement des armes, les Doui-Menaâ avaient été fixés principalement à Abadla, Bechar, Kenadsa et Ksi-Ksou (Atlas des départements sahariens, 1960) ; la deuxième partie de cette tribu fut fixée à Tafilalet au Maroc, suite à l'instauration des frontières bien avant cette date.

Seulement, le déclin de la demande mondiale de charbon, sa qualité moyenne dans le Sud-ouest et la découverte du pétrole avaient entraîné des effets catastrophiques sur les ouvriers de la houillère puisque la diminution de l'activité avait causé le chômage d'une grande partie jusqu'à sa fermeture en 1964, après la fin de la colonisation. Un projet de mise en valeur du périmètre agricole accompagné par l'implantation de quatre nouveaux villages agricoles a été mis en œuvre dans les années 1970 et appuyé par un transfert d'eau depuis le barrage de Djorf-Torba qui fut construit en 1969 pour irriguer la plaine d'Abadla. Le projet visait plus à transformer la population nomade de la région, principalement les Doui-Meniaâ. Cette idée avait déjà posé ces prémices durant la colonisation en 1947 avec la création des S.A.R (secteur agricole rural), concrétisée après l'indépendance par la création du domaine d'Abadla. D'une gestion socialiste découlant de la révolution agraire avec la création de trois coopératives agricoles, aux exploitations agricoles individuelles ou collectives, les résultats sont décevants. L'eau de barrage présente 60% des eaux d'irrigation dans la Haute-Saoura et se concentre essentiellement dans la commune d'Erg Ferraj avec 115 068,50 M^3 par jour. Ce projet est voué à l'échec parce que les traditions agricoles sont moins ancrées dans ce territoire où la majorité de la population est issue d'un milieu de nomades.

b- Sédentarisation des Chaânba à Adrar et Timimoun permettant de consolider les réseaux commerciaux

Confisqué de ses pouvoirs de ''maître du désert '', le nomade fut réintégré dans les compagnies méharistes de l'armée française. Parfait guerrier, il est sollicité à jouer un rôle déterminant dans l'instauration de la sécurité dans la région. Ainsi, il est transformé d'un ennemi à un collaborateur. En effet, la réussite de ''la pacification'' du Sahara revient en partie à la contribution des méharistes constitués essentiellement par des nomades, notamment les Chaânba. « *Les conquêtes militaires sahariennes ont été menées en grande partie avec des troupes locales bien encadrées et bien armées* » (Gast M., 1988). Les difficultés pour ravitailler les troupes éparses dans les oasis du Touat et de la Saoura, menacées par les attaques ''*Beraber*'' (Aït-Khebbach) du Sud marocain avaient dicté cette idée. Doté d'un budget spécifique, la formation de ces unités le 1er avril 1902 avait même précédé la création des territoires du Sud le 24 décembre 1902 (Bisson J., 2003). Cependant, l'intégration des Chaânba dans le corps des ces compagnies n'était pas aussi simple car il a fallu attendre le consentement des Ouled-Hamza, fraction de la tribu des Ouled-Sidi-Cheikh, qui exerçaient une influence sur les Chaânba par le biais de ses réseaux confrériques au Sahara (Zaouïa Chaïkhia- Boubakria).

De réputation méharistes, dominant l'axe méridien central entre Ghardaïa et In Salah, les Chaânba avaient bien profité de la colonisation pour élargir leur champ de rayonnement sur la partie du Sud-ouest et notamment le Gourara et en petite partie la Basse-Saoura et le Touat. Les Chaânba (tribu arabe hilalienne installée à Metlili, à proximité de la vallée du M'zab) sont considérés parmi les tribus nomades les plus influentes de la région, ayant joué un rôle économique important (Capot-Rey R., 1952). Connaissant sa capacité de mouvement dans le Sahara, la colonisation n'a pas hésité à séduire les Chaânba pour les mettre à son service, et ce, en les engageant dans la police du Sahara, créée pour sécuriser les zones sahariennes.

Leur rôle dans le Gourara et dans la Basse-Saoura est considérable où ils étaient 884 âmes qui dominaient l'axe Timimoun- El Goléa en parcourant la vallée de M'guiden, et 800 âmes parcourant la vallée de la Saoura entre Beni-Abbès et Igli et jusqu'à Tabalbala. Leur principale station fut Timimoun dans le Gourara, où beaucoup d'entre eux furent sédentarisés dans le village juxtaposant le ksar, une partie à Ben- Abbès, Igli et Tabelbala et à Adrar.

Originaire d'une région ayant des traditions commerciales, ces Chaânba investissent leur capital relationnel et leur parfaite connaissance des circuits sahariens pour redevenir les maîtres du Sahara, développant ainsi des réseaux commerciaux dans le Gourara et principalement à Timimoun, à Adrar mais aussi à Beni-Abbès, après avoir réussi d'utiliser les nouveaux transports motorisés. Ces anciens méharistes de l'armée française, sillonnent le Sahara et assurent l'écoulement des produits agricoles des oasis, notamment les dattes, le henné et le tabac produits au Touat et au Gourara. Et ce n'est pas par hasard que les Chaânba de Timimoun montaient en action puisque le Gourara produit à lui seul 60 000 qx de dattes et le Touat 45 000 qx Le quartier Hataba dans la partie coloniale d'Adrar devient le quartier commercial dominé par les Chaânba durant les dernières années de la colonisation. Ainsi, une nouvelle bourgeoisie commerciale appartenant à cette tribu est née dans les agglomérations du Touat, du Gourara et secondairement dans la Basse-Saoura.

c- La propriété foncière des nomades dans les oasis : l'alternative agricole

La fixation des nomades avait non seulement entraîné le surpeuplement des oasis et perturbé l'équilibre environnemental, mais elle avait anticipé la détérioration de l'économie saharienne. La disparition du nomadisme et, par conséquent, celui des échanges commerciaux régionaux avaient appauvris par la suite la population oasienne. Ainsi, les oasis s'enclavent et se ferment sur elles-mêmes puisque les échanges extra-muros déclinent. Le nomade, sans un savoir-faire agricole, va puiser son existence dans les oasis en faisant appel aux harratine pour la mise en valeur de ses parcelles agricoles ; beaucoup de nomades possèdent des biens fonciers et des habitations dans les oasis qui sont sous leur domination. Ces terres étaient travaillées par les ksourien, en tant que *khames* ou ''*Ghares*. Étant bien répandu, le concept du métayage valable avant la colonisation arrive à sa fin puisque l'émancipation des harratine par la colonisation avait dépourvu les oasis de sa main d'œuvre servile.

Les Ouled-Djerir parcourant la partie nord de la Zouzfna et possédant des jardins de l'Ouakda et de Debdaba prés de Bechar, recourent à la culture de leurs terres après leur sédentarisation qui s'est effectuée sur ces sites. Dans les oasis de Taghit, les Douia Meniaâ avait des terres agricoles cultivées par des ksouriens. Dans le même ordre d'idées, la tribu des Zoua, originaire de la région d'El-Bayadh, vient se fixer dans les oasis de la Saoura mais plus particulièrement dans celles du Gourara où elle possède un certain nombre de palmeraies dans le Tinerkouk, le Taghouzi et l'Aougrout. Cette tribu exerce des influences religieuses sur une partie du Gourara et le Tidikelt où une grande zaouïa a été édifiée près d'In-Salah

(Foggarat-Zoua). Possédant des biens fonciers dans ces oasis, quelques familles Zoua vivent de la rente agricole après leur sédentarisation achevée en 1958, suite à l'interdiction de pâturage dans l'Erg Occidental. Le processus de sédentarisation des Ghenanma est bien ancien, mais il s'est achevé avec la colonisation. Les nomades Ghenanma se fixaient dans des ksour et villages édifiés dans certaines oasis tels que Beni-Abbès, Ougourta, Tatmert et El-Ouata. Sans grande influence, ils n'avaient pas dynamisé économiquement la région sauf par le développement de quelques agglomérations. La grande masse de cette tribu a été fixée à Beni-Abbès, ce qui a contribué à son expansion. Cette sédentarisation a affecté l'équilibre oasien au moment où la pression démographique a entrainé une utilisation massive des sources naturelles en particulier l'eau. Au-delà des effets néfastes sur l'écosystème, la population s'est appauvrie puisque les circuits économiques se trouvent entravés. Ainsi, l'espace oasien plonge dans une crise multidimensionnelle.

II-1-2 Déclin de l'agriculture traditionnelle saharienne : déperdition de la force du travail agricole

L'introduction du salariat dans les espaces oasiens a imposé une nouvelle ère d'émancipation des harratine en leur permettant de diversifier leurs ressources financières. Loin du débat sur l'agriculture que peut susciter une telle question, une nouvelle forme de travail a émergé au Sahara, cassant l'organisation économique et sociale séculaire de la société locale. L'influence de certaines classes au sein de la société oasienne devient obsolète. « *L'équilibre séculaire risque d'en être brisé. A cet égard les recherches de pétrole, vitales pour l'économie occidentale, exercent une action particulièrement néfaste sur l'agriculture saharienne ; l'ouvrier agricole indigène, qui ne reçoit du propriétaire de la terre qu'il cultive que 100 à 150 francs (lorsqu'il est payé en espèce), ne peut que chercher à se faire embaucher comme manœuvre dans un chantier pétrolier où il sera nourri et payé de 400 à 600 franc par jour* » (Labasse J., 1957). Les maîtres sans savoir faire agricole sont dépourvus de leur force de travail traditionnelle et ont des difficultés à trouver une forme de substitution.

Bisson J., (1960) a évoqué l'injection des pensions et des retraites pour soutenir financièrement quelques familles, constituant ainsi une nouvelle ressource financière pendant la période coloniale. Les personnes âgées de plus de 65 ans percevaient une aide financière suite à l'instauration de fond de secours. Les non-voyants, nombreux dans certaines oasis, bénéficiaient à leur tour d'aides sociales. Enfin, les premières retraites introduites dans le Sahara étaient versées au profit des anciens militaires et combattants de l'armée française.

L'apport de ces aides est certes minime mais il est comblé par l'activité agricole pour certaines familles aux ressources limitées, représentant le cinquième des rentrées monétaires dans le Gourara soit 100 millions de francs à cette époque.

Sur le plan social, la société oasienne est déstructurée avec la sédentarisation des nomades et l'émancipation des harratine, générant une déstabilisation de la production agricole au sein de l'espace oasien (Bisson J., 1986b). Ce système de production s'articulait sur des rapports de domination régis par un ordre social hydro-féodal déterminé par une stratification de la société oasienne. En effet, le système social oasien est le produit d'influence d'une noblesse, acquérant une forme de pouvoir politico-religieux, dont les harratine, généralement métis ou noirs, anciens esclaves, fournissaient la main d'œuvre agricole et constituant la classe du prolétariat. La classe des roturiers de race blanche issue d'une population arabe ou berbère, représentant les hommes libres *« ahrar »,* versent une redevance appelée la « *zakat »* (impôt religieux) pour la classe religieuse. Ces rapports avaient permis à la classe des *chorfa* et des *merabtine* de s'enrichir et de pacifier leurs relations avec les nomades, en payant un tribut.

Conséquemment, la production agricole n'a cessé de reculer, situation aggravée par l'abandon sensible des travaux d'entretien des foggaras, selon (Labasse J., 1957) *« partout la culture est délaissée par les cultivateurs eux-mêmes, le ksourien aujourd'hui fuit la vie agricole »*. Selon le même auteur, la production des dattes par habitant a diminué dans les territoires du Sud pour passer de 300 qx/hab. à 100 qx/hab. entre 1930 et 1950. L'auteur évoque deux motifs pour expliquer cette mutation : l'assèchement des ressources hydriques et la croissance démographique. Nous croyons aussi que la fixation des nomades et le recul de la mobilité sont aussi des éléments clés pour comprendre cette mutation.

Photo n° 5. **Jardins abandonnés dans la palmeraie de Timimoun**

Après l'indépendance, l'État algérien avait adhéré au même principe d'émancipation. Un discours de libération avait réussi à mobiliser les harratine, constituant le premier pas d'une future aliénation sociale dans le Sud algérien durant la guerre d'Algérie (Blin L., 1990). Le FLN a opté pour un discours à la fois populiste envers les classes démunies et ferme vis-à-vis des hésitants afin d'avoir des adhésions de masse. Nombreux étaient les harratine qui ont rejoint la révolution, notamment dans le pays des Touareg. A partir des années 1970 et 1980, l'égalitarisme avait contribué largement à leur émancipation, d'abord par la révolution agraire qui a concerné quelques parties sahariennes (Gourara), puis par la loi d'accès à la propriété foncière agricole. Les politiques sociales progressistes, notamment dans l'enseignement et l'habitat, ont bien renforcé la préoccupation de la promotion sociale de toutes les composantes sociales de la société algérienne.

II-1-3 Nouveaux chantiers dans le Sud-ouest : premières formes de mobilité

A partir des années 1950, l'emploi s'orientait vers le bâtiment et l'industrie dans le Sahara algérien, suite à la découverte de grands gisements miniers et des hydrocarbures. Ayant du mal à mobiliser la main d'œuvre extérieure (européenne ou celle du Nord algérien), ces grands chantiers ont fait appel aux populations locales. Ces recrutements ont fait coulé beaucoup d'encre dans la mesure où le ksourien a été perçu comme incapable de sortir de son oasis : « *le sédentaire ne peut pas s'éloigner de la palmerais sans risquer la mort* » ; bien plus, le nomade, insoumis, est jugé inapte pour le travail manuel. « *La géographie universelle*

affirme de le considérer comme indigne » (Roux M., 1996). Aussitôt, ce débat fut dépassé pour intégrer les nomades (comme ceci a été montré un peu plus haut) et les ksouriens dans ces nouvelles activités.

Sur le terrain, la donne a changé, puisqu'une partie de la population ksourienne n'a pas hésité à intégrer les nouveaux emplois proposés par les compagnies de prospection où d'exploitation. Libérés par la colonisation de leur soumission esclavagiste, les harratine étaient les premiers à fournir la main d'œuvre nécessaire à ces chantiers, suivis par les autres catégories de la population, les nomades en particulier. Ceci avait constitué le premier pas bouleversant le processus de fonctionnement des oasis, affectant entre autre son organisation sociale.

Ainsi, les ksouriens ont été contraints d'effectuer des déplacements pour assurer leur existence. Seulement, leur mobilité était contrôlée puisqu'ils ne pouvaient quitter leurs oasis que pour aller travailler dans les chantiers sahariens. La migration vers le nord nécessitait une autorisation administrative des militaires. Et pour une répartition équitable des gains, l'administration coloniale avait instauré des feuilles de roulements pour les travailleurs de ces chantiers, d'une manière à permettre au grand nombre possible de ksouriens de se relayer.

Les régions de Colomb-Bechar, Reggane, El-Goléa avaient constitué les points d'affluence de ces mobilités saisonnières. Bechar avec son poids administratif, drainait les travailleurs de toute la région du Sud-ouest (Atlas des départements sahariens, 1961), notamment de la Saoura et du Gourara. Reggane constituait un des centres de concentration d'emplois les plus dynamiques de la région après Bechar, du fait que la colonisation y avait lancé un programme ambitieux non seulement dans la prospection des hydrocarbures mais aussi dans l'énergie atomique. Ces chantiers avaient introduit la création de 3 200 à 3 400 emplois répartis entre travailleurs Touatis qui constituaient 1 600 à 1 700 ouvriers et Gouraris qui étaient estimés à 1 000 employés, ou même les travailleurs venus de la Saoura qui étaient de l'ordre de 300 à 400 ou d'Aoulef qui en comptait 300 ouvriers. Ces migrations temporaires ont concerné des oasis de la région du Gourara où une diversification des destinations a été observée par Bissson J. (1960) ; à Tinerkouk où 175 habitants travaillent à Reggane et 50 à El-Goléa, ou à Aougrout où 36 habitants travaillent dans la région de Bechar.

Ces espaces sahariens se trouvent ainsi en situation paradoxale : tandis que le nomade se sédentarise dans l'oasis, le ksourien se nomadise en sortant de son oasis. Bien plus, le

ksourien mieux payé, préfère le travail dans le secteur secondaire qui lui ramène trois fois la valeur du travail dans les jardins. Par contre, J. Bisson positive cette mutation car pour lui, les oasiens restent attachés à leur oasis d'origine où en retour ils réinjectent une partie de leurs ressources nouvelles pour le financement de la construction d'une maison familiale ou l'achat du matériel agricole, en particulier les motopompes qui leur permettaient d'accéder à la propriété.

II-2 Processus de développement socio-économique des espaces sahariens dans le Sud-ouest algérien

Afin de remédier aux dysfonctionnements constatés durant un siècle de transformations économiques dans le Sahara amorcées par la colonisation, l'Etat algérien a mené une politique de développement de ces territoires qui s'articule sur le renforcement des services à caractère social et sur le développement du secteur agricole par le biais des nouvelles mises en valeur agricoles. Si le changement est apparu dans la structure économique des communes sahariennes, il relève de l'Etat algérien qui s'est sérieusement engagé dans la valorisation des espaces sahariens qui s'équipent, se dynamisent et s'urbanisent. Quelle est la nature de ces actions de développement, quels espaces ont été ciblés et quels effets entrainent t'elles sur les mutations de la société locale?

II-2-1 Tentative de la relance de l'agriculture saharienne : accélération des mutations sociales dans les espaces ruraux

Face à l'élévation de la facture alimentaire suite à la croissance démographique du pays et l'amélioration du niveau de vie, l'Etat algérien avait opté pour la revalorisation agricole des espaces sahariens considérés comme une immense réserve foncière. De ce fait, il adopte une démarche populiste et développe un discours politique alarmant concernant la sécurité alimentaire du pays et les menaces d'une telle dépendance de l'étranger. Ceci justifie selon Dubost D. (1986) le recours de l'Algérie aux mises en valeur agricoles, et ce, par le biais de la loi de l'APFA de 1983 et l'aménagement de plusieurs périmètres agricoles dans Sud-ouest. Par le biais de l'emploi agricole et surtout par le biais de l'accès à la propriété, les mises en valeur agricoles permettront de stabiliser la population, notamment jeune, et de dynamiser ces territoires. L'abondance de l'eau dans le Sud-ouest avait donc permis de mettre en place des plans de développement du secteur agricole dans ces zones sahariennes.

a- L'eau : un moyen de contrôle territorial et de développement agricole

L'agriculture saharienne prend de l'ampleur avec le recours massif à l'utilisation de l'eau souterraine. L'Etat s'engage à financer des centaines de forages pour l'irrigation compte tenu de leurs fortes potentialités hydriques souterraines. Le progrès technique, grâce aux travaux d'exploration des hydrocarbures, a permis aux zones sahariennes de multiplier la capacité de mobilisation des eaux, limitée depuis longtemps dans le système traditionnel (puits, foggaras). L'Etat n'hésite pas à déployer les moyens financiers nécessaires et de recourir aux techniques les plus performantes à cet effet afin d'assurer la réussite des différents plans de développement territorial. Il entreprend ainsi, des grands chantiers d'hydrauliques dans la construction des forages, des bassins de stockage et des réseaux de distribution.

En effet, l'eau avait constitué le centre de la richesse de certaines classes sociales dans la société oasienne du Sud-ouest. Le statut social des familles ne se déterminait pas par la propriété foncière mais par leurs capacités de mobilisation de l'eau, définissant une aristocratie hydro-féodale. « *Au Gourara, la terre cède à l'eau son caractère foncier. L'eau est l'élément juridiquement dominant du fond. La terre et l'arbre sont des accessoires. La propriété foncière est la propriété de l'eau* » (Granier J.C., 1980). L'accès à l'eau s'articulait sur l'esclavage ou sur la force de travail des harratine. Ainsi, la richesse se retrouvait entre les mains des familles qui avaient beaucoup de serviteurs, exploitant une main d'œuvre gratuite, car sa mobilisation nécessitait beaucoup d'investissements en force de travail et en temps. Elle s'effectuait grâce à un système ingénieux des foggaras dans le Gourara, le Touat et le Tidikelt, et par la technique de puits à balancier dans la Saoura. Grâce à la topographie et à la création d'un réseau de galeries souterraines (parfois de plusieurs kilomètres), le premier système permet de drainer l'eau jusqu'aux jardins et au ksar. Le second s'articulait plutôt sur la mobilisation des eaux de la nappe phréatique qui se rechargent par l'oued Saoura coulant pendant les périodes de crues.

Datant de plusieurs siècles (10ème siècle), le nombre élevé de foggaras dans la wilaya d'Adrar témoigne de l'ampleur de la force de travail engagée. En effet, 1 385 foggaras dont 926 foggaras vivantes mobilisant 80 millions de m^3 par an sont recensées en 2008. Ces foggaras sont raccordées par 182 238 puits dans la wilaya d'Adrar, irriguant les jardins de 210 Ksour. Dans les cinq dernières décennies, plusieurs études menées sur le niveau et le débit des foggaras (Bellal S. A., 2001) et (Otmane T., 2010), ont montré que le débit produit par l'ensemble des foggaras d'une palmeraie ne variait pas de façon significative et que les

baisses unitaires résultaient, soit d'un défaut d'entretien, soit de l'agrandissement des foggaras voisines. Ils notent que le débit total actuel par région naturelle semble se réduire par rapport à la situation de 1960 pour passer de 3665 l/s à 2853 l/s en 1998, enregistrant une différence de débit de (- 812 l/s), soit près de 22 % du débit antérieur (tableau 7).

Tableau n° 7 **Prélèvement des débits des foggaras par région de la wilaya d'Adrar entre 1960 et 1998.**

Régions	**Débits Litre par Seconde en 1960**	**Débits Litre par Seconde en 1998**	**Différence de Débit entre deux dates L/s**
Gourara (Timimoun)	887	886	-1
Touat (Adrar)	2085	1622	-463
Tidikelt (Ain Saleh)	693	345	-348
Total	**3665**	**2853**	**-812**

Source : Bellal S A., 2001

Le recul de débit des foggaras et le nombre de foggaras mortes attestent des changements opérés non seulement dans l'aménagement hydraulique dans cette zone mais aussi des changements sociaux dus à l'émancipation des harratine. Quittant d'abord l'oasis durant la colonisation, puis le travail agricole après l'indépendance, pour devenir propriétaire foncier avec l'APFA, la main d'œuvre servile ne constitue plus la force de travail qui menait les travaux hydrauliques dans les oasis. En perdant le contrôle de l'eau, l'aristocratie locale se trouve dépourvue de son rôle traditionnel. Ceci concerne le Tidikelt et le Touat où les mises en valeur agricoles sont plus importantes impliquant aussi bien la population locale par toutes ses composantes (en particulier les harratine) que les nouveaux agriculteurs issus du Nord du pays. Par contre, si le Gourara préserve ses ressources, c'est parce qu'il est constitué d'une majorité de harratine métissés aux Zénètes, ayant accédé à l'eau au fil du temps (Bisson J, 1986a).

Le deuxième facteur est lié à l'urbanisation dans ces espaces et s'illustre bien à travers l'exemple des centres urbains dans le Touat-Gourara où les foggaras sont secouées aujourd'hui par ces mutations. Ayant assuré la prospérité et la réputation agricole des oasis les plus importantes comme Timimoun, Ouled-Saïd, Zaouit-Kounta, Timokten, Akabli et Tamentit, les foggaras enregistrent un recul flagrant (32 foggaras taries à Timimoun, 13 à Tamentit, 11 à Zaouiet-Kounta) (voir photo n°6). Le résultat immédiat est le tarissement de 452 foggaras mortes dans l'ensemble de la wilaya d'Adrar (Bellal S.A, 2001).

Photo n° 6. **Foggara, mal entretenue dans l'oasis de Timimoun**

Constituant un bassin hydrographique à part, la région de la Saoura est alimentée, grâce à un réseau hydrographique des piémonts de l'Atlas Saharien des ksour d'oued Namous et Zousfana au nord et aux piémonts de l'Atlas Moyen marocain présenté par l'oued Guir. Ainsi, la méthode de mobilisation des eaux est différente car elle s'effectue traditionnellement par le biais des puits à balanciers et les sources, mobilisant 197.9 l/s pour les premiers et 22 l/s pour les seconds soit 6,9 million de m^3 par an. Ceci ne représente que 27.7% du total des eaux mobilisées dans la wilaya de Bechar. Ces puits à balancier disparaissent pour céder leur place aux motopompes.

Photo n°7. **Puits à balancier non fonctionnel dans l'oasis d'El Ouata (Basse-Saoura)**

D'un autre côté, les propriétaires de l'eau se trouvent concurrencés par un nouvel acteur de taille : l'Etat. Cette eau, qui a constitué autrefois l'instrument de contrôle des routes sahariennes, est aujourd'hui instrumentalisée politiquement pour véhiculer de nouvelles formes de gouvernance et de contrôle territorial.

Le développement des techniques de forages et l'accès à la nappe albienne (1) ont bouleversé les organisations territoriales classiques, produisant par conséquent, des changements dans la structure socio-économique des sociétés locales. *« L'eau est ainsi un de leviers essentiels d'investissement de l'espace saharien et de ses structures socio-économiques par des enjeux qui dépassent ceux de la seule société oasienne et les impératifs de son développement endogène. En ce sens, il est aussi exogène que l'économie pétrolière* […] *l'enjeu de l'eau au Sahara, n'est donc pas seulement un enjeu environnemental. Il est celui de mutations socio-économiques dont la prégnance s'exprime à travers la relation sociale à l'eau et dont les conséquences sont, bien sûr, au final, environnementales »* (Bensaâd A., 2005).

(1) Découvertes pendant les campagnes de prospection des hydrocarbures dans les années 1950 dans le Sahara septentrional, deux vastes aquifères (le Continental Intercalaire et le Complexe terminal) représentent une réserve évaluée à 31 milles milliards de m^3. Ces nouvelles richesses en eau ont révolutionné la perception de l'homme de ce milieu. C'est grâce à ce bassin que sont alimentées en eau les oasis du Gourara, du Touat et du Tidikelt. Les oasis de la Saoura, de la Zousfana et du Guir sont alimentées indépendamment par le bassin de la Saoura et de Tindouf. Les réserves exploitables, sans risque de déséquilibre hydrodynamique, sont estimées à 5 milliards de m^3/an**.** L'exploitation atteint actuellement 1.6 milliards de m^3 par forage et 85 millions de m^3 par foggara**.**

L'introduction de nouvelles techniques crée des tensions : ces techniques sont la cause d'épuisement de certaines foggaras selon les propriétaires de l'eau dans le secteur traditionnel. Ces tensions ont été déjà observées dans le Bas-Sahara dans les années 1950 (Bensaâd A., 2005). Ce sont particulièrement les puits artésiens qui sont touchés, lesquels jouent, par ailleurs un rôle important dans les oasis du Touat-Gourara. Mais aucune étude n'existe pour vérifier cet état de fait (Bellal S.A., 2001).

Tableau n° 8 **Prélèvements et débits des forages par région dans la wilaya d'Adrar entre 2000 et 2004**

Sous ensemble	**Forage A.E.P**		**Forage Industriel**		**Forage Irrigation**		**Forage Exploité**		**Forage Non Exploité**		**Débit en L/s**
	2000	2004	2000	2004	2000	2004	2000	2004	2000	2004	2008
Gourara	54	84	9	9	43	64	36	50	70	66	938
Touat	78	136	15	19	432	402	246	255	279	242	6235,35
Tidikelt	20	50	3	5	60	194	24	109	59	102	301
Total	**152**		**27**		**535**		**306**	**414**	**408**	**410**	**7474,35**

Source : - Bellal S.A., 2001
- Otmane T., 2010
- DPAT, 2008

Outil stratégique pour le contrôle des territoires sahariens, l'eau devient le principal moteur de la structuration de l'espace saharien sur lequel vont se baser toutes les actions de développement. L'Etat devient l'acteur principal dans la mobilisation et la gestion des eaux à travers la mise en place d'un réseau technico-administratif. L'eau constitue aussi pour les pouvoirs publics l'élément déterminant de redistribution de la population et de développement urbain des agglomérations sahariennes, comme elle est aussi le moteur de développement de certaines zones de tradition agricole.

Les nouvelles techniques ont permis de mettre en place une série de forages qui viennent répondre aux besoins croissants de la population et du secteur agricole. Ainsi, on compte dans la wilaya d'Adrar seule prés de 830 forages réalisés jusqu'en 2004 dont 538 forages concernant l'agriculture et 260 forages viennent pour répondre aux besoins de la population

en eau potable (tableau 8). Les premiers forages, ont été réalisés à Ksar Aoulef en 1952 et à Tit en 1956. Cette forme de mobilisation de l'eau est peu répandue dans les années 1980 avec 526 l/s en 1983, mais elle va progresser dans les deux décennies suivantes pour atteindre 2 467.75 l/s en 1990 (Bellal S.A., 2001) et 5 489.8 l/s en 2008 (DPAT) soit 173.6 millions de m^3 par an. Ceci représente 68.4% des eaux mobilisés dans la wilaya d'Adrar. Bien plus, le forage n'est utilisé parfois que pour renforcer quelques foggaras en voie d'assèchement. Ces forages sont exploités par des agriculteurs d'une manière directe.

Photo n° 8. **Forage d'une mise en valeur à Aourout (wilaya d'Adrar)**

Dans la wilaya de Bechar, la mobilisation des eaux s'effectue aussi bien pour les eaux souterraines que pour les eaux superficielles nécessitant l'installation d'infrastructures hydrauliques. D'une capacité de 360 millions m^3, le barrage de Djorf-Torba a été construit entre 1966 et 1969 et permet à la fois d'irriguer la Basse-Saoura et de la protéger des crues et des risques d'inondation de l'oued Guir. Une série de retenues collinaires d'une capacité totale de 2 185 000 m^3, renforce la capacité de captage des eaux superficielles et se répartit sur la partie nord de la wilaya (Bechar, Beni-Ounif et Kenadsa). L'eau souterraine est mobilisée aussi bien par des forages (400 forages sont destinés à l'irrigation sur un ensemble de 424 forages) que par des puits artésiens (3 524 puits dont 97% de cette eau est destinée à l'agriculture).

Photo n° 9. **Barrage de Djorf Torba dans l'Oued Guir (Wilaya de Bechar)**

L'avantage de ce procédé concerne aussi les ancien jardins, où plusieurs foggaras sont renforcées par l'eau des forages comme le souligne Otmane T. (2010) « *Neuf communes ont ainsi bénéficié de 23 forages entre 1988 et 1996 ; le Touat a été le plus concerné par cette opération notamment dans la zone dite de plateau (Touat central)* ». Une telle opération a déjà été tentée dans la fin des années 1970 comme l'avait constatée Bisson J., (1986) : « *pour la première fois dans leur histoire multiséculaire, les palmeraies à foggaras ne sont plus condamnées à glisser, vers l'aval -afin que l'irrigation par gravité, principal avantage de la foggara, puisse toujours être pratiquée- puisqu'en greffant une moto-pompe sur un conduit de foggara, en un point quelconque de son parcours souterrain et pas nécessairement à son débouché, on peut désormais irriguer des terroirs topographiquement élevés : d'où une reconquête des terres « hautes », dont le périmètre coopératif de Benzita au Tinerkouk est l'exemple le plus réussi et on pourrait citer d'autres….* » .

b- Nouvelles mises en valeur agricoles et formes d'entreprenariat

Si l'eau avait dicté la logique du peuplement (sens d'écoulement, quantité, profondeur) dans la Saoura, le Touat, le Gourara et le Tidikelt, elle impose aujourd'hui la logique des implantations des périmètres des mises en valeur agricole dans le Sud-ouest où on compte au moins un périmètre dans chaque commune. Ces programmes sont d'une grande envergure

dans le Touat et se caractérisent aussi bien par la petite que par la moyenne et la grande mise en valeur agricole. Sur une surface de plus de 64 000 ha attribués dans ce cadre, on compte 68 périmètres dans le Touat dont 7 périmètres de grande mise en valeur agricole, irrigués par 402 forages. Si le programme des petites mises en valeur avait concerné toutes les communes, celui des grandes mises en valeur est réparti sur huit communes seulement à savoir : Zaouiet-Kounta (périmètre de Stah-Azi), Sbaâ et Tsabit (périmètres de Gara et de Raya), Adrar (2) (périmètres de M'raguen et de l'aéroport), Fenoughil et In-Z'ghmir (périmètre d'Aïn-Fetah). La grande mise en valeur agricole dans le Gourara se limite à Aougrout. Dans le Tidikelt, elle se concentre uniquement dans la commune d'Aoulef (périmètre de M. Boudiaf), (tableau 9).

Tableau n°9 **Les grandes mises en valeur agricoles dans le Sud-ouest algérien**

Sous ensemble	Périmètres	Communes	Surface programmée (ha)	Superficie attribués
Touat	Stah-Azzi	Zaouiet-Kounta	129 626	18 750
	M'raguen	Adrar	37 740	4 014
	Aéroport			
	Baâmer	Fenoughil	21 604	10 533
		Tamest	20 000	7 559
	Gara et Raya	Sbaâ, Tsabit	31 494	2 735
	Aïn-el-Fatah	Inzerghmir	14 706	4 961
	Ouïna	Timi	250	250
Gourara	Zaouiet-Sidi-Abdellah 1 et 2	Aougrout	20 000	12 143
Tidikelt-occidental	Med Boudiaf	Aouelf	3 630	2 026
Total wilaya	9		259 050	62 971

Source : Otman T., 2010

(2) Dans la commune d'Adrar la mise en valeur la plus spectaculaire est celle du Complexe Agroalimentaire du Sud (CAS), qui représente les grandes mises en valeur agricole de type d'entreprise.

En dehors de la Basse-Saoura, le programme des mises en valeur agricoles dans la wilaya de Bechar est moins ambitieux, car les traditions agricoles sont moins ancrées dans ce territoire où la majorité de la population est issue d'un milieu nomade. L'échec du périmètre de la plaine de Guir à Abadla est expressif à ce propos : dans les années 1970, l'Etat algérien avait misé sur ce projet pour le développement de la région. Irriguée par une eau transférée depuis le barrage de Djorf-Torba, le projet visait à soutenir économiquement la population nomade de la région, principalement les Doui-Meniaâ.

Quant à la nouvelle expérience de l'APFA, le programme a permis de créer 19 périmètres sur une superficie totale de 12 400 ha affectées dans la Haute-Saoura (3), irriguées par 348 forages. Chaque commune compte au moins un programme dont celle de Bechar est la plus convoitée avec plus de 11 000 ha irrigués essentiellement par les forages (137).

Par ailleurs, la mise en œuvre de ces projets, avait suscité l'intérêt non seulement des harratine (petites mises en valeur agricoles) mais aussi d'une population venue du Nord dans un esprit d'entreprenariat notamment dans la grande mise en valeur ; Otmane T. (2010) en recense une vingtaine. Originaires de Tizi-Ouzou, d'Alger de Batna et de Souk-Ahras, ces nouveaux agriculteurs affluent en direction des périmètres agricoles situés dans les communes de l'Aougrout, Sbaâ et Fenoughil. « *Les premiers pionniers sont originaires de la wilaya* […] mais par la suite*, d'autres entrepreneurs sont venus du Nord notamment du Centre et de l4est du Pays. Ces entrepreneurs sont issus généralement des secteurs non agricoles. Détenteurs de capitaux, ils ont bénéficié du soutien de l'Etat (réalisation de forages et équipement hydro-agricole) et des crédits accordés par la Banque de l'Agriculture et du Développement Rural (BADR). L'enquête de terrain a dénombré 76 attributaires de la grande mise en valeur issus des secteurs non agricoles : 29 commerçants, 21 fonctionnaires, 16 fonctions libérales et 10 enseignants* » (Otman T., 2010). Les jeunes diplômés des universités sont impliqués aussi dans ces mises en valeur agricoles où nous avons prix contact à Aougrout, avec un entrepreneur, ingénieur en génie civil, originaire d'Alger, ayant bénéficié d'une exploitation agricole (voir photo n°10).

---

(3) La quantité d'eau utilisée est estimée pour la Haute-Saoura à 75 000m3/jour, dont les forages représentent seulement 28% mise à part l'eau de barrage qui alimente le périmètre d'Abadla (115 068.5 m^3/ jour). Ainsi, les communes de Kenadsa, de Lahmar et de Taghit sont marquées par une irrigation plus où moins intense dépassant 10 000m3/j.

Les grandes mises en valeur intéressent des investisseurs issus du Nord, car ce type d'opération nécessite un montage financier complexe et implique les banques. Ainsi, les décisions d'attribution des projets de telles ampleurs se décident au centre où les réseaux sont activés pour octroyer un tel financement. On évoque des personnalités politiques qui restent à l'ombre en inscrivant des membres de leur famille dans ces opérations (4).

De nouvelles techniques agricoles sont instaurées pour l'irrigation des grandes parcelles par l'utilisation de rampes-pivots et plus tard du goutte à goutte (voir photo n°11). Ce procédé de modernisation est soutenu par l'implication des techniciens agricoles et des universitaires figurant parmi ces nouveaux entrepreneurs. La production agricole concerne en grande partie les céréales, les tomates et les légumes en petites quantités (oignons, carottes, pommes de terre). Quelques exploitations pratiquent l'élevage de manière restreinte, notamment du caprin et de l'ovin. On assiste ainsi à un renversement de la culture de subsistance à la culture commerciale (Bisson J., 1990). Le marché de la consommation des fruits et des légumes explose dans un contexte qui se conjugue aussi bien avec une croissance démographique des centres urbains qu'avec une amélioration des revenus des ménages dans le Sahara. Ceci a permis de créer plusieurs emplois indirects dans la commercialisation et dans le transport des produits agricoles vers le Nord.

Jouant sa nouvelle place dans la nouvelle organisation économique, l'aristocratie du Touat s'engage dans ce jeu en accédant aux grands périmètres où les résultats sont moins brillants (Bissons, 2003). La fuite de leurs serviteurs d'autrefois et la non rentabilité de tels investissements avaient défavorisé cette classe. Dans l'autre sens, les harratine en accédant aux mises en valeur (petites et moyennes), avaient bien réussi à investir ces nouveaux jardins. Le soutien qui leur a été apporté par l'Etat à travers le PNDA et leur savoir faire-agricole sont les clés de leur réussite. Ceci avait contribué à la recomposition de la société locale et des rapports sociaux, mais aggravant des difficultés rencontrées par certains paysans selon Blin L., (1990), qui n'hésite pas à qualifier cette course ''d'injuste'' car elle écarte les plus pauvres ou elle les pousse à s'endetter *« des pompes puissantes et chères doivent être achetées, d'où l'endettement d'une majorité et l'enrichissement d'une minorité. Au sein même des régions riches les chiffres cachent des inégalités ».*

---

(4) la population locale évoque un haut cadre de l'Etat dont le nom n'est pas communiqué dans la mise en valeur CAS au périmètre de l'aéroport dans la commune d'Adrar. Des financements internationaux(Banque Arabe de Développement) et une coopération technique étrangère (espagnole) avaient accompagné ce projet.

Photo n° 10. **Mise en valeur agricole à Aougrout: entrepreneur agricole originaire du Nord de l'Algérie**

Photo 11. **Nouvelles techniques agricoles pratiquées dans les mises en valeur par les nouveaux entrepreneurs (Aougrout)**

II-2-3 Nouveaux emplois créés dans les centres urbains par de nouveaux mécanismes

Si le centre de la gravité de la richesse était centré sur la rente agricole autrefois, il glisse aujourd'hui vers l'entreprise opérant dans le bâtiment, le commerce et les services ou même dans l'agriculture sous une nouvelle forme. L'économie de marché amorcée depuis les années 1990, a impulsé la mise en place de nouveaux mécanismes économiques pour accompagner les investisseurs privés dans la création de leurs entreprises. On assiste à la création de l'Agence Nationale du Soutien à l'Emploi de Jeunes (A.N.S.E.J.) en 1996, et à la mise en place ensuite de l'Agence Nationale de Développement et de l'Investissement A.N.D.I. en 2001, qui est l'ancienne A.P.S.I. (Agence de Promotion, de Soutien et de Suivi d'Investissement) créée en 1993. L'A.N.S.E.J. encadre des projets d'une enveloppe au d'environ 4 million de dinars, l'A.N.D.I. contribue au financement des projets dépassant de loin ce seuil.

Dans le cadre de l'ANSEJ on compte dans la wilaya d'Adrar la création de 645 petites entreprises offrant 8 126 emplois dont 758 emplois féminins en 2008 (tableau annexé). Ces entreprises se concentrent essentiellement dans les centres urbains affichant une réelle dynamique économique dans ces espaces. Liées à l'économie urbaine, ces entreprises produisent des services et opèrent en particulier dans la restauration, les cafés, les services à la personne et le transport mais le nombre d'emplois créés par ce bais, reste réduite. Ainsi, la commune d'Adrar qui constitue le plus grand centre urbain de la wilaya compte 45% des emplois créés dans ce cadre, soit 3 726 emplois répartis sur 376 entreprises, aux quels s'ajoutent 19 entreprises employant 263 personnes pour la commune de Timmi qui constitue la deuxième commune du groupement. Cette dynamique concerne également les autres centres urbains, comme Timimoun qui est la deuxième ville importante de la wilaya, et ce, par la création de 54 entreprises offrant 666 emplois, Aoulef avec beaucoup moins (34 entreprises et 309 emplois) et Reggane avec 25 entreprises et 346 emplois.

Dans la wilaya de Bechar, le nombre d'emplois créés dans ce cadre a atteint 1 269 postes entre 1998 et 2006, répartis sur 590 entreprises. Ces entreprises opèrent en majorité dans le secteur des transports où 301 entreprises sont créées durant cette période offrant 615 postes d'emplois dont le transport des marchandises occupe la première place. Le secteur des services vient en deuxième position avec 177 entreprises créant 366 postes d'emplois. La restauration et les cafés occupent la première place avec 100 emplois répartis sur 43 entreprises. Le secteur agricole semble moins concerné par ces investissements avec la

création de 3 entreprises et 10 emplois seulement. Ceci revèle la mutation accélérée de l'économie de la région.

Cependant, le secteur de la petite et moyenne entreprise (PME) s'est développé dans la wilaya de Bechar avec la création de 24 entreprises par le biais de l'ANDI. Ces projets sont concentrés essentiellement dans les espaces les plus dynamiques économiquement comme dans la commune de Bechar avec six projets, créant 183 emplois. A Abadla, ce dispositif a permis de créer 180 emplois générés par 17 entreprises. Celles-ci opèrent dans le bâtiment et la construction, les services à caractère commercial notamment dans le transport et la restauration et les cafés. Bien que le nombre des emplois nouveaux créés par ces dispositifs soient modestes, le Sud-ouest affiche ses prédispositions à accueillir divers activités tant commerciales que libérales en accompagnement des actions étatiques menées dans le cadre de son développement.

Quant à l'accès au foncier qui constitue une contrainte dans ce genre d'investissement, l'ancien Comité d'Assistance Locale à la Promotion d'Investissement (C.A.L.P.I.) remplacé par le comité d'assistance à la localisation et à la promotion des investissements et de la régularisation du foncier (C.A.L.P.I.R.E.F.) au niveau local, permet généralement aux entreprises d'acquérir une assiette foncière pour la mise en place de leurs investissements (5). Dans ce type de projets, la création de la richesse et l'emploi sont mis au premier plan, mais le foncier constitue un autre enjeu en recourant à ce genre d'investissements. A Bechar, des terrains ont été affectés dans l'objectif de promouvoir quelques secteurs comme le tourisme. Situées dans la ZHUN, ces terrains ont été détournés pour construire des habitations. Bien plus, les ''pseudo-entrepreneurs'' ont profité de la proximité de l'université pour financer illégalement des activités commerciales (restaurants et cafés, prestations informatiques, superettes, tabacs et journaux) intégrées à ces habitations, créant une animation sur cet axe.

(5) Le Comité est créé par le décret exécutif N°07-120 du 23 avril 2007 portant organisation, composition et fonctionnent de ce comité. Il est présidé par le Wali ou son représentant, et regroupe les différents secteurs concernés. La création de l'entreprise est soutenue par l'Etat via l'implication des structures financières telles que les banques et le Fond de Garanti des Crédits aux P.M.E. (F.G.A.R.) créé en 2002 ou la Caisse de Garantie des Crédits et des Investissement (C.G.C.I.) créée en 2004. Le Fond de Caution Mutuelle de Garantie Risques/Crédits Jeunes Promoteurs s'ajoute à ce dispositif en 2007 ; il a été créé pour conforter davantage les banques dans la prise des risques inhérents au financement des micro-entreprises créées dans le cadre de l'ANSEJ. Certes que le l'apport économique de ces entreprises au niveau national est minime mais elles ont des effets directs sur la création d'emploi et l'amélioration du niveau de vie à l'échelle locale.

I-2-3 Des équipements à caractère social mais qualitativement insuffisants

Loin des centres de peuplement européens, les oasis du Sud-ouest algérien ont été dépourvues durant la période coloniale de tout type d'investissement visant à améliorer le cadre de vie des populations autochtones, mis à part quelques maigres réalisations d'équipements à caractère social dans les centres les plus urbanisés. Dans le Sud-ouest, la majorité des équipements (piscines, salles de cinémas…) ont été concentré à Bechar qui était une ville plutôt européenne. Les autres centres ont été complètement mis à l'écart à l'exception d'Adrar ou de Timimoun, dotées de quelques équipements tels que le centre scolaire et l'hôpital.

Après l'indépendance, l'Etat algérien s'engage à palier les déséquilibres spatiaux hérités de la colonisation en affectant une série d'équipements aussi bien dans les centres urbains que dans les zones rurales, par le biais de la fameuse grille du Ministère de la Planification puis par les programmes sectoriels. Des sommes colossales ont été déployées afin de permettre à quelques agglomérations sahariennes d'acquérir de nouvelles fonctions économiques. A partir du premier plan quadriennal 1970-1973, on enregistre un développement massif des investissements à caractère social. L'attribution des projets se fait certes à l'échelle centrale, mais suivant la demande locale exprimée par les directions de wilaya qui s'appuient sur des normes sectorielles (rapport entre nombre d'habitants et équipement), pour définir les nouveaux besoins. Mais, cette approche techniciste se trouve dans plusieurs cas dépassée par un jeu de pression exprimé par la population, voire les djamaa ou les personnes les plus influentes telles que le cheikh de zaouïa qui donnent leur avis. Ainsi, les secteurs de l'enseignement, de la santé et de la jeunesse ont été au centre de ces actions.

a- <u>Un encadrement sanitaire insuffisant et plus ou moins acceptable pour l'éducation</u>

La mise en place d'un système de santé en Algérie (un droit garanti par la constitution algérienne) a nécessité la réalisation d'une série d'équipements allant de salle de soins (assurant les petits soins) jusqu'aux hôpitaux ou polycliniques garantissant des soins spécialisés et complexes, mobilisant ainsi les compétences nécessaires pour leur fonctionnement. « *L'Algérie, au lendemain de l'indépendance, connut un véritable ''état d'urgence médicale'' dans la mesurer où le ratio (nombre d'habitant par médecin) était de l'ordre de 100 000 alors qu'il était de 50 000 par agent paramédical (non diplômés dans la majorité des cas). La plupart du personnel médical pratiquait une médecine curative dans quelques centres urbains touchant aussi bien les ressources humaines que les ressources*

matériels et financières » (Benhabib A. - Ziani T., 2001). Si l'Algérie a réussi à couvrir tous les espaces sahariens par des équipements sanitaires, la mobilisation du personnel médical, notamment les médecins et les médecins spécialistes, demeure encore une tache difficile (voir photo n°12). Actuellement, le Sud-ouest algérien compte une moyenne d'un médecin pour 1 093 habitants grâce à 331 médecins dans la wilaya d'Adrar et 282 médecins dans la wilaya de Bechar, soit successivement un médecin pour 1 332 habitants et un médecin pour 958 habitants. Toutefois, ce taux parait plus confortable dans les centres urbains où se concentrent la majorité des équipements publics et les cabinets médicaux privés avec un taux d'un médecin pour 400 à 500 habitants. Il s'agit essentiellement d'Abadla, de Beni-Abbès dans la wilaya de Bechar, de Reggane et de Timimoun dans la wilaya d'Adrar, et les deux chefs-lieux de wilaya avec un taux plus important pour Bechar (un médecin pour 952 habitants) et pour Adrar (un médecin pour 641 habitants). L'existence de grands hôpitaux dans ces lieux destinés à couvrir un secteur comprenant plusieurs communes explique ce haut niveau d'encadrement. Ce niveau est très critique dans certaines communes rurales dans la wilaya d'Adrar, souffrant d'un manque considérable de personnel médical telles qu'à Akabli et à Timokten qui compte un médecin pour 10 000 habitants. Dans d'autres communes, ce taux est d'un médecin pour 500 et 4 000 habitants. Dans les communes rurales de la wilaya de Bechar, ce taux est inférieur à un médecin pour 1 500 habitants.

Photo n° 12. **Salle de soins dans le ksar de Barrebi à Taghit**

Les salles de soins ou de santé nécessitant peu de moyen matériel et humain, représentent la cellule de base de ce système. En effet, on compte 139 salles de soins dans la wilaya d'Adrar et 80 dans la wilaya de Bechar. Leur concentration dans la wilaya d'Adrar s'explique par la présence d'une forte population rurale, répartie sur de nombreux ksour. Ces équipements de base dans le secteur de la santé couvrent généralement toutes les communes sans exception pour ne pas dire chaque ksar ou chaque quartier urbain.

Bien que spécialisées, les maternités desservent la quasi-totalité des communes de la wilaya de Bechar et de celles d'Adrar (avec 20 et 18 équipements respectivement). Le fonctionnement de ces maternités est assuré essentiellement par les sages femmes et les médecins généralistes. Les cas urgents sont évacués vers les hôpitaux les plus proches. Ce dispositif a été mis en place pour accompagner la forte natalité dans ces espaces d'un côté et pour palier au problème d'accessibilité aux hôpitaux d'un autre côté, sachant que la distance entre un ksar et la ville la plus proche peut être grande dans certains cas (plus de 250km). Quant aux équipements de rang supérieur (polycliniques et hôpitaux), ils sont implantés exclusivement dans les centres urbains. Six hôpitaux du Sud-ouest couvrent la totalité des spécialités principalement dans les deux grandes villes de Bechar et d'Adrar. Dotées d'un hôpital, les moyennes et petites villes de Beni-Abbès, Abadla dans la wilaya de Bechar Timimoun et Reggane dans la wilaya d'Adrar assurent des prestations sanitaires spécialisées pour les communes limitrophes. L'instauration du service civil dans les dernières années pour les jeunes médecins avait permis de mobiliser le personnel spécialisé nécessaire, défaillant depuis plusieurs années. Enfin, les polycliniques assurent des prestations spécialisées notamment les consultations et les urgences. Ce type d'infrastructures concerne les chefs lieux de daïras dans les deux wilayas (Beni-Ounif, Kenadsa, Igli, Aougrout, Charouine, In-Zghmir…) comme il concerne les communes rurales les plus peuplées dans la wilaya d'Adrar qui dispose de 26 établissements contre 8 seulement dans la wilaya de Bechar.

Le secteur de l'éducation, de la formation et de l'enseignement supérieur connaît, quant à lui, un progrès remarquable au regard des efforts déployés par l'Etat qui lui consacre chaque année un budget de 20 à 25% du PIB. En contre partie, « *les efforts faits dans la réalisation des infrastructures ont permis l'augmentation rapide du taux de scolarisation qui passe de 14% en 1954 à 45% en 1966 et à 71% en 1976. Les catégories sous scolarisées (ruraux et filles en particulier) rattrapent peu à peu leur retard. Les efforts consentis par l'Etat aux enfants scolarisés ne sont pas étrangers à ce rattrapages* » (Khenniche I., 2001). Le personnel

de ce secteur est appelé à travers tout le territoire national. En effet, le taux d'encadrement au niveau primaire est satisfaisant dans la wilaya d'Adrar avec un taux inférieur à un enseignant pour 20 élèves, à l'exclusion de Bordj-Badji-Mokhtar et de Timiaouine (plus de 30 élèves), contre un taux qui varie entre 18 et 25 élèves par enseignant dans la wilaya de Bechar. Au niveau de l'enseignement moyen, il est critique avec un taux variant entre 20 et 30 élèves par enseignant pour les deux wilayas. Quant à l'encadrement au niveau secondaire, il est satisfaisant (un enseignant pour moins de 20 élèves). Ceci révèle la réussite de défi de l'Etat algérien au Sahara, qui a pu mobiliser une forte masse des enseignants pour des zones peu attractives (voir photo n°13).

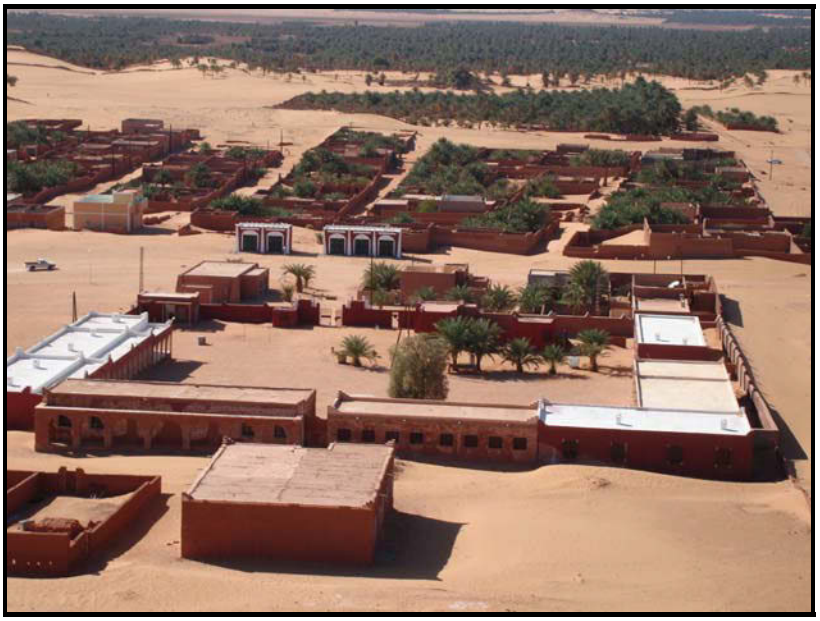


Photo n° 13. **Equipement scolaire (école primaire) dans le ksar d'Ighzer à Ouled-Saïd**

Ainsi, chaque quartier ou chaque ksar compte au moins une école primaire, chaque commune est doté d'une école moyenne « collège » et chaque chef-lieu de daïra est équipé d'un lycée. Les wilayas de Bechar et d'Adrar sont dotées de 144 écoles primaires, 44 collèges et 14 lycées pour la première et 151 écoles primaires, 48 collèges et 27 lycées pour la deuxième. Ceci donne un taux d'occupation par classe qui varie entre 20 et 30 élèves au niveau primaire, mais la situation reste délicate au niveau de l'enseignement moyen notamment dans la wilaya d'Adrar où ce taux est critique dans plusieurs communes, dépassant 40 ou encore 50 élèves

par classe dans les communes de Tamentit, Zaouiet-Kounta et Talmine. A Bechar, les communes de Taghit et d'Igli connaissent la même situation avec des taux respectifs supérieurs à 40 et de 50. Au niveau des lycées, la situation est plus au moins confortable avec des taux qui varient entre 25 et 35 élèves par classe, à l'exception de quelques communes comme Zaouiet-Kounta et Charouine dans la wilaya d'Adrar et El-Ouata et Kerzaz dans la wilaya de Bechar.

Sur le plan quantitatif, l'importance des équipements scolaires dans la wilaya d'Adrar, s'explique par le mode de répartition de la population qui se concentre essentiellement dans les ksour. Ces équipements sont répartis dans l'espace d'une manière hiérarchique en fonction du volume de la population de chaque commune, de son rang administratif et de son niveau d'urbanisation. En effet, les centres urbains les plus importants tels que Bechar, Adrar et Timimoun disposent d'un nombre important de lycées (6, 5 et 4 lycées respectivement). Dans la Saoura, les lycées sont implantés dans les centres urbains et semi-ruraux avec une moyenne d'un lycée par site où affluent souvent les élèves venant des communes limitrophes. Les établissements scolaires de l'enseignement secondaire sont plus importants dans la wilaya d'Adrar tant dans les zones urbanisées que dans les zones rurales les plus peuplées (Bouda, Sali, Fenoughil, Tamest). Quant aux établissements de rang intermédiaire (collèges), ils couvrent toutes les communes des deux wilayas où on compte une moyenne d'un établissement d'enseignement moyen par commune, sauf dans les communes de Timiaouine (située sur les frontières avec le Mali dans la wilaya d'Adrar), Mogheul, Boukais, Méridja et Tamtert dans la wilaya de Bechar. L'absence de ce type d'équipement dans ces communes est due au modeste volume de leur population.

Au plan de la formation professionnelle, les centres de formation constituent le type d'équipement sur lequel les pouvoirs publics s'appuient pour la promotion et la qualification des jeunes de la région afin de faciliter leur insertion dans le monde professionnel. Ces centres de formation sont répartis en fonction des spécialités dans toutes les villes selon leur niveau hiérarchique. Dans la wilaya de Bechar, trois centres sont situés dans le chef- lieu de wilaya, un centre à Beni-Abbes et un autre à Abadla. Dans la wilaya d'Adrar, ce type d'équipement se trouve dans les agglomérations urbaines, comme à Adrar, à Aoulef, à Timimoun, et à Reggane, ou rurales assurant une fonction de chefs-lieux de daïra tels que Fenoughil, Tsabit et Sali.

Les équipements universitaires connaissent une évolution positive aussi bien par le nombre d'étudiants que par les filières d'études, dans les deux chefs-lieux de wilaya à savoir la ville d'Adrar et celle de Bechar. Des résidences universitaires ont été réalisées pour répondre aux besoins en logements étudiants dans les deux villes. Bechar est dotée de quatre résidences univesitaires (deux pour filles et deux pour garçons) d'une capacité totale d'accueil de 5000 lits. Quant à Adrar, elle est équipée par trois résidences (deux pour garçons et une pour fille) d'une capacité totale d'accueil de 3000 lits.

b- Equipement satisfaisant des centres urbains et les communes rurales les plus peuplées dans le Touat

Les centres urbains les plus importants sont bien structurés avec un ensemble d'équipements hiérarchisés, couvrant l'ensemble des besoins non seulement de la population locale mais aussi des autres communes, voire de toute la wilaya ou parfois des wilayas limitrophes. Allant de l'école primaire à l'université, de la salle de soin du quartier à l'hôpital régional, le chef-lieu de wilaya de Bechar est mieux dotée qu'Adrar en comptant 109 équipements. Bechar occupe le premier rang, car la taille de sa population est largement supérieure à celle d'Adrar (165 000 habitants et 63 000 habitants respectivement) et le processus d'urbanisation est plus ancien. Mais la différence peut s'estomper relativement, si on se réfère à la nature de ces équipements, mettant les deux villes dans la même position (universités, centres de formation professionnelle, lycées, hôpital régional, polycliniques spécialisées).

Sur le plan numérique, Timimoun se situe au même rang qu'Adrar. En effet, Adrar compte 58 équipements (cinq lycées, un hôpital régional, une maternité, une polyclinique), Timimoun en compte 45 équipements (un hôpital et quatre lycées et un centre de formation). Au troisième rang, on retrouve les communes d'Abadla, de Beni-Abbès et de Beni-Ounif dans la wilaya de Bechar, de Reggane et d'Aoulef dans la wilaya d'Adrar, dotées chacune de 10 à 30 équipements. La qualité de ces équipements leur attribue un poids particulier dans la structuration de l'espace où les centres urbains les plus reculés, quelle que soit leur taille, sont équipés par un hôpital comme à Abadla et à Beni-Abbès dans la Basse Saoura et à Reggane dans le Bas Touat. Les agglomérations urbaines proches des villes les plus importantes sont équipées par une polyclinique comme à Kenadsa et à Beni-Ounif (proche de Bechar) ou à Aoulef (étant donnée qu'elle est proche d'In-Salah). Sur un autre plan, toutes les communes urbaines et semi-rurales, généralement chefs-lieux de daïra, sont dotées au moins d'un lycée avec un internat qui permet de prendre en charge les élèves des communes rurales privées de

cet équipement. Quant aux communes rurales les plus peuplées essentiellement dans le Touat et le Gourara, elles semblent bien couvertes par les différents services publics, avec plus de 20 équipements chacune y compris une polyclinique et un lycée à Sali, Tamest, Fenoughil et Bouda. Enfin, au dernier rang, se présentent quelques communes faiblement équipées (moins de 10 équipements), situées essentiellement dans la Saoura (Lahmer, Mechraâ-Houaria-Boumedienne, Erg-Feradj, Tamtert, Mogheul, Méridja et Boukais). Il faut rappeler que ces communes ont enregistré des taux d'accroissement démographique très faible ou même négatif pour certaines d'entre elles.

I-3 Un espace qui reste fragile malgré les efforts de développement

La mobilité de la population dans le Sud algérien constitue une dimension spatiale non négligeable, soutenant les dynamiques économiques dans cet espace. Ces mouvements contribuent nettement à la mutation et au développement de certains territoires qui captent de la valeur ajoutée due à l'apport économique migratoire mais qui affaiblissent et fragilisent en même temps d'autres territoires. On a compté plus de 98 700 personnes entrées contre 95 200 personnes sorties entre 1987 et 1998 (Kouzmine Y., 2007). Une grande partie du mouvement migratoire est intra-saharienne soit 68% de l'ensemble des migrations. C'est ainsi que le Sahara d'aujourd'hui est un espace attractif qui a pu contrebalancer son profil répulsif. Ceci est dû essentiellement à l'amélioration des conditions de vie d'un côté et à l'urbanisation et la tertiarisation de l'économie saharienne d'un autre côté durant ces dernières décennies, grâce à une politique volontariste menée par l'Etat, visant le développement des infrastructures et les services publics.

Si les nouvelles dynamiques économiques dans le Sud-ouest algérien ont constitué la force motrice des mutations et des transformations sociales, elles n'ont pas par contre arrêté les flux d'émigrations. Paradoxalement, cette dynamique fait appel à des compétences souvent non disponibles à l'échelle locale, drainant une nouvelle composante humaine qui vient du Nord du pays s'installer dans ces villes dont l'accès à l'emploi et au logement, la gestion de carrière, le salaire et la rentabilité (pour les professions libérales) sont au centre de ces mobilités vers le Sahara.

L'importance des flux migratoires dans les trois dernières décennies dans les villes du Sud-ouest nous interroge sur leur organisation spatiale aussi bien au niveau national qu'au niveau local. Nous approchons la mobilité d'une manière exhaustive en utilisant les données de

l'ONS qui représentent le volume des entrées et des sorties entre 1987 et 1998 (la seule source statistique disponible officiellement pour qualifier ces mobilités).

II-3-1 Une forte émigration due à l'absence de pôles de développement

Malgré les efforts déployés dans le développement du secteur agricole, dans l'équipement, le logement et l'infrastructure, l'axe Bechar-Adrar reste répulsif (avec 17 700 personnes entrées et 42 600 personnes sorties soit un solde migratoire négatif de 24 900 personnes) (6). Ceci est dû à l'absence de pôles de développement aptes à dynamiser l'économie locale et générer par conséquent une richesse pour la région. L'économie locale reste liée aux secteurs des services publics et aux finances de l'Etat, fragilisant la stabilité de la région et la durabilité des emplois dans ces zones. Affichant un solde migratoire négatif, la majorité des villes du Sud-ouest sont répulsives, exceptée la ville de Kenadsa.

Cette émigration concerne la population locale et également les immigrants installés dans la région (retours vers les lieux d'origine) comme cela a été bien étudié par Trache S.M. (2010). En effet, les données de l'ONS révèlent que sur 30 000 personnes qui ont quitté la wilaya d'Adrar entre 1987 et 1998, 87% sont nées ailleurs soit 26 000 personnes ; 22 000 personnes parmi-eux sont retournées chez eux. A Bechar, le nombre de personnes qui ont quitté la wilaya est de 13 000, 9 000 sont nées ailleurs, soit 70% ; 6 500 personnes parmi eux sont retournées chez eux. Quant aux entrées enregistrées durant cette période intercensitaire, elles représentent plus des flux d'immigration que des retours des émigrants avec plus de 9 000 personnes dans la wilaya d'Adrar et 8 000 dans celle de Bechar ; seulement 20% représente des mobilités de retours vers ces espaces.

---

(6) Cette tendance n'influe pas sur le volume global de la population, puisque cette répulsion migratoire est comblée par le croît naturel

Paradoxalement, les sorties sont intenses vers les wilayas répulsives (Jijel) et les entrées sont plus considérables depuis les wilayas les plus attractives (Alger, Oran) (voir figure n°19). Tous les sous ensembles enregistrent un solde migratoire négatif particulièrement le Touat (moins 10 000 personnes), le Gourara (moins 5 000 personnes) et (moins 3 000 personnes) pour les autres territoires. Ces départs massifs s'avèrent liés au profil rural de ces territoires, en faveur de quelques espaces en difficulté : ce sont des migrations de misère. Ces mouvements révèlent des logiques différentes, s'appuyant à la fois sur les relations de parenté, sur les des relations maraboutiques et économiques. Quant aux entrées dans les territoires du Sud-ouest, elles sont le résultat d'afflux des jeunes migrants qui viennent des autres wilayas, en quête de travail et de logement, encouragés par un discours politique faisant du Sahara le centre de la richesse du pays et qui trace aussi des perspectives économiques dans le tourisme, l'agriculture...

Spatialement, ces mobilités (départs et arrivées) concernent particulièrement les wilayas du Nord-ouest, constituant plus de 33% de ces mobilités ; puis arrivent la Région-Centre et Est et Sud avec une part autour de 21% chacune ; enfin, les mouvements migratoires avec l'extérieur du pays ne concernent que les arrivées avec une part de 2%, représentant les populations africaines qui s'installent dans la région notamment à Adrar (presque 1 000 arrivées recensées officiellement entre 1987 et 1998). Ces flux migratoires sont intenses avec la région du Nord-ouest pour la wilaya de Bechar, et touchent toutes les régions du Nord pour la wilaya d'Adrar.

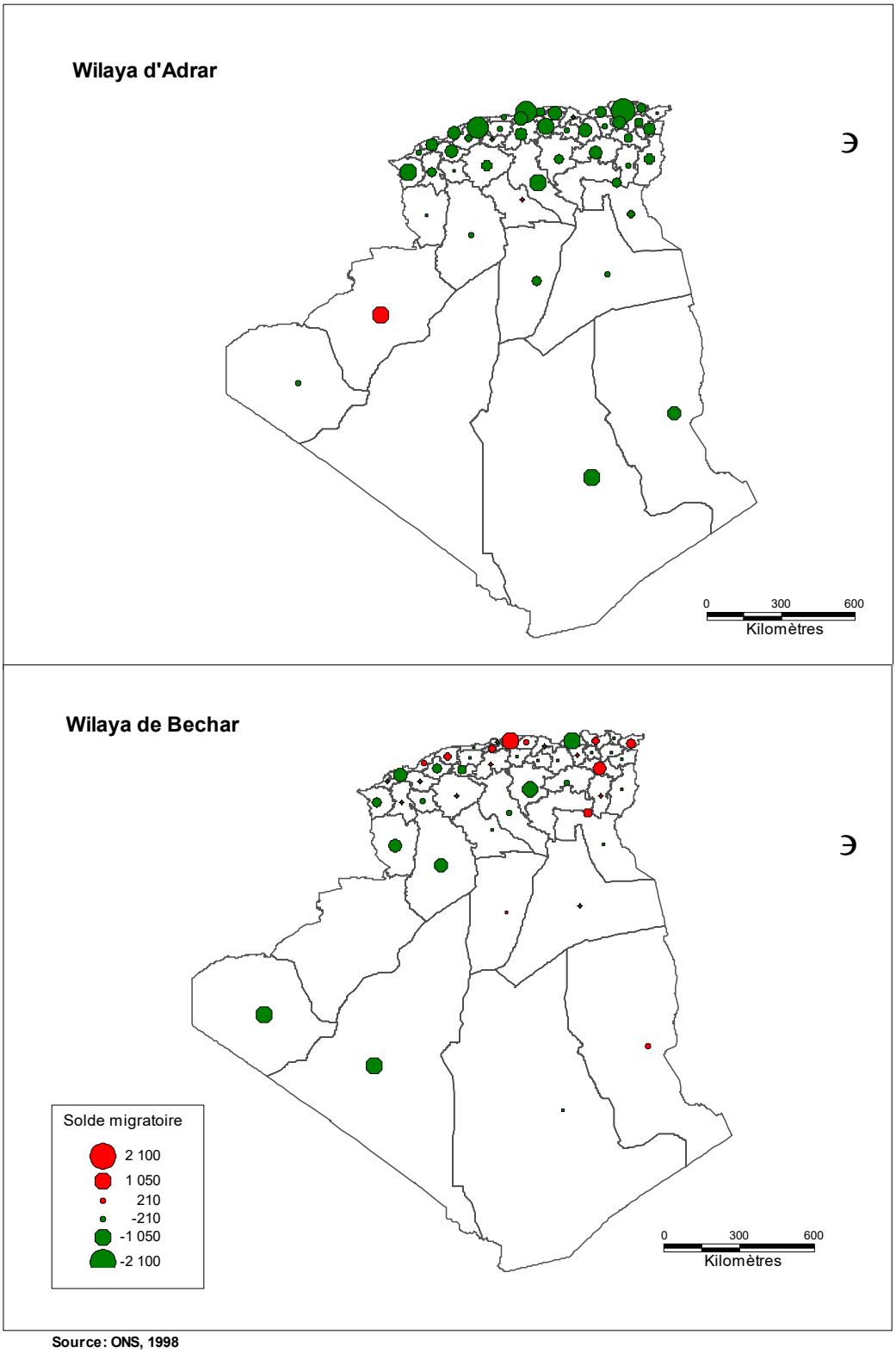


Figure n°19. **Solde migratoire du Sud-ouest algérien entre 1987 et 1998**

a- Au niveau national : flux importants en direction du Nord-ouest pour Bechar et disparates pour Adrar

Avec une population jeune représentant plus de 70% de moins de 30 ans en 1998, la wilaya d'Adrar enregistre un solde migratoire négatif de moins de 20 000 personnes. L'insécurité explique la répulsion de certaines wilayas du Nord durant la décennie noire, l'aspect rural de la wilaya d'Adrar déclenche ces départs massifs, autrement dit la crise de l'espace oasien. Ces départs fragilisent et aggravent la situation économique de quelques communes qui perdent leur potentiel humain. Ces migrations concernent en particulier les harratine, comme cela a été observé dans le début du siècle au Nord ; « *Les autorités françaises craignent ou feignent plaisamment de craindre que le Gourara ne se vide habitants le bruit étant répandu dans la population il avait au Nord des pays où on mangeait Le Tell malgré la distance toujours exercé une attraction puissante sur les Gourari Si Mr Basset pu étudier Tiaret le dialecte berbère du Touat et du Gourara est il trouvé une colonie de harratine* » (Gautier E.F., 1903). J. Bisson affirme le même constat dans les années 1950 et Maârouf N dans les années 1970. Les départs des harratine peuvent s'inscrire dans un contexte de promotion sociale : *« D'étape en étape les anciens harratin ont franchi le seuil du Tell où ils ont, en partie, grossi la main d'œuvre journalière (rurale et urbaine). Certains ont retrouvé le triste destin de la domesticité (bain maure, jardinage dans les maisons de « maitres », cuisinier –pour les femmes- bonnes d'enfants chez les familles aisées)* **[…]**. *Un secteur d'artisanat (oranais surtout) leur est dévolu. »* (Maârouf N., 1981). Sur un autre plan, le problème d'indivision dû à la fois aux conflits familiaux et au rétrécissement des parcelles agricoles d'une génération à l'autre, paralyse le développement de l'activité agricole dans le secteur traditionnel. Ainsi, le départ à la quête d'emploi des chefs de ménages ou des jeunes devient vital.

Pour la wilaya d'Adrar, les mouvements migratoires prennent une dimension régionale mais aussi nationale, concernant en particulier les régions Nord-centre soit 31% puis les deux régions Nord-ouest et Nord-est avec 23%, chacune (voir figures n°20). Dans la région Nord-centre, Alger, Chlef et Bouira se distinguent par plus de 2 500 personnes par destination dans les deux sens, et moins pour Djelfa dans les Haute-plaines ; dans la région Nord-ouest, Tlemcen et Oran figurent parmi les principales wilayas avec lesquelles Adrar maintient des flux migratoires denses par plus de 1 500 personnes par destination dans les deux sens, et moins pour Tiaret dans les Hautes-plaines ; dans la région du Nord-est, la wilaya de Skikda se caractérise par un flux migratoire de plus de 2 000 personnes dans les deux sens avec

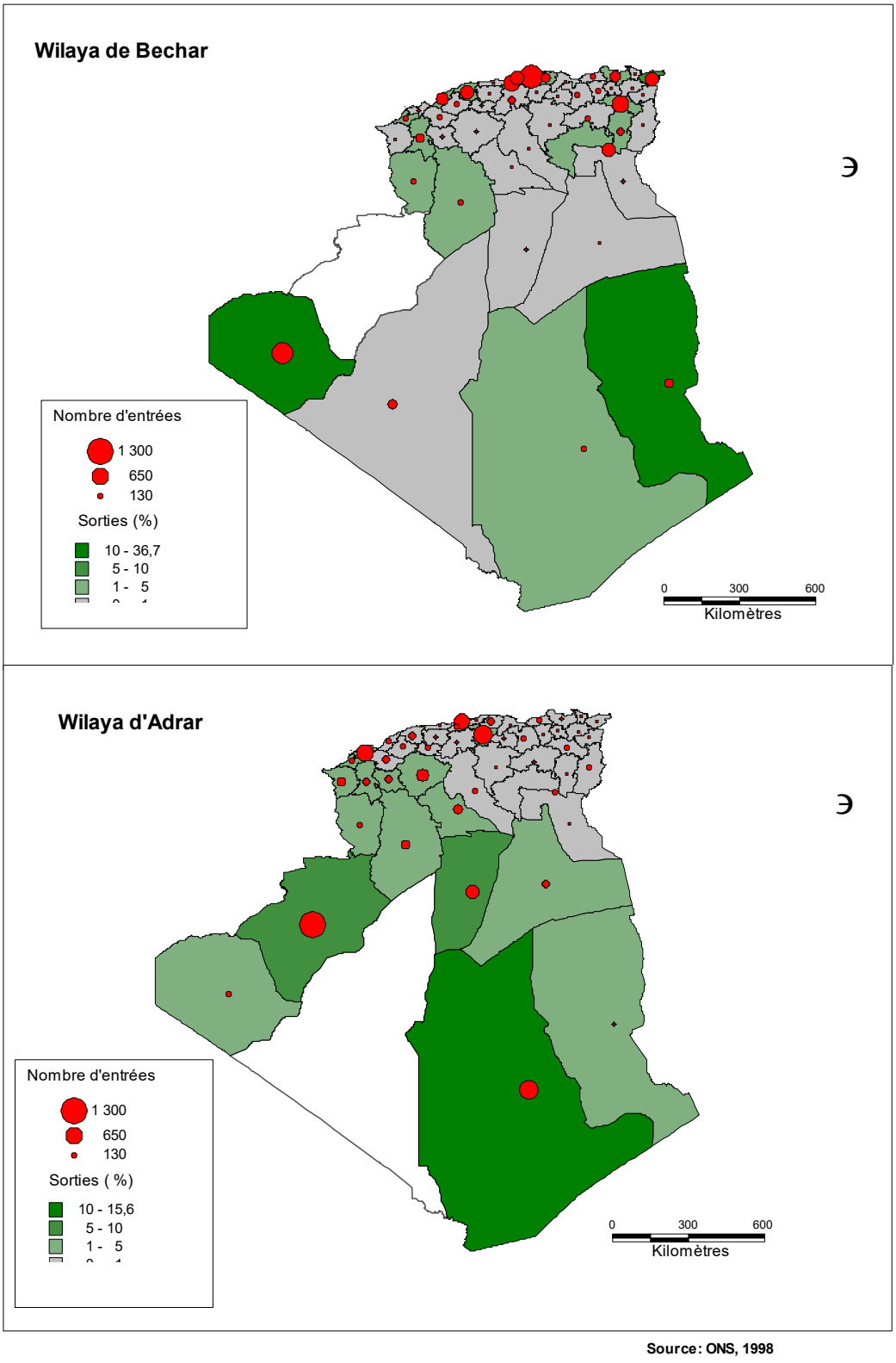


Figure n°20. **Attractivité migratoire du Sud-ouest algérien entre 1987 et 1998**

Adrar ; enfin, dans le Sud ce sont les wilayas de Tamanrasset, Bechar et Ghardaïa où les axes migratoires sont les plus animés. Ces mobilités sont en défaveur de la wilaya d'Adrar, exceptée avec la wilaya de Bechar (Adrar devient attractif dans la direction de Bechar). Ces migrations se poursuivent sur les mêmes itinéraires observés durant la colonisation : « *le territoire du Touat ne parvient pas à nourrir sa population. Il n'est pas donc guère étonnant que Noirs et Blanc émigrent en nombre remarquable vers le Nord, surtout à Oran, Tlemcen, Alger mais aussi à Tunis, et cela depuis l'occupation française, mais surtout depuis le trafic des camions. Ces émigrés ont une position subalterne, ils travaillent comme manouvre dans les usines ou aux champs. Il s'agit surtout d'hommes jeunes et avec certain esprit d'entreprise. Très rarement ils se hasardent jusque dans les centres industriels en France. Il est très difficile de fixer, même approximativement, leur nombre tant que les registres de l'Etat civil manquent. Pour les ksour de 400-600 habitants, ont peut compter 10-40 émigrants par année. Beaucoup d'entre eux retournent au bout de deux ou trois ans après de leur famille restée au pays* » (Suter K., 1953).

Ces mobilités se concentrent à Adrar avec plus de 8 000 sorties et 4 000 entrées, et entre 1 000 et 2 000 personnes dans les deux sens (entrées et sorties) pour les agglomérations de Timimoun, d'Aoulef, Reggane et Bordj-Badji-Mokhtar. Ces mouvements migratoires concernent aussi bien les wilayas du Nord que celles du Sud dont la plupart développent des flux en direction de Skikda, Tamanrasset et Ghardaïa. En effet, la ville d'Adrar est répulsive au premier plan en direction de Skikda dans le Nord-est, de Chlef du Nord-centre, d'Oran dans le Nord-ouest, d'Ouargla, de Tamanrasset et moins vers Ghardaïa dans le Sud et Djelfa dans la steppe. Timimoun dans le Gourara, en plus de ses rapports répulsifs envers Skikda et Tamanrasset, se caractérise par des relations denses en faveur de Blida dans le Nord-centre et Sétif au Nord-est. Dans le Tidikelt-occidental, Aoulef enregistre des rapports migratoires exceptionnels avec Tamanrasset. Quant à Reggane, elle développe des relations migratoires répulsives en direction d'Oum-El-Bouaghi au Nord-est. Dans le Tanezrouft, Bordj-Badj-Mokhtar est répulsive pour Constantine et Tamanrasset. Cependant, les entrées de l'agglomération d'Adrar concernent la wilaya de Bechar dans le Sud-ouest, de Laghouat dans la Steppe-centrale et moins la wilaya d'Alger ; Timimoun est attractive pour quelques wilayas du Nord-ouest, en particulier Oran et moins Saida et Tlemcen, et Alger au Nord-centre. Si le rapport est moins important avec Bechar et Ghardaïa pour Timimoun, c'est parce qu'il révèle

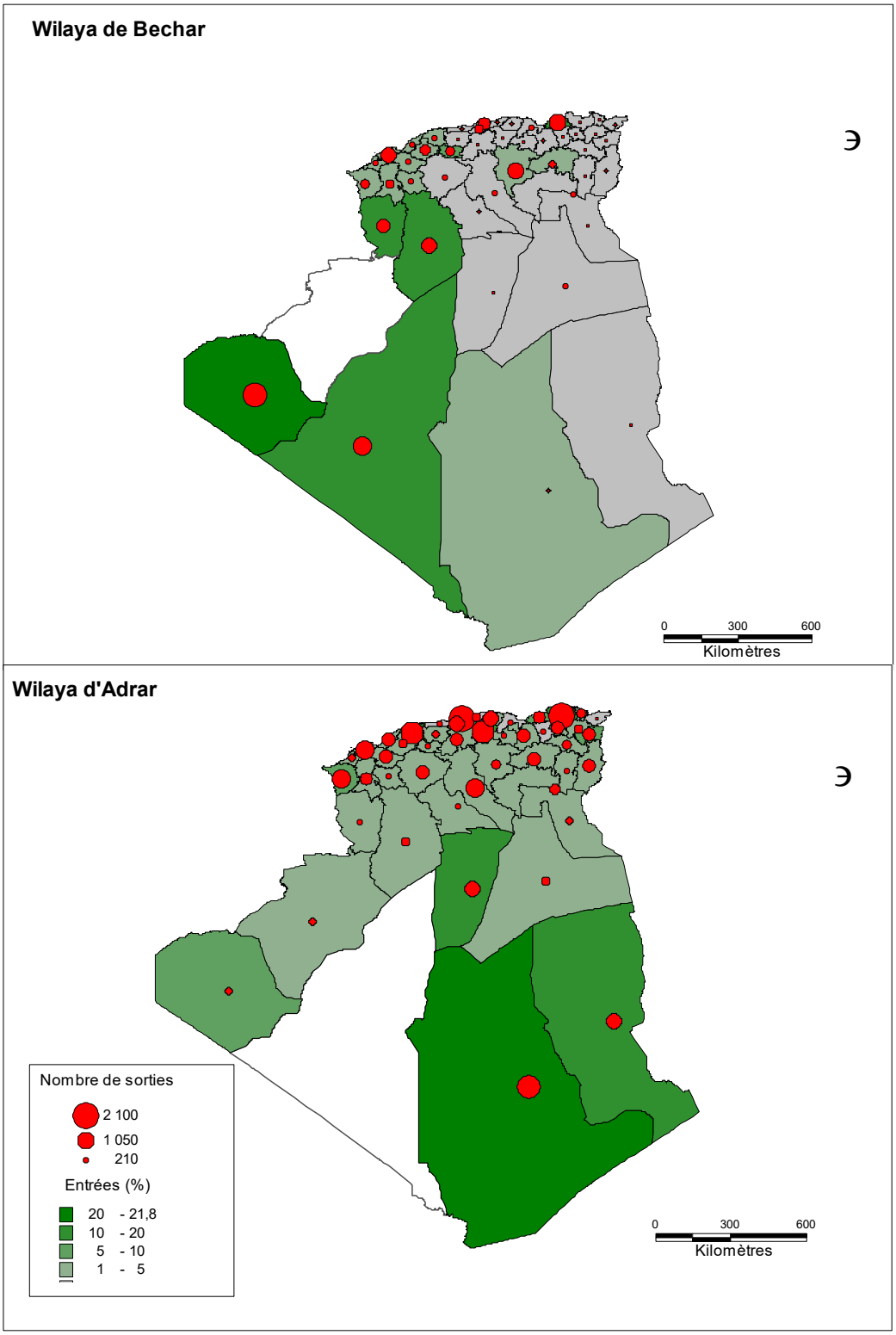


Figure n°21. **Répulsion migratoire du Sud-ouest algérien entre 1987 et 1998**

une densité importante des départs et des arrivées dans les deux sens. Aoulef est attractive pour Ghardaïa et Oran ; Reggane est attractive pour Jijel.

Moins répulsive que la wilaya d'Adrar, Bechar enregistre également un solde migratoire national négatif avec 5 000 personnes. L'émigration est moins importante dans cette wilaya, car cet espace est plus urbanisé, notamment dans la Haute-Saoura. Les mobilités sont considérables avec les wilayas du Nord-ouest (43% de l'ensemble des flux), moyennes avec le Sud (22% de l'ensemble des flux), et faibles avec la région du Nord-est (20% de l'ensemble des flux) et la région Nord- Centre (15% de l'ensemble des flux), (voir figures n°20, 21)). Dans le Nord-ouest, Oran et Tlemcen en plus d'El-Bayadh et Naâma dans les Hautes Plaines constituent les espaces avec lesquelles Bechar entretient un rapport migratoire fort (1000 personnes par destination dans les deux sens). Ces mouvements migratoires s'intensifient avec Tindouf et Adrar (plus de 2 000 personnes par destination dans les deux sens) dans le Sud. Dans la région Nord-est, les flux sont orientés vers Jijel (avec plus de 1 000 personnes dans les deux sens). Enfin, dans la région Nord-centre un rapport migratoire se distingue avec Alger (900 personnes dans les deux sens). Ces rapports sont en défaveur de la wilaya de Bechar, mis à part avec la wilaya d'Oran.

Ces flux migratoires sont minimes pour les agglomérations de la wilaya de Bechar, ne dépassant pas 1000 personnes par destination dans les deux sens. Néanmoins, le chef-lieu de wilaya se caractérise par une mobilité importante à l'échelle locale avec 7 000 sorties et 6 000 entrées, suivi d'Abadla avec 850 sorties et 250 entrées. Ces villes sont répulsives principalement en direction des wilayas voisines du Sud-ouest et de la Steppe Oranaise et s'associent bien dans un profil répulsif en direction des deux wilayas voisines du Sud, à savoir Tindouf et Adrar. Ces espaces étaient toujours reliés par des réseaux séculaires, entre autres des réseaux commerciaux et des réseaux maraboutiques. Bien plus, ces migrations s'inscrivent dans une logique fonctionnelle héritée de la période coloniale (l'ancien département de la Saoura). En deuxième position s'affiche El-Bayadh dont plusieurs tribus nomades parcouraient la région. En troisième position, des flux migratoires moins intenses sont orientés en direction de la wilaya de Jijel et concerne en particulier Abadla. En contre partie, ces villes attirent la population des wilayas d'Oran, de Tlemcen et de Naâma. Ceci représente le mouvement dû essentiellement à l'emploi où l'indisponibilité des cadres dans ces villes a fait appel aux migrations ciblées pour faire face aux nouveaux besoins en matière de santé et de services. Exceptionnellement, Kenadsa se distingue par un mouvement

migratoire attractif envers la wilaya d'Adrar dont les relations entres les deux espaces sont d'ordre historique.

Pour récapituler, on peut distinguer les pôles d'attractivité des migrants des wilayas d'Adrar et de Bechar en fonction des espaces suivants :

- Dans le Sahara : Il s'agit de Tamanrasset et Ghardaïa pour Adrar et de Tindouf et Adrar pour Bechar.
- Dans les Hautes-Plaines : il s'agit de Tiaret et Djelfa pour la wilaya d'Adrar et d'El-Bayadh et Naâma pour la wilaya de Bechar
- Dans le Tell, il s'agit de Tlemcen pour les deux wilayas, de Chlef et Bouira pour Adrar
- Dans le littoral, il s'agit d'Oran et Alger pour les deux wilayas et de Skikda pour Adrar et de Jijel pour Bechar.

b- Au niveau local : solde migratoire positif pour la majorité des communes rurales

Dans le même espace, Adrar-Bechar et Bechar-Tindouf développent entre-elles des relations migratoires privilégiées. Ceci est dû principalement au rôle régional de Bechar acquis depuis la colonisation où ces deux wilayas constituaient des zones du département de la Saoura. L'axe Bechar-Tindouf se distingue par un solde migratoire en faveur de la wilaya de Tindouf: les départs de Bechar constituent plus de 50% des entrées de la wilaya de Tindouf. Ces sorties concernent, en plus du chef-lieu, les communes situées géographiquement au Sud de la wilaya comme Abadla, Tabebala et El-Ouata. Caractérisé par son aspect pastoral, la partie ouest de la wilaya est parcourue par des éleveurs Reguibat qui changent leurs campements entre les deux wilayas et entrainant des relations entres ces espaces.

Quant au rapport migratoire sur l'axe Adrar-Bechar, il est en faveur d'Adrar où les flux en provenance de Bechar constituent 14% de l'ensemble des entrées de cette wilaya. Ceci concerne les communes de Bechar, d'Abadla, de Beni-Abbès et d'Ouled-Khoudir. En contre

partie, les sorties d'Adrar vers Bechar s'orientent vers Mechraâ-Houari-Boumedienne et Ksabi, situées à mi-parcours entre les deux chefs-lieux de wilaya. Ayant déjà des relations, maraboutiques et fonctionnelles avec la wilaya d'Adrar, beaucoup d'habitants de la Saoura ont quitté leur ksour pour s'installer dans les villes d'Adrar et de Timimoun.

A l'échelle intra-wilaya, les flux migratoires entrants ou sortants sont très faibles ou insignifiant, ne dépassant pas 500 personnes dans les deux sens pour la majorité des communes. Ces mobilités sont denses pour les deux chefs-lieux de wilayas (2 300 entrées et 2 400 sorties pour Bechar et 1130 entrées et 3900 sorties pour Adrar) et les communes urbaines les plus importantes Abadla (300 entrées et 1 300 sorties) et de Timimoun (700 entrées et 780 sorties). Le champ migratoire de Bechar touche toutes les communes de la wilaya. Celui d'Adrar est dense sur l'axe sud soit Reggane et Bordj-Badji-Mokhtar. Ceci s'explique par les migrations des sahéliens qui passent par des étapes avant d'arriver à Adrar. Quant aux mobilités interurbaines, elles sont importantes entre Bechar-Abadla et Bechar-Beni-Abbès comme entre Adrar-Reggane et Adrar-Timimoun.

En dehors des relations classiques où les villes sont attractives par rapport aux communes rurales telle que Timimoun et Ouled-Saïd, le rapport migratoire est légèrement répulsif pour la majorité des agglomérations urbaines en faveur des communes de rang inférieur pour ne pas dire les communes rurales comme à Abadla et à Adrar. En effet, Abadla affiche un grand nombre des départs aussi bien en faveur des communes urbaines de Bechar et de Kenadsa, qu'envers les communes rurales voisines telles qu'Erg-Ferradj, Mechraâ-Houari-Boumedienne. Hamidi A. (2003) explique cette stagnation par la crise de logement et le retard de réalisation des équipements dans cette agglomération. Pour Adrar, l'intercommunalité ou les extensions de la ville sur la partie de la commune de Timmi impose une logique de desserrement, expliquant ce rapport répulsif d'Adrar.

Cependant, les soldes migratoires positifs enregistrés dans la plupart des communes rurales, en grande partie dans les communes du Touat, explique l'attachement des ksouriens à leur espace habité malgré l'évolution de la domination des villes.

II-3-2 Un développement qui s'articule sur des nouvelles compétences : une forte attractivité des cadres

Si les espaces urbains dans le Sud-ouest affichent des rapports migratoires négatifs au niveau national, ils exercent par contre une attractivité sans précédente des cadres et des commerçants originaires du Nord du pays qu'on qualifie de migration ''sélective''. C'est ainsi, qu'on s'intéresse à la mobilité des cadres pour la compréhension de ce phénomène. Afin d'identifier leurs caractéristiques sociales, les motifs de leur mobilité et leurs relations avec l'espace réceptacle et l'espace d'origine, nous avons effectué une enquête qui a touché 120 cadres migrants, réparties selon trois secteurs étatiques ou publics soit 40 cadres pour la santé, 40 cadres pour l'administration et 40 cadres pour l'éducation nationale et l'enseignement supérieure. Nous avons ventilé cet échantillon sur cinq villes d'une manière équitable à savoir une grande ville (Bechar), une ville moyenne (Adrar), une ville intermédiaire (Timimoun) et deux petites villes (Beni-Abbès située au nord et Reggane située au sud). Dans chaque ville 30 cadres ont été enquêtés où chaque secteur est représenté par 10 cadres. Dans la ville de Bechar et d'Adrar, le secteur de l'éducation est représenté par l'enseignement supérieur. La population de notre enquête a été constituée par la technique d'effet de boule de neige.

a- Espace d'embauche des cadres

La majorité des cadres installés dans les villes du Sud-ouest sont des hommes (77,5%), mariés et emménagés avec leur famille à 87%. Pour la majorité des cadres mariés qui se sont installés seuls, sans leurs familles, la qualité de vie est mal appréciée car elle est moins confortable. Ainsi, ils préfèrent laisser leur famille au Nord. Pour les autres, la spécificité de leur train de vie au nord est la cause qui empêche le regroupement de leur famille au Sahara comme le travail du conjoint, les études des enfants…comme l'évoque quelques uns. Enfin, la vie familiale au sein de la famille élargie prime pour quelques cadres d'origines ruraux, qui laissent leur petite famille avec les grands parents au Nord.

La proportion des cadres de sexe féminin est limitée et concerne à la fois des femmes mariées et célibataires. La mobilité des femmes mariées s'inscrit dans une stratégie des couples cadres (jeunes) qui visent les espaces sahariens afin d'accéder à l'emploi, au logement et de bénéficier d'une rémunération qui leur permettrait de réaliser des épargnes. Celles-ci seront réinjectées plus tard dans un projet d'achat d'un bien immobilier souvent au Nord du pays,

d'effectuer des voyages… La mobilité des femmes cadres célibataires, reflète quant-à-elle le nouveau statut que la femme se procure dans une société conservatrice, dominée par les hommes. Le droit aux études a permis le droit au travail qui a donné ensuite droit à la mobilité pour les femmes célibataires en Algérie.

Par ailleurs, les tranches d'âge dominantes des cadres sont celles de 30-40 ans et de 40-50 ans, représentant chacune 35% de l'ensemble des effectifs. Ceci montre qu'il y'a une régularité des arrivées depuis au moins deux décennies. Ces immigrations sont à la fois le résultat de la création de nouveaux emplois dans la fonction publique mais aussi d'un roulement suite à la vacation d'autres postes, due aux départs des uns et des autres (entretien avec un cadre de la fonction publique). L'analyse des dates de recrutement de ces cadres révèle une évolution continue qui a commencé dans les années 1980 pour le secteur de l'enseignement et l'administration et qui s'est poursuivie dans les années 1990 dans les deux secteurs en particulier dans le secteur de l'administration (53% des installations se sont effectuées entre 1990-2000), et qui a duré dans la décennie suivante dans le secteur de l'enseignement et notamment dans la santé (73% des cadres de la santé sont arrivés entre 2000-2010) (tableau 10). Ces résultats traduisent des choix politiques de l'Etat dans la réalisation des équipements et la généralisation des services en fonction de chaque période. En effet, dans les années 1980 les besoins en matière d'enseignement se sont accrus suite à la croissance démographique dans ces espaces, impliquant l'Etat à la réalisation d'une série d'établissements scolaires. Ces besoins se sont doublés dans les décennies suivantes pour se généraliser aux différents niveaux notamment à l'enseignement supérieur au début des années 2000. Ceci a entrainé des recrutements massifs d'enseignants du niveau supérieur avec l'ouverture de plusieurs lycées et de deux universités à Adrar et à Bechar.

Par ailleurs ces mêmes politiques de développement menées par l'Etat dans cet espace (mise en valeur, infrastructures, eau…) ont également généré des recrutements de cadres à profil technique (hydraulique, informatique, ingénieur BTP…) dans les directions exécutives de wilaya et les subdivisions de daïras. Ces recrutements ont accompagné aussi la promotion administrative de quelques localités.

Enfin, une grande partie des cadres du secteur sanitaire (médecins, pharmaciens, laborantins…) s'est installée dans les villes du Sud-ouest entre les années 2000 et 2010. Si le nombre de cadres de ce secteur est moins important dans les périodes précédentes, c'est parce d'un côté les départs des médecins vers les services libéraux sont très fréquents, et d'un autre

côté ces prestations ont été assurées principalement par des médecins étrangers (des japonais avant 1990 à Adrar). L'instauration du principe de l'obligation du service civil pour les jeunes diplômés en médecine a permis de renouveler le personnel de ce secteur.

Tableau n°10 **Périodes d'installation des cadres dans les villes du Sud-ouest algérien selon les secteurs d'activités**

	1970-1980	**1980-1990**	**1990-2000**	**2000-2010**	**Total**
Santé	0	3	8	29	40
%	**0**	**8**	**20**	**73**	**100**
administration	5	8	21	6	40
%	**13**	**20**	**53**	**15**	**100**
Enseignement	3	9	13	15	40
%	**8**	**23**	**33**	**38**	**100**
Total	8	20	42	50	120
%	**7**	**17**	**35**	**42**	**100**

Sources : enquête de terrain, 2009.

Quoi qu'il en soit, l'accès à l'emploi reste le premier motif d'une telle mobilité avec une proportion de 58% (tableau 11). Ceci concerne les cadres les plus jeunes (20-40 ans), qui préfèrent, en s'installant au Sud où les possibilités d'embauche dans les secteurs liés aux services publics sont multiples, faire face au problème de chômage que rencontrent les diplômés au Nord du pays. C'est ainsi que la mobilité de ces cadres s'effectue dés leur jeune âge, tout juste après qu'ils aient obtenu leur diplôme universitaire. Cet espace est devenu le lieu du premier recrutement pour toutes les générations de cadres installés dans le Sud-ouest (100% chez les cadres de 20-30 ans ; 92% des cadres âgés entre 30-40 ans). Ce motif concerne toutes les villes mais, en particulier les centres les plus petits comme Reggane.

Le deuxième motif de ces mobilités est en rapport avec l'accès au logement qui concerne 23% de l'ensemble des cadres. En effet, face à la crise de logement qui affecte les villes du Nord algérien, l'Etat a misé sur les logements de fonction pour rendre cet espace plus attractif, visant notamment les cadres. La réalisation des programmes de logement d'accompagnement est régulière dans les villes sahariennes (voir chapitre VII) dont quelques uns sont équipés tels que les logements de fonction des médecins spécialistes. La disponibilité du logement a motivé aussi bien les plus jeunes qui rencontrent des problèmes de logement après leur formation universitaire que leurs prédécesseurs plus âgés installés dans les années 1980 ont également vécu. La taille et le type de ces logements diffèrent du F3 au F4 jusqu'au F5 et du

collectif au semi-collectif jusqu'à l'individuel. Ce motif concerne tous particulièrement les cadres installés dans les deux chefs lieux de wilaya.

Tableau n° 11 **Motifs d'installation des cadres dans les villes du Sud-ouest algérien l'âge**

Motifs / Ages	**Accès au logement**	**Premier emploi**	**Mutation**	**Promotion**	**Autres**	**Total**
Moins de 30 ans	2	6				8
%	25,00	75,00	0,00	0,00	0,00	100,00
30-40 ans	6	30	0	2	2	40
%	15,00	75,00	0,00	5,00	5,00	100,00
40-50 ans	12	24	2	3	1	42
%	28,57	57,14	4,76	7,14	2,38	100,00
50-60 ans	8	10	4	7	1	30
%	26,67	33,33	13,33	23,33	3,33	100,00
Total	28	70	6	12	4	120
%	23,33	58,33	5,00	10,00	3,33	100,00

Sources : enquête de terrain, 2009.

Enfin, le motif lié à la promotion dans la fonction touche 10% des cadres installés dans les villes du Sud-ouest et concerne la tranche d'âge des plus de 50 ans, représentant 23% des motifs dans cette catégorie. Il s'agit souvent des promotions pour accéder aux postes de responsabilité. En effet, les emplois occupés actuellement par les cadres de la tranche d'âge (50-60 ans) représentent des postes d'emploi de fin de carrière. Cette mobilité leur permet de préparer une retraite conséquente. Ceci représente une mobilité de 19% des cadres qui ont occupés plusieurs postes dans un parcours hiérarchique. Ces cadres promus s'installent majoritairement dans les deux chefs-lieux de wilaya (Adrar et Bechar), où se concentrent les directions exécutives de wilayas et les directions régionales de quelques secteurs.

a- Une majorité de cadres originaires du Nord-ouest

Notre enquête a montré que la majorité des cadres installés dans les villes du Sud-ouest sont originaires des wilayas du Nord-ouest avec une proportion moyenne de 43%, mais qui diffère d'une ville à l'autre (tableau 12). Ceci se calque parfaitement avec les flux migratoires traditionnels démontrés déjà ci-dessus en se référant aux résultats des RGPH entre 1987 et 1998 (voir figures n°20 à 21).

Tableau n°12 **Origine géographique des cadres installés dans les villes du Sud-ouest selon leurs lieux de naissance**

	Nord-ouest	Sud	Nord-centre	Nord est	Total
Bechar	23	2	3	2	30
%	76,67	6,67	10,00	6,67	100
Adrar	11	3	10	6	30
%	36,67	10,00	33,33	20,00	100
Timimoun	10	4	11	5	30
%	33,33	13,33	36,67	16,67	100
Reggane	8	2	11	9	30
%	26,67	6,67	36,67	30,00	100
Total	52	11	35	22	120
%	43,33	9,17	29,17	18,33	100

Sources : enquête de terrain, 2009

En effet, la ville de Bechar affiche des relations privilégiées en direction de la région du Nord-ouest dont 76% de ses cadres y sont originaires. Ayant des relations historiques et économiques, les deux espaces voisins sont reliés par de fortes relations d'échanges qui s'articulent principalement autour de la route RN6, reliant Bechar aux autres villes du Nord-ouest. Les villes d'Oran et de Tlemcen et les villes des Hautes Plaines Oranaises constituent les lieux pourvoyeurs de ces mobilités. Bien plus, les universités d'Oran, de Tlemcen et à un degré moindre celle de Sidi-Bel-Abbès ont été les lieux de formations de la plupart des cadres avec 25%, 12% et 6% respectivement. Quant à ceux installés dans les villes d'Adrar et de Timimoun, ils sont originaires de différentes régions avec une légère dominance de l'Oranie pour Adrar et de l'Algérois pour Timimoun. Les villes d'Alger, de Tizi Ouzou et de Blida sont les lieux de naissance d'une majorité de cadres installés dans ces deux villes. L'examen de leurs lieux d'étude montre que les universités d'Alger occupent une place importante suivies par celles de Blida et de Tizi-Ouzou. Enfin, les cadres de Reggane sont originaires principalement de trois régions à savoir Nord-est, du Nord-centre et du Sud.

Cette nouvelle composante humaine marque aussi bien les nouveaux espaces urbanisés dans ces centres que leur fonctionnement. Appelés pour piloter des équipements de grande envergure, ces cadres sont motivés par une indemnité sur le revenu, appliquée dans les zones sahariennes, et par des logements de fonction. Des cités résidentielles constituées de logements de fonctions sont nées dans la majorité de ces villes (voir chapitre VII).

II-3-3 Naissance des échanges informels transsahariens

Profitant d'une situation géographique frontalière, la contrebande opérant illicitement dans le commerce transsaharien monte en action dans les espaces sahariens du Sud-ouest. Développant des relations au-delà des frontières, ces réseaux s'intéressent à la commercialisation de deux types de marchandises : « *on trouve, d'une part, des produits issus des productions nationales comme les dattes d'Afrique du Nord qui sont échangées contre du bétail d'Afrique Noire (chameaux, moutons et plus rarement bovins), du henné, du sésame, de l'arachide et d'autres produits. Il y a, d'autre part, des biens manufacturés nationaux ou importés depuis l'étranger (autrefois d'Europe, aujourd'hui de Chine) ; pendant de longues années l'Algérie inonda le marché ouest africain de cartons de lait (Lahda) et de denrées alimentaires qu'elle subventionnait et qui étaient importés en fraude sur la rive sud du Sahara puis revendus à Niamey et à Kano. En contrepartie, l'Algérie importait des articles de l'industrie nigériane (Tissus, parfums, objets divers) »* (Grégoire E. 2010).

Le trafic du tabac prend de l'ampleur dans les trois dernières décennies. Interdit en Algérie pour favoriser le monopole de la Société Nationale du Tabac (SNTA), de grandes quantités de tabac américain (Marlboro) et français (Gauloise) sont importées illicitement depuis le Nigeria et la Mauritanie via les pays du Sahel, transitant par plusieurs points dans le Sud-ouest avant de trouver les consommateurs algériens au Nord du pays. Des véhicules tout-terrain de type Toyota-Station, sont utilisés pour l'acheminement de ces produits.

La contrebande agit dans les marchés suivant le principe de la rareté des produits qui lui permet de générer des bénéfices colossaux et profite des divergences économiques entres les Etats de la région, de la différence de la monnaie et de l'incapacité de ces Etats à contrôler ces espaces; ce qui est interdit là, est toléré de l'autre côté. En effet, « *beaucoup de ces flux reposent sur les interdictions d'importation ou d'exportation que les commerçants s'empressent à contourner d'où leur intérêt économique, mais aussi leur illégalité. Lorsque ces flux sont légaux, le désir de ne pas acquitter de droits de douanes souvent élevés les pousse à verser dans les fraudes et la clandestinité* » (Grégoire E. 2010). Ces réseaux sont dominés par les commerçants arabes en particulier des Chaânba mais aussi des Touareg qui s'appuient sur leur parfaite connaissance de l'espace, impliquant aussi des personnalités politiques dans quelques pays du Sahel comme cela a été mentionné par Grégoire E. (2010). Dans le Sud-ouest, la présence d'une population des Chaânba et des Touareg, à Adrar en

particulier, a permis de développer des relations commerciales transsahariennes. Du côté de Bechar, la contrebande s'enrichie en opérant dans ce genre de trafic avec le Maroc où quelques membres des tribus frontalières n'hésitent pas à exploiter leurs réseaux sociaux et leur parfaite connaissance du terrain.

Sur un autre plan, la mobilité transsaharienne se réactive et de nouvelles formes de migrations clandestines naissent : une petite partie s'oriente vers l'Europe et la grande partie prend fin dans les pays du Maghreb et souvent dans les espaces sahariens comme Tamanrasset ou Adrar. Ben-Saâd A. (2009) écrit à ce propos, *« inédite est encore occultée dans le discours officiel, l'immigration provenant essentiellement des régions africaines au sud du Sahara, s'affirme aujourd'hui comme un fait sociétal majeur en Algérie. Alors qu'elle est perçue et beaucoup plus admises et médiatisée comme mobilité de transition d'un mouvement qui se projette vers l'Europe, sa réalité est plutôt celle d'un mouvement qui concerne d'abord et essentiellement le territoire algérien, notamment le Sahara où son inscription durable est antérieure à l'attraction européenne apparue seulement récemment, au milieu des années 1990 »*. Les jeunes sub-sahariens migrants vers l'Europe (des deux sexes) transitent via le Sud-ouest algérien pour rejoindre les villes côtières comme Oran ou frontalière comme Maghnia dans le Nord-ouest, où ils s'acheminent ensuite vers l'Espagne via le Maroc ou la Méditerranée. Une minorité de ces migrants obtient un titre d'entrée d'une durée limitée et prolonge leur séjour ensuite dans la clandestinité ; mais la grande partie y accède sans ce titre via Tamanrasset et Bordj-Badj-Mokhtar.

Cette traversée s'appuie sur des réseaux de passeurs qui les encadrent indirectement dés leur passage aux frontières et les accompagnent jusqu'à leur lieu de destination. Les Touareg sont montrés du doigt dans ce processus. L'évolution des moyens de transport en Algérie a facilité ces mobilités où beaucoup de migrant empruntent les autocars en toute visibilité (voir photo n°14).

Moins nuisible pour l'Algérie, les autorités et les forces de l'ordre ont, pendant des années, volontairement ignoré cette situation qui a duré jusqu'à ces dernière années suite à la politisation de ce phénomène en Europe. Celle-ci avait exercé des pressions sur les pays du Maghreb pour contrôler ce fléau migratoire. Conséquemment, des contrôles et des expulsions s'intensifient. Or, il est difficile de quantifier ce phénomène. Néanmoins, quelques déclarations lancées ça et là, nous renseignent sur l'intensité du phénomène. El-Khabar, un quotidien arabophone algérien, cite selon des sources de la gendarmerie nationale que 22 000

migrants en situation illicite ont été recensés entre 2005 et 2010, via les différents points de contrôle installés dans le pays. Ces mobilités sont observés selon le même interlocuteur dans le Sahara, le Nord-ouest et à Alger, dont une majorité est originaire du Mali, du Niger, du Sénégal mais aussi des pays de l'Afrique Occidentale et Centrale (El-Khabar, 20/03/2010). Selon le même quotidien, le nombre de migrants entrant illégalement est estimé entre 5 000 et 6 000 personnes chaque année, dont 25% sont refoulées annuellement. Le Ministère de l'intérieur déclare le nombre de 32 000 migrants d'origine africaine en situation irrégulière en Algérie, selon Ben-Saâd A. (2009) alors que le RGPH n'avance que des chiffres modestes (1 000 dans la wilaya d'Adrar en 1998).

Photo n°14. **Migrant d'origine camerounaise empruntant un autocar (Adrar-Oran)**

Des points d'appuis constitués par des anciens migrants se forment dans quelques villes pour soutenir ces réseaux comme à Tamanrasset, à Reggane et à Adrar. Ces escales permettent aux jeunes migrants d'amasser les sommes d'argent nécessaires pour continuer leur périple vers l'Europe mais beaucoup d'entre eux finissent leur séjour dans les villes algériennes. En effet, *« dans les projet de migration, l'Algérie ne représente qu'une escale avant de gagner le Maroc et atteindre l'Espagne. Cependant cette escale peut durer des mois, voire des années, et la tendance est au prolongement de cette halte »* (Maccario P. 2003). Celui-ci démontre à

travers une enquête à Tamanrasset que 25% y sont depuis 3 ans et 15% depuis 4 ans voire 7 ans. Ces migrants changent leur objectif en Algérie, et exercent des travaux clandestinement pour financer un projet économique dans leur pays d'origine, envisageant ainsi d'y retourner dans l'avenir.

Dans le Sud-ouest, bien qu'Adrar et Reggane figurent dans l'axe secondaire de ces mobilités provenant essentiellement de Tamanrasset, les sorties de terrain que nous avons effectuées dans ces villes nous ont confirmé la présence des centaines de migrants africains, qui se rassemblent quotidiennement dans la ville d'Adrar sur une artère située entre le centre ville et le quartier de Beni-Ouskout. Ces migrants africains se font recruter illicitement comme manœuvres pour les travaux les moins désirés par la population locale et ne nécessitant aucun savoir-faire, en particulier dans le bâtiment et moins dans l'agriculture et les services. Quelques uns ont réussi à monter leur propre atelier de confection de vêtements typiquement sahariens, appréciés par la population locale. Le quartier Beni-Ouskout à Adrar, constitué d'une majorité touareg et africaine appuie cette logique.

Durant les dernières années, les réseaux mafieux et terroristes incarnent ces mobilités pour le trafic d'armement, de drogue, de prostitution, de monnaie nationale, de la devise, de falsification de documents. C'est ainsi, que la région saharienne devient un véritable terrain d'enjeu sécuritaire pour tous les Etats voisins, où s'impliquent d'autres puissances étrangères en particulier les Etats-Unis d'Amérique et la France.

Conclusion

L'urbanisation dans le Sud-ouest algérien a été accompagnée par le développement des services publics suite à l'injection des équipements nécessaires au fonctionnement de ces espaces : de nombreux emplois dans le secteur tertiaire et notamment dans la fonction publique ont été créés, faisant appel à un personnel qualifié non disponible sur place. Dans les zones rurales, le nouveaux contexte politique et économique génère une crise qui affecte non seulement le secteur agricole mais aussi les rapports sociaux entres les différents composantes de la société oasienne voire entre les différentes ethnies. La sédentarisation des nomades et le départ des harratine suite à leur émancipation et leur instruction, ont bouleversé l'organisation spatiale et sociale de ces espaces où l'Etat est fortement impliqué ; par la production et la distribution des eaux et par l'aménagement de périmètres de la nouvelle mise en valeur agricole et la promotion de l'habitat rural. Ceci a produit un nouveau modèle alternatif qui a remis en cause l'ancienne organisation économique et sociétale.

La dynamique économique dans ces espaces a été accompagnée par une forte mobilité des populations originaires du Nord vers les centres urbains. Appelés pour soutenir les actions de développement que l'Etat avait entamé, les jeunes cadres s'installent dans les villes sahariennes du Sud-ouest sahariens suite à une nouvelle embauche. La cadence de ces recrutements évolue pour le secteur de la santé et l'enseignement supérieur, et se stabilise pour le secteur de l'administration. La promotion de l'emploi vient en fin de carrière des cadres la tranche (50-60 ans) et concerne les cadres du secteur de l'administration. Quant à la disponibilité des logements, elle ne constitue qu'un motif complémentaire de ce type de mobilités.

Cet espace entretient des relations migratoires denses aussi bien avec le Nord algérien qu'avec les autres espaces sahariens, mais il reste répulsif malgré les efforts de développement déployés par l'Etat. La crise de l'espace oasien et l'absence d'un pôle de développement, susceptible de créer l'emploi engendrent des immigrations des populations les plus vulnérables. Les perspectives d'un développement touristique et le développement des hydrocarbures (suite à la découverte de quelques gisements dans la région d'Adrar) peuvent entrainer un changement sur la donne migratoire à l'avenir. Cependant, on assiste à une monté des échanges informels et de mobilités subsahariennes clandestines dans le Sud-ouest, encadrés par des réseaux mafieux qui s'appuient sur l'assistance de quelques membres de tribus locales, profitant de la fragilité économique de cette région.

Chapitre III

Rééquilibrage de la trame urbaine dans le Sud-ouest algérien : place primordiale des services publics et des commerces

La promotion administrative de certaines localités sahariennes en Algérie au rang de chef-lieu de wilaya et de daïra a bouleversé le fonctionnement et l'organisation antérieure de cet espace. La mise en place d'une série d'équipements publics de rang supérieur et le développement des activités commerciales dans les villes du Sud-ouest leur ont permis de renforcer l'armature urbaine et de développer des réseaux d'échanges locaux pour former des sous-ensembles urbains fonctionnels. Cette nouvelle organisation spatiale, bien qu'elle soit encadrée par le volontarisme politique qui visait à redresser l'armature urbaine, s'inscrit aussi dans l'histoire urbaine de la région qui est marquée par des continuités et des ruptures engendrant des mutations rapides de l'économie urbaine notamment durant les trois dernières décennies.

Dans ce chapitre, nous avons tenté de décrypter les dynamiques urbaines dans le Sud-ouest algérien. L'objectif est de déterminer les continuités et les ruptures aussi bien politiques qu'économiques pesant sur l'armature urbaine. Plusieurs indicateurs permettent ainsi de clarifier la place, le rôle, de chaque ville dans l'armature. Les villes ont été classées selon plusieurs niveaux associant à la fois la taille de leur population, la nature de leurs services publics, la qualité de leurs infrastructures des transports et le volume des activités commerciales et de services. Nous nous sommes référés aux travaux de recherches des historiens et des géographes sur la région comme nous nous sommes appuyés sur les données des différentes directions de wilayas, complétés par les travaux de mémoires de fin d'études en géographie sur la région.

Nous nous sommes appuyés dans notre démarche sur une hiérarchie des agglomérations selon leur poids démographique en se référant aux travaux de Bendjelid A. (2001), qui a classé les villes algériennes selon les résultats du RGPH de 1998, en six strates à savoir : les métropoles urbaines, les grandes villes (plus de 160 000 habitants), les villes moyennes (de 100 000 à 159 000 habitants), les villes moyennes-potentielles (de 50 000 à 99 000), les villes intermédiaires (de 20 000 à 49 000 habitants) et petites villes (de 5 000 à 19 000 habitants).

III-1 Dynamiques urbaines dans le Sud-ouest algérien entre le XVe et XXe siècle

Si les échanges et l'ouverture du Sahara vers le Sahel et la Méditerranée avaient permis à un réseau constitué d'agglomérations-relais dont la fonction était d'assister le commerce transsaharien d'émerger, le cloisonnement de cet espace depuis la colonisation a atténué son fonctionnement pour ne pas dire l'avait reconfiguré selon de nouvelles logiques. En effet, les centres urbains dans le Sahara pendant la colonisation ne sont développés que dans les zones ayant des potentialités énergétiques ou agricoles et de manière beaucoup prononcée dans les zones d'oasis sans potentiel directement valorisable. Il faut attendre l'indépendance, pour assister à une promotion des centres urbains sahariens soutenue par une vraie révolution des moyens de transport dans le Sahara. Ainsi, des transformations impressionnantes ont concerné aussi bien le monde rural que le monde urbain, un fait nettement visible avec la poussée urbaine et l'expansion rapide de plusieurs agglomérations. L'Etat algérien s'engage par le biais des programmes spéciaux, des plans de développement et de la promotion administrative à promouvoir ces espaces, tentant de corriger les carences observées dans l'armature urbaine héritée de la colonisation. Conséquemment, une dynamique urbaine sans précédent s'est développée dans le Sud-ouest, concernant aussi bien les petits centres urbains que les moyennes et les grandes villes.

III-1-1 Première génération de villes dans le Sud-ouest : villes-relais pour appuyer le commerce caravanier

Certaines localités Sahariennes devaient leur existence à une activité agricole, d'autres puisaient leur richesse d'une activité commerciale fructueuse, notamment dans le Touat, et manière moindre dans le Gourara, le Tidikelt et la Saoura. Carrefour des circuits commerciaux entre les capitales des dynasties maghrébines, d'abord avec Sijilmassa puis Tlemcen, des agglomérations comme Tamentit, Bouda et Sali, dans le Touat, Akabli dans le Tidikelt et Timimoun dans le Gourara ont prospéré jusqu'au 15ème siècle, date à partir de laquelle la carte politique dans la région a changé.

Le commerce transsaharien dans le Maghreb-Central et Maghreb-Occidental s'articulait sur les centres-relais dont une partie était située dans le Sud-ouest algérien et constituait un ensemble d'oasis interconnectées. Ce sous-réseau fonctionne à l'intérieur d'un grand réseau formé d'un ensemble d'agglomérations minières notamment du sel dans le Sud du Tanerzouft

mais aussi d'un ensemble de villes situées aussi bien au Soudan français que dans le Maghreb dont les fonctions sont différentes.

Commerce de l'or et d'esclaves, route du sel, entrepôt de caravanes, chemin de pèlerinage, ce sont les facteurs essentiels d'activité et de prospérité des oasis du Sud-ouest algérien. Par ailleurs, ces agglomérations étaient orientées selon le réseau caravanier qui sillonnait la région, vers les points de départs et d'arrivées des caravanes, c'est-à-dire vers les grandes villes du Nord comme de Sud, où se situaient les grands marchés, comme les zones de production. Ainsi, il est intéressant d'évoquer le rôle des villes extra sahariennes pour mieux cerner le fonctionnement de réseau des centre- relais.

En effet, le réseau extra-saharien est constitué de pôles régionaux auxquels le commerce avait donné une dimension internationale. Au nord, il s'agit des villes situées au Maghreb telles Sijilmassa, Fez et Tlemcen qui étaient placées souvent sous l'autorité directe des royaumes marocains. Différents travaux de recherches ont abordé la question des réseaux commerciaux transsahariens dans lesquels ces villes constituaient des points de contact incontournables. Nous rappelons que ces villes étaient reliées à un ensemble de ports méditerranéens qui orientent leurs échanges avec le Maroc. Au sud du Sahara, les villes du Soudan (Oualata, Gao et Tombouctou), étaient des villes terminus des caravanes venues de Maghreb pour s'approvisionner en or et en esclaves, traversant ainsi en partie le Sud-ouest algérien.

C'est dans le contexte du commerce caravanier qu'un ensemble de centres-relais ont émergé dans le Sud-ouest, constituant de véritables réseaux de places d'échange.. Ceci nous a permis de distinguer un ensemble d'agglomérations localisées sur différents axes commerciaux '' *Triq*'' sur lesquels le Sud-ouest constituait une importante étape de transition de marchandise vers les autres marchés. Bien plus, le surplus de la production agricole locale était écoulé dans ces marchés car on peut considérer que « *la caravane n'est pas seulement un mode de transport, c'est une foire ambulante qui vend et achète sans cesse ; ses itératives sont établies, non seulement en fonction de leur durée, mais aussi d'après les possibilités d'échanges d'un point à un autre ; plus nombreux sont les relais, plus grand sera le profit amassé au bout de la course* » (Abitbol M., 1985). La flexibilité du commerce caravanier conjugué à l'existence des marchés potentiels dans les territoires du Sud-ouest a donné à plusieurs oasis, l'opportunité de s'insérer dans un champ d'échange ''international''. C'est ainsi qu'un sous-réseau urbain a émergé. Si peu de travaux se sont penchés sur l'urbanité de

ces places d'échanges, l'existence de marchés de rayonnement macro-régional, comme Tamentit, peut constituer un indicateur intéressant d'une pré-urbanité saharienne.

Plusieurs agglomérations se démarquaient dans le Sud-ouest par leur poids dans ce commerce transsaharien:

- **Tamentit** : elle constituait la capitale du Touat jusqu'à la fin du XVe siècle dont elle était un point incontournable du commerce de l'or, du cuivre, des esclaves et des produits artisanaux et agricoles. La particularité de ce commerce réside dans le rôle essentiel des juifs qui ont quasi monopolisé quelques activités notamment le commerce et le travail du métal précieux (l'or) jusqu'à leur émigration en 1492 de la région par Cheikh Abedelkarim-el-Maghili, venu de Tlemcen, date de la chute Tamentit. *« Des bijoutiers étaient nombreux à Fès, Sijilmassa, Tamentit comme les principaux centre de transformation »* (Oliel J., 1994). Des commerçants venaient à Tamentit des pays du *Machreq* et du *Maghreb* pour fréquenter ses marchés.
- **Bouda :** « *Timmi, Bouda, Tamentit et d'autres villes du Touat sont aussi heureusement situées pour le commerce, et ont eu au Moyen-Âge leur heure de prospérité et de grandeur* » (Schirmer, 1982). Tout le commerce orienté vers le Nord-est et l'Ouest se concentrait à Bouda, l'actuel El-Mansour, qui constituait le lieu de départ de la route caravanière du Touat pour rejoindre le Tafilalet et la vallée du Draâ au Maroc en particulier Sijilmassa via la vallée de la Saoura : « *Bouda sur la grande route des caravanes du Maroc au Soudan* » Hess J., 1897). Cette route fut prolongée ensuite vers Tlemcen. Bouda fut un marché important qui s'est adapté en fonction des données économiques de chaque période jusqu'à la veille de la colonisation.
- **Tsabit :** située au nord du Touat, en contact avec le Gourara et la Basse-Saoura, elle était « *autrefois lieu de rendez vous des caravanes venant de Tombouctou »* (Hess J., 1897).
- **Sali :** située au sud du Touat, Sali est réputée pour ses relations commerciales avec le Soudan à travers le Tanezrouft pour rejoindre Tagheza et Taoudeni ou pour se rendre en Mauritanie. Le commerce du sel fait partie des échanges principaux dans cette direction, notamment avec Taghaza située plus au sud. Elle est avec Reggane un point d'accès commercial des Touareg au Touat où ils se rendaient pour vendre leur bétail.
- **Akabli :** localisée dans le Tidikelt-occidental, au Sud-est, était le centre d'échanges en direction du Sud sur la route vers Arouan puis Tombouctou. Cette route permettait

surtout de rejoindre le Touat par l'est notamment depuis Ghât en Libye. Cette route se poursuit soit vers Agades au sud, ou vers Ghadamès au nord puis la Tunisie, ou vers l'est en direction de l'Egypte.

- **Timimoun :** située dans le Gourara au nord et du Touat, Timimoun était un marché prospère qui permettait de relier les échanges qui s'effectue entre la partie ouest du Sahara et la partie centrale à savoir le M'zab, mais aussi Ouargla et la Tunisie. D'un autre côté, les échanges commerciaux avec Tlemcen s'effectuaient via Timimoun en traversant l'Erg Occidental et en contournant la vallée de la Saoura instable suite au déclin de Sijilamassa à partir du VIVe siècle. Timimoun, était aussi un point incontournable des caravanes du pèlerinage en direction de la Mecque.
- **Tabelbala :** plus à l'est de la Saoura, Tabelbala fut l'oasis qui entretenait une forte relation commerciale avec le Draâ et le Tafilalet mais également avec Meknès et Mogador et les pays du Soudan. Elle était le carrefour de très nombreuses pistes chamelières, en direction de Tindouf et du Touat.
- **In-Salah :** Quant à In-Salah plus au Sud-est du Touat, elle ne s'impose vraiment comme centre commercial qu'au cours du XVIIe siècle. Elle se réjouit de la protection des Touareg du Hoggar, formant la jonction avec la piste de Ghadamès. Elle a brillé ensuite comme plaque incontournable des échanges entre les parties Est, Centre et Ouest du Sahara. Les Ahl Azzi, famille arabe installé à In-Salah, ont bien réussi à constituer un réseau commercial qui se déployait jusqu'à Ghadamès et Tombouctou.
- **Kenadsa :** enfin dans la Saoura, Kenadsa, n'était pas seulement une cité religieuse de la zaouïa Ziania mais elle est devenue une station importante des caravanes commerciales allant du Touat jusqu'au Tafilalet, comme elle constituait un centre des ksour de la Saoura, de la Zousfana et du Guir. La présence d'une communauté juive dans cette ville révèle sa prospérité commerciale. Le commerce était dirigé principalement vers Tlemcen, L'existence d'une communauté citadine autour de la famille du marabout de Kenadsa (Ben-Bouziane) dont la renommée va jusqu'au Soudan, a fait que ce centre avait sa propre caravane qui parcourait le désert. Kenadsa est aussi un lieu d'échange entre tribus nomades des Doui-Meniaâ, des Ouled-Djerir, des Beni-Guil et les ksouriens.

De part de leur possibilité de déplacement à travers ces réseaux de places marchandes, les nomades marchands-pasteurs contribuaient au processus de régulation du marché saharien en approvisionnant des oasis par des produits indisponibles tout en liquidant le surplus de leur

production. Il s'agit généralement des échanges autour des produits d'élevage et d'artisanat fournis par les nomades contre les produits agricoles et artisanaux fournis par les oasiens. Si la vie dans certaines oasis s'est pérennisé après la décadence du commerce transsaharien, c'est grâce aux échanges opérés avec les nomades qui étaient non seulement des pasteurs mais aussi des guides caravaniers et des marchands. Ainsi, les tribus nomades ont contribué à ces échanges et à la prospérité de certains de ces centres.

Les Ouled-Sidi-Cheikh fréquentaient les marchés de Timimoun et apportaient du beurre, du fromage, du blé, de l'orge, des laines, des moutons, des tapis (*frach*), des nattes, des cordes en palmier, des chapeaux de palmier ornés de plumes d'autruche. Ils rapportent de Timimoun « *des esclaves nègres et négresses, des dattes, des vêtements de laine, du henné* » (Daumas E., 1845).

Les H'amïan, essentiellement voyageurs et marchands, fréquentaient les marchés de Figuig, de Touat, de Gourara, de Mzab, de Tafilalet, et dans le Tell, les Beni-A'mer et les environs de Tlemcen. Ils importaient dans les marchés de Timimoun et de Touat du beurre, des fromages secs, des moutons, des chevaux, des laines, du blé et de l'orge (Daumas E., 1845).

Les Chaânba de Metlili, d'El-Goléa et d'Ouargla, contrôlaient la route du Maghreb central sur le triangle allant d'In-Salah, à Metlili et Timimoun. « *Ils fréquentaient les marchés du Gourara et y apportaient tous des objets tirés de Tunis par les Mozabites et par Touggourt tels que l'huile provenant de Bou-Saâda, des chameaux engraissés pour l'abatage, des moutons, des vêtements de laine fabriqués au Mzab et à Metlili, une espèce de gomme appelée ''mesteba''. Les Chaânba en rapportent des peaux tannées, qui viennent de Tafilalet, des ''h'aïck'' fins, fabriqués sur les lieux, du henné, qui vient de Tidikelt, de l'antimoine tiré des mines du Touat, un bois, nommé ''acerr'ïa'', que les femmes font brûler pour se parfumer, de la poudre, fabriquée dans le Touat ; elle y coûte 9 à 10 sous la livre. Du plomb et des balles qui viennent de Fez, des étoffes noirâtres, appelées ''saïe'', qui viennent du pays des nègres, par les Touareg* ». (Daumas E., 1845). La marchandise importée par les Chaânba était redistribuée par les Khenafsa, une tribu qui traitait bien avec les oasiens du Gourara, du Touat et même de la Basse-Saoura.

En direction du Sud, les échanges commerciaux sont assurés par les Touareg qui contrôlaient une grande partie de la circulation marchande dans le Sud et Sud-est du Touat, notamment dans le Hoggar, le Tinerzouf et le Tidikelt. *« Ce commerce en destination du Touat est*

effectué principalement par les Issekamaren, qui sont les Touareg nomadisant le plus au nord du massif du Hoggar » (Museur M, 1977). Les Touareg du Hoggar vendaient du beurre, du fromage et surtout du bétail sur les marchés du Touat et du Tidikelt, et en particulier à In-Salah. Au retour, ils ramènent des objets manufacturés ainsi que des dattes. « *Un siècle plus tôt, on considérait qu'une montée de moutons sur pied, de viande séchée et de beurre fondu, correspondait une descente des dattes, du tabac, du tissu, du sucre, du thé et des couvertures* » (Museur M, 1977). (Ces relations commerciales s'effectuent surtout en automne, la saison de la récolte des dattes dans le Touat à Reggane et le Tidikelt à In-Salah et Akabli. L'aller-retour prend généralement un mois et demi à deux mois. « *Les caravanes sahariennes se rendaient surtout dans l'Adrar des Ifoghas et en particulier aux salines de Taoudenni et aux palmeraies du Touat et du Tidikelt* » (Museur M, 1977).

III-1-2 Nouveaux centres urbains pour de nouvelles fonctions dans le Sud-ouest pendant la colonisation

Bien que le Sud-ouest algérien était peuplé depuis plusieurs siècles dans la vallée de la Saoura, le Gourara et le Touat, la colonisation ne s'y est que faiblement implantée pendant près d'un demi-siècle, et n'a affiché son intérêt à l'égard de cet espace qu'à la veille de l'indépendance suite à la découverte des gisements d'hydrocarbures en 1956 à l'Est du Sahara. Ainsi, le Sahara est réinvesti, plusieurs chantiers dans le bâtiment, les routes et notamment dans la recherche et l'exploration pétrolière ont été mis en œuvre, permettant de créer une centaine d'emplois et de faire émerger une nouvelle dynamique socio-économique au Sahara. Dans le Sud-ouest, la ruée vers les hydrocarbures s'est limitée à quelques cas de recherches à In-Salah dans le Tidikelt et Reggane dans le Touat. Il est absurde d'évoquer l'existence d'un réseau urbain cohérent dans les zones sahariennes du Sud-ouest algérien, mais on peut évoquer l'existence de deux sous ensembles d'agglomérations qui se distinguent. Un sous-réseau d'agglomérations qui s'articule sur l'exploration des mines de charbon dans une zone peu peuplée, située dans la partie septentrionale, concernant Bechar et sa région ; un deuxième sous ensemble constitué de très petits centres s'articulant sur les échanges agricoles concernant la zone des oasis dans la partie centrale.

III-1-2-1 Activité minière et transport ferroviaire : Nouvelle génération des centres urbains orientées vers le Nord

Le développement de l'activité minière dans la région de Bechar dans les premières décennies du XXe siècle, avait permis à deux agglomérations de s'urbaniser rapidement, faisant appel à une population extérieure à savoir des Européens et des Algériens issus du Nord, majoritairement kabyles. Il s'agit de Bechar et de Kenadsa avec 24 000 habitants et 7 500 habitants respectivement en 1954 (Atlas des départements sahariens, 1961). Par ailleurs, la colonisation avait instauré dans le cadre des territoires sahariens, des postes militaires dans les agglomérations les plus importantes, permettant de les qualifier en centres urbains suite à la mise en place de certains équipements élémentaires (groupes scolaires, hôpitaux, aérodromes, pistes, hôtels…). Ceci a donné naissance à un ensemble d'agglomérations (entre 2 000 et 3 000 habitants en 1954), structurant ainsi l'espace dans le Sud-ouest algérien (Atlas des départements sahariens, 1961). Il s'agit d'Abadla et Beni-Ounif qui constituaient deux petites agglomérations avec 2 500 et 1 800 habitants respectivement dans la Haute-Saoura. Beni-Abbès (2 000 habitants) dans la Basse-Saoura, d'Adrar (2 500 habitants) dans le Touat et Timimoun dans Gourara (3 000 habitants) (Atlas des départements sahariens, 1961). Ainsi, l'armature urbaine était disproportionnée et s'articulait sur une ville intermédiaire (Bechar) qui orientait ses services pour les besoins d'une population européenne, et les petites agglomérations qui rencontraient des difficultés pour développer de nouvelles fonctions urbaines. Ce réseau est lâche, posant tant de problèmes d'agencement dans l'espace entre Bechar, la ville la plus importante, et son arrière pays structuré par des petites agglomérations, puisque les distances qui les séparent sont très importantes (100 km minimum pour Beni-Ounif qui est l'agglomération la plus proche de Bechar).

Les premières poussées d'urbanisation dans le Sud-ouest algérien remontent à la période coloniale suite à la découverte du charbon dans la Haute-Saoura qui avait contribué directement à en modifier le profil économique et, de fait, l'intérêt de la puissance coloniale à son égard. Découvert en 1907 par un officier de la légion étrangère dans la région de Bechar, le bassin houiller a été exploré d'abord à Kenadsa en 1917, puis à Bechar-Djedid en 1941, ensuite à Ksi-Ksou situé à quelques kilomètres d'Abadla, révolutionnant non seulement l'économie de la région mais aussi son organisation spatiale. Cette activité a largement stimulé la dynamique de trois agglomérations : Kenadsa et plus relativement Bechar et Abdala. Ainsi, la part de l'emploi créé par ce secteur était importante, permettant le

développement spatial de ces villes. Le développement de cette activité a généré 5 000 emplois en partie occupés par 700 kabyles, 1 300 Marocains et 700 européens qui sont essentiellement des cadres d'exploitations et le personnel du jour. Capot Rey R. avançait ainsi en 1953, que 3.000 ouvriers sur ces installations étaient des Doui-Meniaâ.

Ce gisement de charbon exploré a permis à Kenadsa, petit ksar, de devenir la deuxième agglomération de la région avec 7 500 habitants dont 500 européens. Des quartiers d'ouvriers ont été édifiés : *« en dehors du vieux ksar, et du poste militaire Belhadi, Kenadsa s'étale depuis 1942, les sièges de ses mines et de ses deux cités (européenne et indigène), aux rues rectilignes avec villas, logement collectif, village kabyle, camps de travailleurs. La cité ouvrière a été réalisée en 1940 »* (Thintoin R., 1948).

Photo n°15. **Edifices de la houillère de Kenadsa (2008)**

Bien que le ksar de Kenadsa était déjà placé dans une double mouvance marboutico-commerciale, l'activité minière a complètement modifié sa composante humaine et sa fonction. Exerçant une grande influence sur les deux tribus nomades de la région, le ksar de la Zaouïa Ziania est décrit comme une cité d'une prospérité similaire à celle de Tlemcen, Fez ou Marrakech (Emile F. Gautier, 1905). Le même auteur ajoutait qu'une proportion non négligeable de juifs y résidait, *« ce qui revient à dire au pays marocain, un peu d'industrie et de commerce »*. Seulement, le poids du commerce et du marabout cède peu à peu à la

puissance des entreprises d'extraction du charbon. Ainsi,, le ksar a vu glisser son pouvoir vers la ville de Bechar qui est devenue le centre d'influence économique et administrative.

Dans la continuité de ces éléments, la ville de Bechar doit sa genèse à cette dynamique économique, certes, renforcée par le développement des infrastructures de transport, et la concentration des centres de décisions, notamment militaire. Une telle importance est due à son rôle stratégique dans le contrôle de la circulation dans le Sud-ouest en direction du nord algérien et du Maroc, en particulier par le contrôle des tribus nomades de la région à savoir les Doui-Meniaâ ou les Ouled-Sidi-Cheikh dans les monts des Ksour. Sur un autre plan, la dynamique urbaine de la ville de Bechar de cette époque est soutenu par l'implication multiforme de la présence européenne. Les européens civils étaient impliqués aussi bien dans l'activité minière que dans les activités liées à la construction des infrastructures. Plusieurs entreprises de travaux publics et de transport s'implantèrent ainsi dans la ville de Bechar. En 1943, suite à l'exploitation d'une nouvelle mine à Bechar, un nouveau quartier d'ouvriers a été conçu dans le lieu dit Bidon II, à 7 Km au sud de la ville. Ce quartier où se développent également des villas dédiées aux fonctionnaires deviendra un nouveau centre urbain nommé "Bechar-Djedid". A la fin des années 1950, la dynamique de la ville s'inscrit également bien dans une démarche militaire de développement de technologie et d'armement nucléaire. C'est dans cette période que la ville de Bechar assume un rôle économique bien précis ayant des incidences sur la structure urbaine et sur l'ensemble de l'organisation territoriale. Bechar développa vit également se développer ses infrastructures de transport connectées avec les territoires du nord, ses équipements et sa structure commerciale endogènes. La présence de commerçants juifs a permis à cette ville de s'orienter vers le Sud via le commerce de gros et vers le Nord pour importer des produits agricoles nécessaires pour couvrir les besoins alimentaires de ses nouveaux habitants ; Bechar était une ville sans arrière-pays agricole.. L'absence d'un espace rural en contact direct avec la ville lui a attribué un caractère de ville sans système de production agricole local, et a donc accru sa dépendance à l'extérieur. La destruction de précoce de l'économie agricole traditionnelle et l'augmentation de chantiers ayant poussé très tôt la population des ksour environnant vers la ville en engendrant la sclérose des économies agricoles

L'exploitation de la mine de Ksi-Ksou à quelques kilomètres au nord d'Abadla, à partir de 1942 (Caralp R., 1957), appuyée par une ligne ferroviaire reliant cette mine à Bechar, a généré d'une manière la formation de l'agglomération d'Abadla où de nombreux Doui-

Meniaâ se sont implantés ; l'urbanisation dans cette ville ayant été en partie le produit d'une sédentarisation forcée. En effet, à proximité de l'ancien ksar en ruine, portant le nom de la fraction Abadla de la tribu des Doui-Meniaâ, les premiers campements militaires coloniaux ont été installés à 90 km au sud de Bechar. Cette présence militaire avait pour objectif de contrôler la tribu.. D'autres équipements administratifs et sociaux ont renforcé cette présence, stimulant la fixation de quelques familles nomades qui ont fabriqué des gourbis proches de ces casernes militaires, formant le premier noyau de la ville d'Abadla qui comptait 2 500 habitants en 1954 (Atlas des départements sahariens, 1961).

Le développement de l'agglomération d'Abadla est principalement dû à la sédentarisation de la tribu des Doui-Meniaâ, dont les causes sont moins d'ordre économique que politique. La mise en place des frontières étatiques et l'encadrement du pastoralisme par une série de lois, ont entravé la liberté de circulation des nomades dans cette région frontalière, imposant la fixation de cette tribu qui parcourait la vallée du Guir, entre le Tafilalet au Maroc et Taghit en Algérie. Sur un autre plan, l'instauration du réseau de pouvoir colonial dans les agglomérations du Sud-ouest pour contrôler la circulation dans cet espace, a entrainé un affaiblissement de la tribu qui s'est paupérisé en perdant ses ressources tributaires au profit du nouveau pouvoir colonial. Le regroupement forcé s'est accéléré à la fin de la colonisation et a complètement restructuré la vie de la tribu Doui-Meniaâ qui perdit des troupeaux, faute de pâturage et plongea, de fait, dans une profonde misère ; les récoltes de la plaine étant nettement insuffisante pour faire face aux besoins d'une population désormais sédentaire.

Beni-Ounif, s'est développée à partir d'un petit ksar suite, d'une part, aux installations militaires coloniales voulant contrôler la circulation nord-sud et est-ouest dans cette zone frontalière peuplée d'une série de ksour de l'oasis de Figuig, et, d'autre part, du fait de la mise en place de chemin de fer qui lui a procuré un développement exceptionnel. La création de cette voie de chemin de fer n'est pas sans conséquences puisque rapidement, un marché est créé à Beni-Ounif. En 1904, les nomades Beni-Guil, Ouled-Jerir et Doui-Meniaâ y ont importé plus de 20 000 moutons selon le Capitaine Gendre qui écrit à ce propos en 1909 : *« La proximité de Figuig a en effet sauvé Beni-Ounif de la décadence dont menaçait la création de Colomb-Béchar. Beni-Ounif est la gare et l'entrepôt de Figuig, point de contact et d'échange entre la civilisation française d'une part et d'autre part, les civilisations marocaines et sahariennes qu'attirent le prestige et la richesse relative des oasis figuiguis. Beni-Ounif vivra grâce à Figuig. ».* Dotée d'une gare ferroviaire et de quelques

établissements civils tels qu'un hôtel, dit l'hôtel du Sahara, et d'un groupe scolaire, *« la transformation est prodigieuse, depuis l'époque pourtant si proche (1903), où Beni-Ounif était non pas même poste mais un simple camp militaire entourée de levée de terre. Le village européen a poussé tout seul, en quelques mois, et son seul aspect, montre qu'il y a eu là un mouvement de capitaux, des opérations commerciales heureuses »* (Gautier E., 1904). Zimmermann M. (1904) rajoute, *« les anciens terminus où s'était fixé le trafic, sont aujourd'hui à l'abandon et en ruine. C'est le cas de Duveyrier anciennement poste animé de 500 à 600 hommes aujourd'hui presque déserté. Beni-Ounif est sorti de terre en un an, on y comte 1 000 habitants, 150 maisons, de vastes établissements militaires ».* En face, un douar arabe est né dont une grande partie de la population est venue de l'ancien terminus de la ligne transversal sud-ouest à savoir Duveyrier ou « Zoubiat-El-Arabe » qui a disparu et ne figure même pas sur une carte actuelle, *« Ce déménagement fantastique a eu lieu le jour où Beni-Ounif devint un terminus de chemin de fer, et où par conséquent Duveyrier cessa de l'être »* (Gautier E., 1904). Plusieurs tribus des Amour, H'mian de Mecheria, Trafi de Géryville s'y installèrent constituant les makhzens de l'armée française. A l'inverse, les Zoua, maîtres du ksar, l'ont abandonné et ont quitté la région car un des harratines fut désigné caïd du ksar, un fait inadmissible et humiliant pour une tribu d'une descendance maraboutique. Après une courte période de prospérité, l'agglomération perd son dynamisme suite au prolongement du chemin de fer vers Bechar et l'instauration d'une réglementation concernant la circulation frontalière. On compte seulement 1 800 habitants dont 112 européens en 1954.

III-1-2-2 Émergence des centres oasiens dans le Sud-ouest algérien : nouvelles fonctions de commandement

La dynamique de certaines oasis dans la Basse-Saoura, le Gourara et le Touat, a orienté à la base l'installation coloniale militaire et civile, entraînant par conséquence l'urbanisation de certains ksour. En effet, le poids démographique de certaines oasis ainsi que leur richesse agricole avaient contribué à la genèse d'une série d'agglomérations, constituant des centres d'échanges avec leur arrière-pays agricole. Ainsi, se sont formés de petits centres autour des oasis les plus importantes telles que Beni-Abbès (10 000 palmiers) ou Igli (17 000 palmiers) dans la Saoura, Timimoun dans le Gourara, autour du ksar d'Adrar et de Reggane dans le Touat, Aoulef dans le Tidikelt. Déjà en 1897, selon les rapports de renseignements français sur le Touat et le Gourara, on évoque le terme de « ville », pour qualifier les ksour d'Adrar et de Timimoun : *« le district de Timmi sous le commandement de chérif de Ouazzane,*

comprend la plus grande ville du Touat. Adrar avec 20 000 habitants et 6 500 palmiers » (Hees J., 1897), dans le même rapport on lit aussi*, « la ville de Timimoun est peut être considérée comme la capitale du pays* [en parlant du Gourara] *, de nombreuses routes y aboutissent. Elle est fortifiée ; elle a cinq portes, une forte casbah et une grande mosquée. Le district compterait 22 500 habitants, 7 000 palmiers »* (Hees J., 1897). Dans le Touat Suter K. (1953) évoque, la faiblesse des grands échanges, mais il souligne l'existence de certains artisans et commerçants (épiceries) dans certains ksour tels qu'à Tamentit et d'un marché de gros à Adrar, démontrant bien le rôle de ces ksour dans les échanges locaux. Sur le plan régional, l'agglomération d'Adrar fonctionne bien avec un territoire comprenant tout le Touat, rassemblant 35 600 habitants en 1954 et un réseau de petites agglomérations à savoir Brinkène et Reggane avec plus de 1 000 habitants chacune.

Cette dynamique économique a primé pour l'équipement de certains ksour durant la colonisation, par le biais des installations des postes militaires avancés au début du XXe siècle puis par la promotion de certains ksour en chef-lieu de cercle administratif. Le développement du réseau politico-administratif a renforcé les relations villes-campagnes entre ces agglomérations et les oasis environnantes, en leur attribuant de nouveaux pouvoirs d'influence. De ce fait, leur importance économique s'est accrue suite à la création de certains équipements dans ces espaces et au développement de quelques activités commerciales et de service. D'un autre côté, le développement des infrastructures de transport (routes et pistes et aérodromes) avait contribué à la contraction de l'espace-temps ; bien que le chemin de fer prévu dans le cadre du projet Méditerranée -Niger, n'ait jamais dépassé Abadla. Dotés de quelques équipements de base, ces petits centres peuvent être qualifiés comme bourgs dans ces territoires vers lesquels les espaces ruraux environnant s'orientent.

Au plan spatial, la mise en place des instances militaires et administratives avait constitué le noyau d'une telle évolution, où des quartiers sous formes de village étaient édifiés dans la périphérie des ksour pour abriter les équipements de l'autorité coloniale, structurant ainsi les premières villes modernes du Sud-ouest. Les nouveaux quartiers se constituaient en parallèle des bâtiments administratifs et des casernes militaires auxquels se greffaient d'autres équipements. Dans le Touat, la présence militaire coloniale avait joué en faveur de la promotion du Ksar d'Adrar pour lui donner des traits d'une future ville. Constituée de plusieurs ksars se juxtaposant, Adrar est l'agglomération la plus peuplée dans le Touat avec 2 500 habitants en 1954. Promue sous-préfecture, elle dispose de quelques équipements

administratifs, un hôpital et un groupe scolaire. Beni-Abbès est constituée de trois ksour représentant l'agglomération la plus importante de la Basse-Saoura (2 000 habitants) où une annexe de la compagnie saharienne d'infanterie et un centre de recherches sahariennes sont implantés hors les ksour. Dans le Gourara, bien que le bâtiment administratif ait été édifié dans l'enceinte du bordj accolé au ksar de Timimoun (3 000 habitants), le nouveau village abrite tous les nouveaux programmes d'habitations individuelles destinés essentiellement à loger les étrangers et les harratine du ksar.

Mais, c'est surtout le développement d'une activité commerciale qui va lui attribuer un profil urbain et lui permettre de développer des échanges avec les oasis environnantes. Des commerces et services se sont développés dans ces villages, notamment à Timimoun et à Adrar. Le nouveau village à côté du ksar d'Adrar, abrite le quartier commercial '' *Hataba* '' (voir photo n°16) formé par une majorité commerçante des Chaânba également présents dans le nouveau village de Timimoun (Bisson J., 2003). Si le commerce s'est développé dans ces deux villes, c'est notamment car il s'est appuyé sur un arrière pays très actif, ouvrant le champ aux nouveaux commerçants-camionneurs, notamment les Chaânba qui ont développé des réseaux commerciaux orientés vers Ghardaïa et le Soudan. À Beni-Abbès, l'essentiel des échanges s'effectue avec les Doui-Meniaâ et les Zeghamra et d'Ougourta. La présence de certains marchands juifs dans le centre de Beni-Abbes ayant des liens avec les juifs de Kenadsa et du Maroc lui a permis de renforcer son statut.

Photo n°16. **Hataba, quartier à Adrar habité par une majorité Chaânba à l'époque coloniale et menacé de ruine en 2008**

III-2 Consolidation de la trame urbaine dans le Sud-ouest après l'indépendance : développement des fonctions tertiaires

La mise à niveau des territoires sahariens depuis l'indépendance a contribué à corriger les déséquilibres constatés dans l'armature et le réseau urbain hérité de la colonisation. Le réseau urbain a été révolutionné par l'implication de l'État dans le développement des transports et des services publics. Ainsi, l'État algérien a recouru à la correction de l'armature urbaine par le biais de deux découpages administratifs en 1975 et en 1985 où plusieurs localités ont été promues en chefs-lieux de wilaya et de daïras, révélant une réelle volonté politique de renforcer l'armature urbaine en Algérie et l'encadrement territorial. Plusieurs équipements et infrastructures ont été diffusés tant par la grille d'équipement que par des programmes sectoriels dans les villes en fonction de leur rang administratif. De tels efforts ont été entrepris à partir des années 1970 dans les centres les plus importants, suivis d'un ralentissement dans les années 1990, marquées par le désengagement de l'État. Un désengagement dû non seulement au changement de la politique économique du pays en passant d'une économie planifiée à une économie de marché, mais dû également aux difficultés financières de l'État suite à la chute des prix de pétrole en 1985. Après quelques années d'hésitation durant la décennie 1990, le territoire enregistre un retour en force de l'État marqué par de nouveaux programmes du soutien à la croissance économiques (équipements et logements) dans les dernières années. L'aisance financière retrouvée et due à l'augmentation des revenus des hydrocarbures a soutenu cette nouvelle dynamique qui a généré un développement des activités économiques privées dans le domaine de la production industrielle, le commerce et les services dans les centres urbains les plus importants.

Si les équipements ont constitué un réel moyen de structuration des espaces urbains, les activités économiques (services et commerces) ont attribué à chaque centre un statut particulier dans l'ensemble du réseau urbain. Il faut rappeler que les agglomérations du Sud-ouest algérien après l'indépendance souffraient de carences importantes en matière d'équipements et de services.

III-2-3 Formation des nouvelles centralités : rôle des services publics et des commerces

L'analyse de l'armature urbaine sur le plan quantitatif (taille de la population) apparaît comme insuffisante. L'analyse qualitative des équipements et des activités économiques (commerciales, libérales et industrielles) dans le même contexte peut mieux nous éclaircir sur

le rang qu'occupe chacune des agglomérations, afin de mieux comprendre le fonctionnement du réseau urbain dans sa globalité. Ainsi, nous nous sommes intéressés aux agglomérations qui peuvent théoriquement former une centralité spatiale, en intégrant les centres définis urbains selon la nomenclature de (l'ONS, 2002) et les centres regroupant plus de 5 000 habitants, ayant une fonction administrative. Ceci nous a permis de définir 13 centres dont certains ont été classés semi-ruraux en 1998 (Reggane, Bordj-Badji-Mokhtar, Aougrout, Igli et Tinerkouk).

III-2-3-1 Une hiérarchie urbaine renversée par le niveau d'équipements et des infrastructures

Afin de mieux comprendre l'armature urbaine dans le Sud-ouest, une classification des équipements et des infrastructures selon leur importance dans les centres définis ci-dessus, permet de poser les premiers jalons d'une typologie de ces centres et de comprendre leur fonctionnement. Nous avons établi une matrice d'affectation des équipements de rang supérieur, des infrastructures de transport de premier niveau et des zones industrielles ou semi-industrielles dans ces centres. Nous avons sélectionné certains équipements publics contribuant à donner un rôle qui dépasse les limites de la commune de ces centres comme le lycée, la polyclinique, l'hôpital, le centre de formation professionnelle et l'université (tableau 12). Une telle attractivité caractérise souvent les équipements sanitaires et éducatifs de rang moyen et supérieur.

- **Moyennes et grandes villes** : ces villes sont dotées d'équipements et de services de premier rang, il s'agit des chefs-lieux de wilaya d'Adrar et de Bechar, qui se distinguent par des équipements de rang supérieur tels qu'une université, un hôpital régional, un aéroport, et un hôtel classé (au moins 3 étoiles). Ces éléments leur attribuent la fonction de villes régionales ayant des capacités d'exercer des influences au moins au niveau de la wilaya mais également une attractivité sur les wilayas limitrophes. Bechar et Adrar se partagent ce rôle, bien que le facteur démographique tende à faire de Béchar où il est difficile de prononcer sur la ville qui pilote vraiment le réseau urbain régional.
- **Villes intermédiaires** : le niveau d'équipements est disparate dans cette strate. Alors que Timimoun est équipé d'une manière quasi-similaire aux villes de premier rang, excepté pour l'université ou les équipements administratifs centraux bien sûr ; Aoulef se distingue par des équipements qui ne valorisent pas une ville d'une telle taille. Ces équipements pourraient

jouer un rôle territorial pour piloter un sous-réseau d'agglomérations, en sachant bien que chaque ville s'articule sur un arrière-pays formé d'un ensemble d'oasis.

- **Petites villes et agglomérations semi-rurales** : la fonction administrative a primé pour ces centres, agglomérations de rang administratif intermédiaire ou chefs-lieux de daïra. Elles sont dotées des équipements de rang moyen et constituent des centres d'échanges directs avec les espaces ruraux qui les entourent. Ils assurent la jonction entre les petites agglomérations rurales et les villes des strates supérieures (qui se trouvent à la tête des sous-réseaux urbains). Il s'agit d'Abadla dans la Haute-Saoura et d'Igli dans la Basse-Saoura, de Reggane dans le Touat, d'Aougrout dans le Gourara. En revanche, l'existence d'une zone industrielle aménagée pour accueillir des unités industrielles ou semi-industrielle est un élément qui les distingue de la classe inférieure. On signale qu'il existe une unité opérationnelle à Aougrout et à Igli par exemple. Ces zones sont souvent réservées aux opérations de stockage mais peuvent aussi constituer une précieuse infrastructure pour attirer l'implantation de certaines unités industrielles.

Le paradoxe de certaines agglomérations classées dans cette catégorie réside dans l'importance de leur taille par rapport aux centres qui les devancent et occupent le rang administratif intermédiaire (chefs-lieux de daïra). Dans cette catégorie, on retrouve des centres classés urbains mais qui semblent être limités dans leur processus d'évolution bien que leur urbanisation fût plus ancienne. C'est le cas de Kenadsa et de Beni-Ounif dans la Haute-Saoura qui ont le même niveau d'équipement que Tinerkouk par exemple alors qu'il est un centre semi-rural dans le Gourara. Ainsi, les équipements qui leur sont attribués correspondent à leur statut de chef-lieu de daïra (lycée, polyclinique), et sont destinés à répondre aux besoins de leur population propre.

Enfin, Bordj-Badji-Mokhtar qui se distingue par un sous équipement flagrant est automatiquement dépendante des autres centres et en particulier de Reggane ; sa localisation à l'extrême sud algérien et sa fonction de point de contrôle frontalier expliquent en partie sa position à la marge dans le réseau urbain du Sud-ouest.

Tableau n° 13 **Hiérarchie des centres urbains et semi-ruraux dans le Sud-ouest algérien en fonction du type des équipements et des infrastructures**

	Rang administratif	Lycée	Polyclinique	Z.I. et Z. S. I.	Hôpital	Centre de Formation	Hôtel	Aéroport	Université
Bechar	C.L.W.	x	x	x	x	x	x	x	x
Adrar	C.L.W.	x	x	x	x	x	x	x	x
Timimoun	C.L.D.	x	x	x	x	x	x	x	
Beni-Abbès	C.L.D.	x	x	x	x	x	x		
Reggane	C.L.D.	x		x	x				
Abadla	C.L.D.	x			x	x			
Aoulef	C.L.D.	x	x	x					
Aougrout	C.L.D.	x	x	x					
Igli	C.L.D.	x	x	x					
Kenadsa	C.L.D.	x	x						
Beni-Ounif	C.L.D.	x	x						
Tinerkouk	C.L.D.	x	x						
Bordj-Badji-Mokhtar	C.L.D.		x				x		

Source : (DPAT, DLEP des wilayas d'Adrar et de Bechar, 2008-2009)

III-2-3-2 Genèse des services libéraux : concentration dans les chefs-lieux de wilaya

Le poids d'un centre urbain ne se définit pas seulement par la qualité de ses équipements publics mais également par sa capacité à offrir des services libéraux suffisants et de qualité. Ces services rares, deviennent le moteur de l'économie urbaine des villes dans les pays développés suite à la délocalisation des industries. Leur nombre et leur diversité constituent une référence solide pour mesurer le poids d'une ville dans le réseau urbain, ainsi que pour évaluer sa capacité d'attraction. Nous nous sommes basés sur cet indice pour approcher à la fois l'armature et le réseau urbain, en analysant les services privés dans le secteur de la santé

dans les centres urbains des deux wilayas, ainsi que le nombre de cabinets médicaux, de cabinets dentaires et de pharmacies. Ces analyses permettent de montrer les disparités encore importantes existant entre les différents centres du Sud-ouest.

Il s'avère que selon ce critère, la majorité des centres n'a pas pu encore développer ce type de service. Cependant, quelques rares services ont été observés dans les petites agglomérations de rang administratif intermédiaire (tableau 14). Il s'agit des centres urbains d'Abadla, de Beni-Abbès, d'Aoulef, de Reggane et de Bordj-Badji-Mokhtar, où se concentrent quelques équipements sanitaires publics, en particulier des hôpitaux. Leur implantation a contribué à la multiplication des pharmacies dont la création est souvent due à l'installation dans ces villes, des jeunes universitaires, ayant fini leur formation dans les grandes universités du Nord du pays. Timimoun se distingue au sommet de cette catégorie ainsi que par l'existence de quelques cabinets médicaux et de chirurgiens-dentistes. Paradoxalement, les agglomérations de Kenadsa et de Beni-Ounif ne disposent d'aucun de ces services et dépendent de la ville de Bechar qui est proche, malgré leur poids démographique et administratif relativement important.

Photo n°17. **Genèse des services pharmaceutiques dans une petite agglomération saharienne (Reggane)**

Dans le rang supérieur se trouve Bechar qui domine les autres villes avec un nombre important de professionnels libéraux (voir photo n°17). Elle est au sommet de cette hiérarchie avec plus 88 professionnels répartis entre médecins généralistes et spécialistes, chirurgiens dentistes et pharmaciens. L'existence d'un tel nombre de professionnels de la santé vient répondre aux besoins de la population de la ville de Bechar mais aussi à une demande régionale, expliquée par le manque flagrant de personnel spécialisé dans les autres villes de la wilaya mais aussi des autres wilayas limitrophes ; ce manque est déjà constaté à Adrar qui n'a développé que timidement quelques services en particulier par le biais des pharmacies et les chirurgiens dentistes. Quant aux médecins spécialistes, ils restent insuffisants avec trois médecins seulement. Dans ce cadre, Adrar se trouve limitée pour pouvoir exercer des influences dans la région mais il semble que le poids des chirurgiens dentistes lui attribue un rôle important dans ce sens.

Photo n° 18. **Développement de prestations médicales spécialisées: cabinet médical spécialisé à titre libéral à Bechar**

Tableau n° 14 **Hiérarchie des agglomérations* dans le Sud-ouest algérien en fonction des services sanitaires privés**

Agglomérations	Cabinets Médicaux	Cabinets dentaires	Pharmacies	Total
Bechar	36	16	36	**88**
Adrar	7	5	13	**25**
Timimoun	2	2	4	**8**
Abadla	/	1	3	**4**
Aoulef	1	/	2	**3**
Reggane	1	/	2	**3**
Bordj-Badji-Mokhtar	1	/	1	**2**
Beni-Abbès	/	/	2	**2**
Aougrout	/	/	1	**1**
Tinerkouk	/	/	1	**1**
Kenadsa	/	/	/	**0**
Beni-Ounif	/	/	/	**0**
Igli	/	/	/	**0**
Total	**49**	**24**	**66**	**139**

Source : (Direction de la Santé des wilayas d'Adrar et de Bechar, 2008-2009)

III-2-3-3 Formation d'un commerce qui bouleverse la hiérarchie des centres

Après deux décennies de monopole commercial de l'État par le biais des entreprises publiques de distribution, la libéralisation du marché initiée en Algérie depuis 1994, date de mise en place de Plan d'Ajustement Structurel imposé par le FMI et la Banque Mondiale, l'activité commerciale a connu une évolution considérable.

*Centres de plus de 5 000 habitants

Caractérisant l'économie urbaine, les activités commerciales structurent l'armature urbaine et le réseau urbain où chaque niveau attribue une fonction donnée dans l'espace. Ainsi, l'approche de l'armature urbaine par le biais des activités commerciales est incontournable pour la compréhension du rôle de chaque centre. L'évolution des moyens de transports après l'indépendance et surtout après l'arrivée du bitume a réactivé les relations commerciales à plusieurs échelles.

Nous nous sommes basés sur les données des services de registre de commerces des deux wilayas relevant des Directions de commerce, de concurrence et des prix, ainsi que sur quelques travaux de mémoires de fin d'études en géographie, afin de pouvoir couvrir l'ensemble de la zone d'étude. La fiabilité des données sur le commerce peut être discutée du fait de l'ampleur du commerce parallèle, informel, dans les villes. Mais devant la difficulté de l'évaluer et de localiser exactement ces échanges, l'analyse du commerce officiel, qui occupe dans le cas des agglomérations du Sud-ouest une grande place (1), permet d'avancer des éléments pertinents. Une hiérarchisation des centres a été effectuée en fonction d'un ensemble de critères qui concerne aussi bien la taille de ces activités que de leurs natures et leurs types. C'est ainsi que nous nous sommes basés sur un critère constant et déterminant dans la hiérarchisation qui est celui de la taille des commerces dans chaque centre où il était question d'identifier les strates. A ceci s'ajoutent d'autres critères qui concernent la taille du commerce de gros, la part des services et la part du commerce non alimentaire. Ces trois derniers critères nous permettent d'appréhender le poids des ces activités dans la structuration de l'espace. Le ratio qui donne le rapport entre nombre de commerces et nombre d'habitants a été calculé pour mieux comprendre la densité commerciale dans chaque espace.

a- Moyennes et grandes villes : l'essor du commerce occasionnel et du commerce de gros

Nous avons défini dans cette catégorie toutes les agglomérations qui se distinguent par l'importance de leur activité commerciale à la fois par le nombre de commerces aussi bien de détail que de gros (volume commercial de plus de 1 000 activités commerciales de détail et de plus de 100 commerces de gros : soit 1 commerce de gros pour 10 commerces de détail) et par

(1) Nous avons constaté l'absence des marchés illicites dans les villes du Sud-ouest où les jeunes squattent les rues pour exercer leur activités mis à part à Bechar. Mais ceci n'exclut pas l'existence de quelques petites activités (cigarettes, fruits et légumes) dans ces villes sans oublié la contrebande transfrontalière qui prend une dimension importante dans la région.

la nature de ces activités en se référant à la part des services et des commerces non alimentaires dont le seuil est fixé à plus de 25% pour le premier et plus de 75% pour le deuxième. La combinaison de ces indicateurs est révélatrice de l'attractivité, ou du moins du potentiel d'attractivité, de ces centres.

Dans cette classification, les villes de rang supérieur émergent très nettement, notamment les deux chefs-lieux de wilaya à savoir Bechar qui domine la région avec plus de 9 000 activités et Adrar qui dépasse 6 000 activités. Le rôle régional de ces villes est clairement visible, notamment pour Adrar, révélé par un ratio de 106 commerces pour 1 000 habitants contre 58 commerces pour 1 000 habitants à Bechar. Ce ratio en faveur d'Adrar s'explique par la genèse d'une demande extérieure importante émanent des nombreuses communes rurales et ksour dépendants de la ville, et qui sont à l'origine de l'évolution de la nature de la consommation. En effet, l'absence d'autres villes de même rang dans un rayon de 500 km a mis la ville d'Adrar en tête de la hiérarchie commerciale dans les sous–réseaux du Touat, du Gourara et du Tidikelt, qui se caractérisent par un fort peuplement rural.

La ville d'Adrar est devenue ainsi un centre commercial important dans la région avec 559 commerces de gros, alors que ce chiffre est de 365 à Bechar. Ceci illustre bien le nouveau rôle régional de cette ville et son indépendance vis-à-vis Bechar qui a longtemps exercé un pouvoir économique sur Adrar. Cette indépendance progressive est confirmée par les nombreux entretiens conduits avec les responsables locaux des collectivités communales et les commerçants. La dimension de commerce international orienté vers les pays du Sahel constitue une réalité par le biais de l'import- export (39 commerces) qui prend peu à peu de l'ampleur. Ce constat semble par ailleurs relativement sous-estimé du fait de l'ampleur du commerce illicite qui génère une activité importante dans la région.

En examinant la structure du commerce de gros de la ville d'Adrar en 2005, on peut distinguer la diversification des activités qui a touché non seulement le commerce alimentaire mais aussi l'habillement, la quincaillerie et les matériaux de construction (tableau 15). Ces deux dernières activités prennent de l'ampleur avec plus de 51% : l'essor de ce commerce est dû à la dynamique du secteur du bâtiment qui a connu ces dernières années des investissements publics lourds. Le saut qualitatif de la structure commerciale de gros de la ville d'Adrar lui attribue un nouveau rôle régional puisqu'il s'agit de la genèse de nouvelles activités qui étaient concentrées seulement dans les métropoles localisées plus au nord.

Tableau n° 15 **Structure de commerce de gros dans la ville de Bechar et d'Adrar**

Type d'activité	Adrar	%	Bechar	
Commerce alimentaire	69	24.6	130	66.6
Matériaux de construction	46	16.4	16	08.2
Quincailleries	98	35	20	10.2
Equipements électriques	12	4.2	03	1.53
Légumes et fruits	12	4.2	07	3.5
Habillement	3	11.4	11	5.6
Equipements (maison, de bureau)	6	2.1	02	1
Cosmétiques et produits pharmaceutique	5	1.7	06	3.1
Total	280	100	195	100

Source : - Fellahi A. 2001 ; Moulay L., Bahnini A., 2005.

Photo n°19. **Naissance d'un commerce d'habillement à Adrar (commerçant originaire du Nord algérien)**

Le commerce de détail et de redistribution, en essor sous la colonisation française continue à dynamiser le fonctionnement de la ville de Bechar. Il faut dire que le développement de cette activité est plutôt lié à une demande locale, exprimée par une masse considérable de personnels militaires, Béchar constituant un des grands centres militaires de l'Ouest algérien.

Cette présence militaire est héritée de la colonisation et qui se perpétua après l'indépendance suite aux conflits sur le tracé des frontières avec le Maroc ainsi que sur le Sahara occidental. Ces 40 000 militaires estimés, suscitent une demande très importante en matière d'approvisionnement.. Cependant, la ville continue à jouer un rôle important avec les zones voisines où la densité commerciale par habitant est faible tant dans les communes rurales que dans les communes urbaines les plus proches. Ce taux ne dépasse pas la moyenne de 20 commerces pour 1000 habitants dans les communes rurales telles que Lahmer, Boukais et Mogheul, situées dans au nord de Bechar.

Photo n°20. **Modernisation des locaux commerciaux et développement des services (téléphoniques, restauration) à Bechar**

b- Villes intermédiaires : une structure commerciale diversifiée

Ville intermédiaire avec une structure commerciale diversifiée, Timimoun se positionne comme un vrai centre urbain similaire aux deux chefs-lieux de wilaya. Rassemblant tous les critères pour s'accaparer une vraie fonction commerciale dans la région avec 1 300 commerces dont 62 commerces de gros. Ainsi, Timimoun se positionne bien dans le réseau urbain avec une densité de 40 commerces pour 1 000 habitants. Il est clair que cette ville a su garder son poids commercial hérité de son histoire, au niveau du Gourara où la densité commerciale est encore faible dans la majorité des communes qui conservent un statut rural (moins de 10 commerces pour 1 000 habitants). Timimoun exerce son influence facilement

sur les communes comme Ouled-Aissa, Ouled-Saïd, Talmine, ou même sur les communes de Tinerkouk, Charouine et Aougrout, qui se trouvent dans un rayon de 70 km, quant il s'agit des services ou du commerce occasionnel.

Enfin, Aoulef, la dernière agglomération de cette catégorie est loin d'avoir le même statut que celui de Timimoun. Son appareil commercial l'exclue de jouer un rôle important à l'échelle régionale, car ses activités commerciales sont essentiellement alimentaires et le commerce de gros est absent. Par contre, l'évolution numérique de ces activités lui a permis d'acquérir un statut d'une ville potentiellement qualifiée pour un centre à rayonnement limité. En effet, l'évolution du nombre de commerces est la résultante d'une demande aussi bien locale qui s'explique nettement par la densité commerciale (23 commerces pour 1000 habitants) que d'une demande externe qui s'étale sur la partie du Tidikelt-occidental. Sa position géographique par rapport à un ensemble de ksour assez peuplés tels qu'Akabli et Tit lui a permis non seulement d'être au centre de distribution des produits alimentaires à large consommation dans cette zone mais aussi d'être un centre relais des échanges est-ouest, développé depuis la colonisation, succédant peu à peu à Akabli. Elle devient un point de transit incontournable entre le Touat et In-Salah.

Tableau n°16 **Structure commerciale des villes intermédiaires dans le Sud-ouest algérien**

	Villes intermédiaires de plus de 20 000 habitants	Plus 200 commerces de détail	Commerces non alimentaires : plus de 75%	Service : plus de 25%	Plus de 20 commerces de gros
Timimoun	x	x	x	x	x
Aoulef	x	x			

Source : Directions du Commerce, de la Concurrence et des Prix de la wilaya d'Adrar et de Bechar, 2008.

c- Petites villes et agglomérations semi-rurales: évolution remarquable des services commerciaux

Dans cette catégorie les agglomérations les plus dynamiques se distinguent par un critère quantitatif, fixé à un seuil de plus de 200 commerces de détails et un des seuils combinant à la fois l'aspect quantitatif et qualitatif, à savoir :

- commerce de gros : plus de 20 commerces ;
- services : plus de 25% ;

- commerce non alimentaire : moins de 25%.

Ainsi, l'existence d'un seul critère attribue à l'agglomération un rôle commercial qui va au-delà de ses limites communales. A cet égard, quelques petits centres urbains émergent dont les activités commerciales ont permis de déclencher des relations d'échange avec leurs arrière-pays agricole.

Tableau n°17 **Structure commerciale des petites villes et des agglomérations semi-rurales dans le Sud-ouest algérien**

Centres	Agglomérations de 10 000 à 20 000 habitants	Agglomérations moins de 10 000 habitants	Commerces de détail de plus de 200 commerces	Commerces de gros : plus de 20	Services: plus de 25%	Commerces non alimentaires: plus de 75%
Abadla	x		x		x	x
Reggane	x		x		x	x
Bordj-Badji-Mokhtar	x		x	x		
Beni-Abbès		x			x	x
Kenadsa	x				x	
Aougrout		x			x	
Tinerkouk		x				
Beni-Ounif	x					
Igli		x				

Source : Directions du Commerce, de la Concurrence et des Prix de la wilaya d'Adrar et de Bechar, 2008

Des agglomérations qui affinent leur structure commerciale

Il s'agit des agglomérations les plus dynamiques qui se démarquent leurs relations commerciales avec les espaces extérieurs. Abadla dans la Saoura, a un rôle moins marquant puisque le commerce de gros est absent dans cette ville et dominé par Bechar à 90 km. Pourtant, elle représente un centre important de distribution dans la zone avec un ratio qui dépasse 37 commerces pour 1 000 habitants, pour un total de 500 commerces. Elle se distingue par une concentration exceptionnelle de services (34.8%) et une structure commerciale diversifiée avec un commerce non alimentaire (84.2%) qui se compose à titre d'exemple de 33 magasins d'habillement, de 30 de quincaillerie, de 11 d'électroménagers et de 04 de pièces détachées (DCCP, 2008). Cette structure commerciale confère à Abadla une

vocation commerciale attractive à l'échelle des communes voisines (Mechraâ-.Houaria-Boumedienne et d'Erg-Ferradj, selon le responsable de la daïra).

Dans la même classe se trouve Reggane dont le développement du commerce de détail est dû en grande partie à son poids démographique se caractérise par un ratio de 27 commerces pour 1 000 habitants. Par ailleurs, son statut administratif (chef-lieu de daïra) et sa situation géographique comme un centre-relais et carrefour de circulation (photo n°21), lui ont permis de développer des services qui forment 32% du total des activités commerciales (cafés, restaurations, taxiphone…). Cette agglomération se caractérise par le développement d'un commerce de détail destiné plutôt aux besoins locaux comme le démontre la densité commerciale et par une structure commerciale qui s'articule sur un commerce alimentaire. En contre partie, ces villes développent les services commerciaux d'une manière intéressante (tableau 18).

Tableau n°18 **Structure de commercial de détail d'une petite agglomération : Cas de Reggane**

Type d'activité	Nbre	%
Commerce alimentaire	64	23,9
Habillement	25	9,3
Équipement de la maison	28	10,4
Pièces détachés	13	4,9
Cosmétiques	4	1,5
Matériaux de constructions	9	3,4
Commerce de luxe	5	1,9
Commerce du bazar	7	2,6
Culture et loisirs	4	1,5
Sous total1	159	59,3
Services généraux	47	17,5
Services à la personne	41	15,3
Services rares	3	1,1
Sous total2	91	34
Artisanat	18	6,7
Total	268	100

Source : Ibrahim A., 2010

De part de sa situation géographique frontalière, le commerce de gros occupe une place de plus en plus déterminante à Bordj-Badji-Mokhtar (centre semi-rural en 1998) avec plus de 90 magasins et une densité de 31 commerces pour 1 000 habitants. Un commerce qui vient répondre à une logique d'échanges frontaliers orientés vers les pays du Sahel où une grande partie est gérée par la contrebande, très active dans cette région (2). Quant à la structure commerciale du détail dans ce centre, elle est peu diversifiée et se constitue essentiellement du commerce alimentaire qui représente 55% de l'ensemble des activités commerciales. De ce fait, les autres besoins des habitants ne sont pas satisfaits sur place, induisant une dépendance vis-à-vis d'autres centres urbains, notamment Reggane plus au nord.

Photo n° 21. **Commerce à Reggane qui s'articule sur les échanges transsahariens**

Beni-Abbès remplit l'ensemble des critères qui la place avec un ratio de 25 commerces pour 1 000 habitants. Le développement de la structure commerciale de cette ville est à mettre en corrélation avec les besoins générés par l'existence d'une série de petites agglomérations situées dans la Basse-Saoura qui en dépendent. C'est ainsi, que sa structure est marquée par

(2) Il est intéressant de souligner l'évolution du commerce dans le Sahara méridional et précisément dans l'agglomération de Timiaouine, composé principalement du commerce de gros avec 20 commerçants contre 18 commerces de détails. Ceci révèle la fréquence des échanges commerciaux qui s'effectuent au-delà des frontières sahariennes. Timiaouine est aussi un point d'approvisionnement pour les derniers nomades touaregs qui parcourent encore la région.

l'avènement des commerces rares qui existent dans les grandes villes, variant entre le commerce d'habillement, du cosmétique et des équipements de maison, de pièces détachés, de bijouteries et de quincailleries (tableau 19). Cette nouvelle structure présente une mutation qualitative pour cette ville qui lui permet d'être attractive à l'échelle des communes environnantes (Beni-Ikhlef, El-Ouata et Kerzaz ou même Igli). Seulement, cette attractivité semble être freinée par la dominance de Bechar au nord et surtout d'Adrar au sud concernant les communes de Ksabi, Tamtert et Ouled-Khoudir, située à moins de 120 km, d'autant plus que les centres de Kerzaz et Igli tentent d'avoir une couverture commerciale satisfaisante au moins pour les besoins quotidiens de leurs habitants.

Tableau n°19 **Structure commerciale de détail d'une petite ville : Cas de Beni-Abbès**

Type d'activité	Nombre	%
Commerce alimentaire	66	26,8
Habillement	17	6,9
Equipements de la maison	20	8,1
Pièces détachées	7	2,8
Cosmétiques	12	4,9
Matériaux de constructions	21	8,5
Commerce de luxe	6	2,4
Commerce de bazar	2	0,8
Culture et loisirs	10	4,1
Sous total1	161	65.4
Services généraux	26	10,6
Services à la personne	13	5,3
Services rares	/	
Sous total2	39	15,3
Artisanat	46	18,7
Total	246	100

Source : Bouânini A, 2001.

Des agglomérations structurées par le commerce élémentaire

Dans cette catégorie, ces centres se caractérisent par un commerce prenant de l'ampleur graduellement (autour de 100 commerces de détail) et la naissance timide et limitée d'une activité commerciale de gros (moins de 5). Ainsi, se place dans ce groupe une série de centres urbains tels qu'Igli dans la Basse Saoura, Kenadsa et Beni-Ounif dans la Haute Saoura, ainsi que des agglomérations comme Aougrout et Tinerkouk dans le Gourara

L'examen des ratios commerciaux dans ces communes démontre que l'évolution des commerces est due à la croissance de la population locale avec un ratio situé entre 17 et 23 commerces pour 1 000 habitants. L'existence d'un ensemble de ksour aux alentours des ces centres sauf à Kenadsa et Beni-Ounif, propulse non seulement le développement de quelques commerces de gros, essentiellement alimentaire desservant les commerces de détail, mais aussi de quelques services ou de quelques rares activités commerciales non alimentaires.

Dans ce groupe émergent Kenadsa et Aougrout, qui se caractérisent par le même profil avec moins de 10 commerces de gros et une dominance des services commerciaux. Ni le poids démographique, ni le rang administratif (chef-lieu de daïra) de Kenadsa ne lui ont attribué le pouvoir de se muter en réel centre de commerces. Elle se contente d'un commerce orienté vers la consommation quotidienne, avec 267 activités commerciales et un ratio entre 20 commerces pour 1 000 habitants. Ce fait est aussi le résultat d'absence d'un arrière-pays directement connecté à la ville, et de la proximité de Béchar (20 km) qui annihile tout développement commercial plus important. La fréquence des transports en communs illustre bien ce type de rapport. Quant à Aougrout, elle maintient son rôle grâce à l'existence d'une forte population rurale répartie sur un ensemble de ksour situés dans un rayon d'une cinquantaine de kilomètres (Oufrane, El Mansour, Ouled Mahmou, Metarfa….).

Les centres de Beni-Ounif, Tinerkouk et d'Igli se définissent dans la dernière catégorie. Leur structure commerciale s'appuie essentiellement sur le commerce alimentaire qui vient répondre aux besoins quotidiens de consommation à l'échelle locale d'un côté (17 commerces pour 1 000 habitants à Tinerkouk) et au fait de l'éloignement des centres urbains les plus importants (70 km entre Timimoun et Tinerkouk et plus de 100 km entre Beni-Ounif et Bechar). Ces centres restent marqués par la faiblesse de leurs services et de leur structure commerciale.

III-2-3-4 Naissance d'une activité industrielle privée

L'évolution de population dans le Sud-ouest, l'amélioration du niveau de vie et l'urbanisation ont induit non seulement la propagation des activités commerciales dans les centres urbains mais également du secteur industriel privé qui occupe une place certes modeste mais qui mérite d'être soulignée (tableau 20). Encouragé par l'État qui a mis en place des mécanismes facilitant l'accès aux terrains dans les zones industrielles et le crédit auprès des banques.

Un ensemble de petites et moyennes entreprises s'est formé notamment à Adrar où la bourgeoisie locale s'articulant sur son rang social traditionnel, avait contribué directement au développement d'une petite industrie locale. Ainsi, 12 unités industrielles privées employant entre 20 et 50 employés chacune sont implantées dans la zone industrielle de la ville d'Adrar. Les branches les plus développées gravitent autour du secteur alimentaire avec une usine de transformation des tomates, deux unités de mise en bouteilles de limonade et une minoterie pour la production de farine et de semoule.

La deuxième branche concerne les matériaux de construction dont une briqueterie et une unité de construction métallique ont été installées. Quant à la dernière branche, elle concerne le domaine de la climatisation, deux usines se spécialisent dans le montage des humidificateurs et deux autres dans la fabrication des climatiseurs. Ces unités s'articulent sur a croissance de la demande locale sur certains produits générée par la particularité climatique du Sahara (des températures qui dépassent 50° C. pendant l'été), mais surtout par la mutation de mode de vie et de l'habitat suite à l'introduction du parpaing qui est un mauvais isolant thermique. Mais l'absence d'un gros marché potentiel, l'éloignement des ports et des grandes villes sans oublier la concurrence nationale et internationale, sont des éléments qui constituent de fortes contraintes au développement de ce secteur dans le Sud-ouest.

Quant à Bechar, la création d'une zone industrielle et semi-industrielle dans les années 1980 avait encouragé la création d'entreprises privées dans la région : sept unités et 102 emplois. Il s'agit généralement de petites et moyennes entreprises opérant dans le secteur alimentaire : quatre unités de production de boissons gazeuses, deux minoteries spécialisées dans la production de farine et une usine de montage d'humidificateurs.

Tableau n°20 **Unités industrielles privées dans la wilaya dans les villes du Sud-ouest algérien**

Dénomination De l'unité	Activité	Date de création	Nombre d'employés
SARL Profas M L (Lardja)	Production Farine	Juin 2002	65
Minoterie Sahraoui	Production Farine	Janvier 2005	08
S a r l STAF	Montage Humidificateur	Mai 1999	04
Limonaderie Real	Production Boissons gazeuses	07/12/2004	10
Limonaderie Chourouk	Production de Boissons gazeuses	2004	06
SARL –Palmiers	Production de Boissons gazeuses	1987	03
SARL-OUAKDIA	Production de Boissons gazeuses	1982	06
Total ville de Bechar	**07 unités**		102
ECOMES	Fabrication des Humidificateurs	1998	30
SUD TIMI	Fabrication des Humidificateurs	1994	30
LIMONADERIE TOUAT	Boissons gazeuses	2004	10
SARL ELAROUSSIA	Boissons gazeuses	2007	06
SARL AIN BOUDA	/	/	/
SARL ENAKHIL	Construction métalliques	/	/
SARL IBACH	/	2001	26
SARL Couscous Minoterie Sud	Semoule farine	2002	50
SAHARA GAZ	Emplissage bouteille de gaz	/	/
SARL DAYFEL	Fabrication des climatiseurs, Réfrigérateur et Congélateur		/
BRIQUETERIE AKACEM	Production de briques en Terre Cuite	1996	54
CAAS CONSERVERIE DE TOMATE	Production de concentré et de sauces de tomate	2000	30
Total ville d'Adrar	**13 unités**	/	**236**

Source : Directions de l'énergie, des mines et de l'industrie des wilayas d'Adrar et de Bechar, 2008

Figure n°22. **La zone industrielle d'Adrar au Nord de la ville la route**

Photo n° 22. **La zone industrielle d'Adrar : une faible densité des unités industrielles**

Si au Nord l'urbanisation a été accompagnée d'un effort d'industrialisation, les villes du Sud-ouest algérien n'ont bénéficié que de maigres investissements industriels étatiques ; les seules unités créées sur places sont des petites et moyennes entreprises. Dans ce cadre, quelques unités industrielles publiques ont été implantées dans la ville de Bechar sans lui attribuer pour autant une réelle fonction industrielle. Ces unités ont été localisées dans la périphérie de la ville au bord de la route nationale en direction du nord : une briqueterie, une unité de menuiserie et d'habitat préfabriqué, une unité de menuiserie général, une unité de confection des tenues de travail, une imprimerie de wilaya publique (S.T.W.I.B) et une unité de fabrication de carrelage et de mise en sac de ciment (E.D.I.M.C.O.), ainsi que des Moulins RIAD. Des filiales de la S.N.V.I. et de l'E.N.I.E. ont par ailleurs été mises en place pour le service après vente. Créées entre 1976 et 1986, ces unités industrielles n'offrent actuellement que 400 emplois, ce qui est très faible, et d'autres ont déjà fermé leurs portes.

III-3 Essai d'une typologie des centres dans le Sud-ouest algérien : vers la formation d'un nouveau réseau urbain

Afin de mettre en regard les différentes hiérarchies des centres et avoir une lecture synthétique du fonctionnement du réseau urbain, nous avons élaboré une typologie de ces centres via quatre critères à savoir le nombre d'habitants, de commerces et d'équipements ainsi que le rang administratif de chaque agglomération. Un abaque d'analyse sous forme de graphe a permis de distinguer quatre types d'agglomérations : les villages, les bourgs, les petites villes et les villes moyennes. Cette méthode a été développée par J.F. Troin (1971) puis reprise dans les travaux de J. Fontaine (1983) et plus récemment de M. Hadeid (2006). Nous nous sommes appuyés sur les seuils développés par ce dernier, car le contexte économique et politique depuis cette date n'a que peu changé, mais également parce que les deux espaces d'analyse présentent un certain nombre de similitudes.

III-3-1 Classification fonctionnelle des centres

Compte tenu du nombre élevé des agglomérations secondaires, majoritairement rurales et de la contrainte d'accès aux données concernant chacune des agglomérations, nous n'avons retenu dans notre classification que les agglomérations chefs-lieux de commune et les

agglomérations secondaires classées semi-rurales par la nomenclature de l'ONS de 1998 (3).

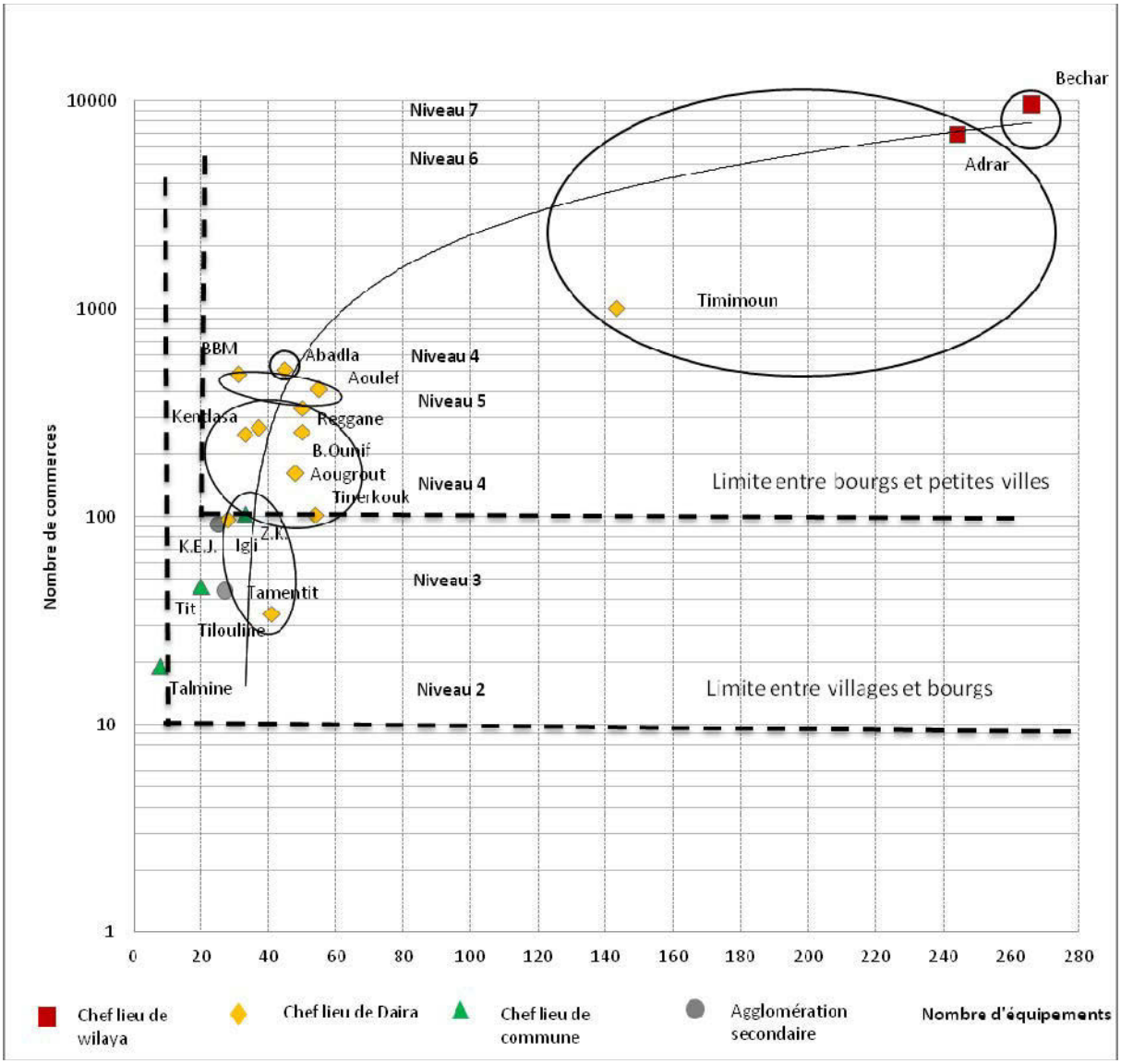


Figure n° 23. Typologie des centres dans le Sud-ouest

(3) Par défaut de disponibilité des résultats du dernier recensement de la population et de l'habitat (2008) concernant l'armature urbaine qui n'est pas encore publiée par l'O.N.S., on était contraint d'utiliser la nomenclature de 1998, publiée en 2002.

a- Des villages excentrés par rapport aux grands axes de circulation

Sans que toutes les agglomérations secondaires soient représentées sur le graphique, on peut considérer qu'une grande partie d'entre elles a un profil type de « village ». Regroupant moins de 10 commerces et équipements, ces villages constituent les unités de base de vie de la population rurale dans l'espace saharien du Sud-ouest algérien. Il s'agit souvent des nombreux ksour du Touat et du Gourara (voir chapitre 1). En revanche, cinq agglomérations occupant une fonction administrative basique sont classées dans cette catégorie, promues en chef-lieu de commune lors du dernier découpage administratif en 1985. Ces chefs-lieux sont moins dynamiques tant sur le plan fonctionnel que sur le plan démographique ; leur population varie entre 500 et 1500 habitants, excepté Talmine qui connaît une dynamique démographique exceptionnelle (4).

L'enclavement est un élément commun à toutes ces agglomérations dans la mesure où elles sont excentrées par rapport aux grandes voies de communication en particulier l'axe routier nord-sud, à savoir la route nationale RN6. Cet enclavement est aussi d'ordre naturel puisqu'il s'agit des zones de l'Erg-Occidental pour Talmine et Ouled-Aissa et d'ordre politique concernant le verrouillage des frontières algéro-marocaines, pour Méridja, Mogheul et Boukais. Par ailleurs, il existe peu d'agglomérations secondaires ou ksour dans les périmètres administratifs de ces agglomérations sur lesquelles elles pourraient s'appuyer pour générer une centralité.

b- Des bourgs appuyés par la promotion administrative

Dans cette catégorie, le seuil minimum est de 10 commerces et 10 équipements par centre, couvrant les besoins de première nécessité. Cette catégorie regroupe 30 centres et se distingue par l'importance des centres de rang administratif intermédiaire (chefs-lieux de daïra) ; un rang qui leur a permis d'acquérir automatiquement une série d'équipement par le biais de la grille d'équipement ou des programmes sectoriels. La dynamique démographique de ces centres (des taux d'accroissement annuel dépassant 3% pour une population variant entre 1 500 et 5 000 habitants) a contribué à la naissance des premiers noyaux d'activités

(4) L'emploi agricole domine encore dans ces communes (voir chapitre II).

commerciales. Il s'agit souvent du commerce alimentaire et des équipements de rang inférieur : écoles primaires, salles de soins et bureaux de poste et dans les meilleurs des cas d'un collège, d'une polyclinique ou encore d'un stade de football, d'une maison de jeunes…

Spatialement, ces agglomérations se concentrent dans la Saoura (Taghit, Igli, Kerzaz et Ouled-Khoudir, Tabelbala et Lahmar), et de manière moindre dans le Touat (Tsabit et Fenoughil) et le Gourara (Charouine). Ces centres se sont appuyés sur l'existence d'une série de ksour et d'agglomérations secondaires dans leurs périmètres administratifs et d'une dynamique rurale sans précédent à mettre en connexion avec la politique de la mise en valeur agricole. Seulement, ni leur croissance démographique dans ces dernières années, ni leur rang administratif n'ont permis leur mutation fonctionnelle, excepté pour les deux centres d'Igli et de Tamentit qui sont passés en catégorie semi-rurale selon la nomenclature de l'ONS (2002). Dans cette catégorie, seulement deux agglomérations secondaires se distinguent par leur poids démographique en franchissant le seuil des 5 000 habitants : Tilouline (commune d'In-Zgmir) dans le Touat et Kasbate-Djena (commune de Timokten) dans le Tidikelt-occidental.

c- Genèse des petites villes renforçant l'armature urbaine

Dans cette catégorie, la majorité des centres assurent une fonction administrative de chef-lieu de daïra, excepté l'agglomération de Sali qui est seulement chef-lieu de commune. Ces agglomérations connaissent un développement important de leur structure commerciale et de leurs équipements, en parallèle de leur essor démographique. Il s'agit des centres dotés de plus de 20 équipements et de plus de 100 commerces. Les activités commerciales sont plus variées couvrant des besoins élémentaires et le commerce occasionnel dans certains cas (point développé ci-dessus). Quant aux équipements, ils se caractérisent par leur niveau proche du supérieur (lycée, polyclinique, piscine, banque, poste, hôpital, hôtel et centre de formation professionnelle dans certains cas). Ces centres possèdent des jalons permettant de consolider le réseau urbain fragile et déséquilibré hérité de la colonisation et dominé par une seule ville (Bechar) dans un rayon de 800 km vers le Sud. Cette mutation a été déclenchée durant la colonisation avec la création des postes militaires et s'est poursuivi après l'indépendance par la promotion administrative. Paradoxalement, certains centres classés dans cette catégorie sont toujours définis comme des centres semi-ruraux par la nomenclature de l'ONS (2002) comme Reggane, Sali, Tinerkouk, Aougrout et Bordj-Badji-Mokhtar. Ces deniers rencontrent

des difficultés en matière de création d'emplois bien qu'ils disposent d'une structure commerciale et d'équipement. Souvent accessible via des routes nationales, ces centres exercent une centralité en direction des bourgs et des villages et constituent une plaque incontournable des échanges villes-campagnes dans la région du Sud-ouest.

d- Villes intermédiaires : essor de Timimoun

Il s'agit de villes de plus de 20 000 habitants à savoir Timimoun et Aoulef. Seulement, Aoulef malgré son potentiel démographique n'arrive pas à s'imposer comme centre diffusant les services et les commerces dans cette partie du Sahara algérien. Cette ville se trouve concurrencée par d'In-Salah plus à l'est qui a pris de l'importance depuis le 18ème siècle, constituant un nœud important des échanges est-ouest et nord-sud. Conséquemment, Aoulef se présente comme une ville-relais, assurant les échanges entre le Touat et In-Salah puis Tamanrasset. Seulement, ces échanges se sont affaiblis puisque le Touat est désormais orienté vers le nord. Ainsi, Aoulef se contente d'un rôle local de ville diffusant les services et les commerces de premier niveau (besoins élémentaires) puisque sa structure commerciale n'est pas suffisamment diversifiée. Son rôle demeure néanmoins important par rapport aux oasis de Timokten, Akabli et Tit en matière de flux de transit.

Par ailleurs, Timimoun se démarque dans cette catégorie aussi bien par le volume de ses activités commerciales et de services que par leur nature. En rapport avec un arrière-pays agricole peuplé dominé par les petits bourgs dans un ensemble d'oasis, elle devient le centre urbain du Gourara et la troisième ville la plus importante dans le Sud-ouest algérien. Avec des relations commerciales orientés vers le M'zab via une population chaânbi, cette ville s'insère dans un réseau national des échanges commerciaux. Ses fonctions urbaines, administrative en qualité de chef-lieu de daïra, ses infrastructures de transport (aéroport), ses équipements (entre autre hôtelière) et ses services publics de rang supérieur (hôpital), lui procurent de nouvelles fonctions de services, commerciales et aussi touristiques.

e- Ville moyenne potentielle et grande ville : vers un nouveau rôle régional pour Adrar

Les deux chefs-lieux de wilaya s'accaparent toutes les fonctions de services et concentrent un nombre important d'activités commerciales aussi bien de détail que de gros. Ces activités commerciales s'affinent, pour donner naissance à un commerce rare dans les deux villes. Si le niveau de ces fonctions est justifié à Bechar par son poids démographique (plus de 160 000

habitants) et stratégique dans la région, qui lui permet de s'équiper et de développer sa structure commerciale, le rang fonctionnel supérieur d'Adrar (60 000 habitants) révèle sa dynamique urbaine forte sur une courte période. Cette dynamique s'est appuyée sur la promotion administrative et un arrière pays agricole bien peuplé et qui connait lui aussi une dynamique rurale particulière. Bien que les services libéraux demeurent limités à Adrar, cette ville a pu s'imposer comme une ville régionale avec Bechar en s'attribuant des équipements et des infrastructures de transport de rang supérieur (université, hôpital, hôtel, aéroport, zone industrielle), générant des mobilités multidimensionnelles.

III-3-2 Hiérarchisation des centres dans le Sud-ouest algérien

Dans une deuxième phase, nous avons prolongé cette analyse en introduisant d'autres critères à savoir la population et la fonction administrative de chaque centre. L'objectif est de vérifier la classification des centres, faite selon l'approche quantitative de l'ONS d'un côté et de mettre en place une hiérarchie selon une approche plus qualitative, intégrant des critères importants dans le fonctionnement d'une agglomération à savoir (commerces, l'équipement, le statut administratif et population). En incluant dans notre classification les agglomérations secondaires non classées par l'O.N.S. (urbaine et semi-rurale) dans le premier niveau de notre hiérarchisation (5), l'organisation de la trame urbaine prend une forme pyramidale dont la base est très large se constituant de plus de 140 agglomérations et un sommet occupé par une seule agglomération (voir figure n° 24).

---

(5) En se référant aux travaux développés par (Troin J.F., 1971) repris par (Fontaine J., 1983) et (Hadeid M., 2006), nous avons élaboré une hiérarchie des centres en sept niveaux permettant de comprendre la place de chaque centre dans la trame urbaine dans le Sud-ouest algérien. La méthode consiste à classer ces centres après avoir leur attribué des points définis par une grille permettant de les hiérarchiser selon les quatre critères cités ci-dessus (voir le tableau n°21). Nous avons repris la grille utilisée par (Hadeid M., 2006) puisqu'il y a une similitude des deux espaces étudiés.
Nous avons classé ces agglomérations automatiquement dans le niveau 1 sans avoir recouru à la grille car non seulement la majorité de ces centres ont une taille de moins de 2 .000 habitants, mais aussi les équipements sont limités entre salle de soin et école primaire et les commerces dépassent rarement 10 commerces, d'autant plus que ces centres sont classés ruraux par la nomenclature de l'ONS.

Tableau n° 21 **Méthode de typologie des centres dans le Sud-ouest algérien**

A équipements		B Commerces		C Fonction administrative		D Nombre d'habitants		Niveau Synthétique et points	
Nombre	Points	Nombre	Points	Nombre	Points	Nombre	Points	Nombre	Niveau
-10	1	-15	1	-	-	Moins de 5.000	1	3-5	1
11-15	2	16-30	2	Commune	1	Moins de 5.000	1	6-8	2
16-25	3	30-100	3	Commune	1	de 5.000 à 12.000	2	9-13	3
26-30	4	100-300	4	Daïra	3	De 12.000 à 15.000	3	14-16	4
31-45	5	300-500	5	Daïra	3	De 15.000 à 35.000	4	17-19	5
46-95	6	500-850	6	Daïra	3	De 35.000 à 90.000	5	20-25	6
+95	7	+850	7	Wilaya	6	Plus de 90.000	6	+26	7

Source : Hadeid M., 2006

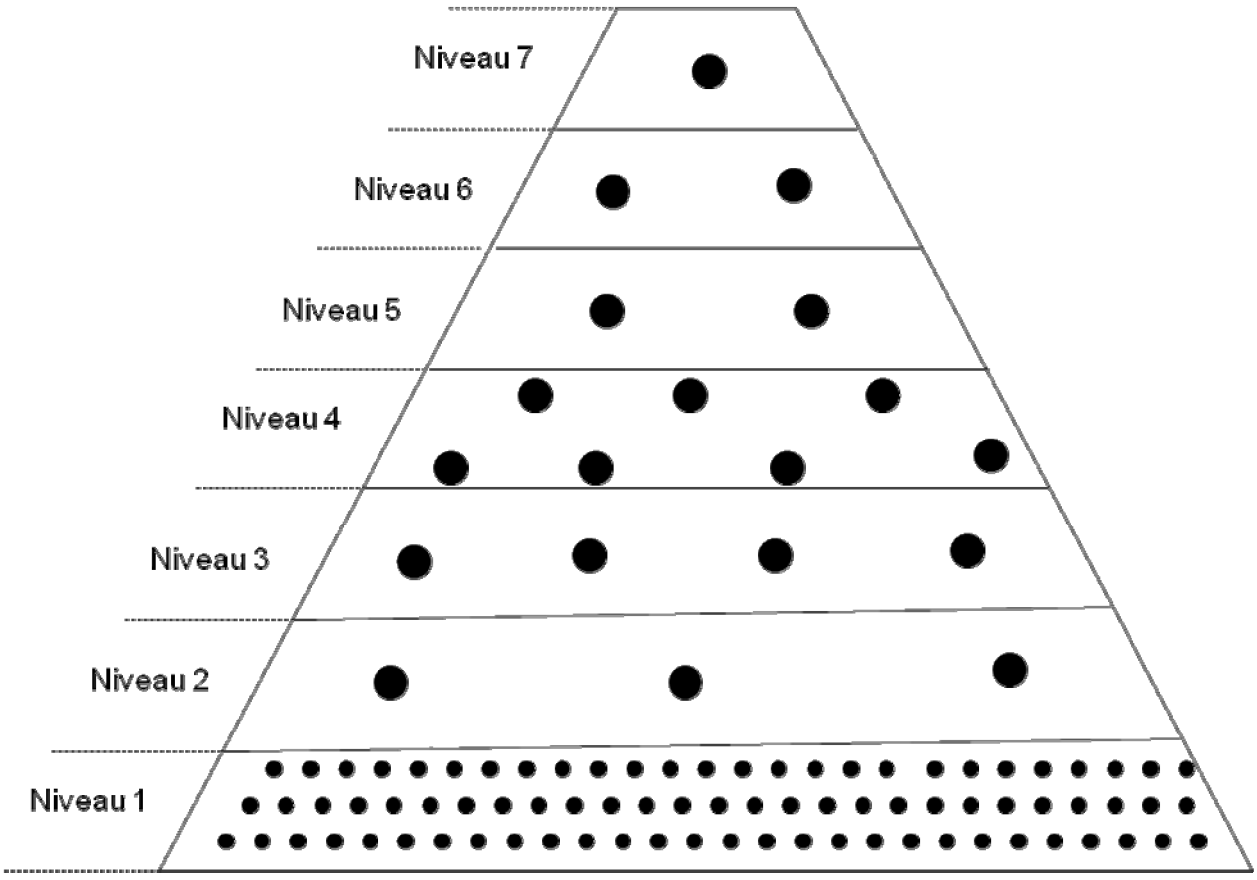


Figure n°24. **Hiérarchie des agglomérations du Sud-ouest algérien**

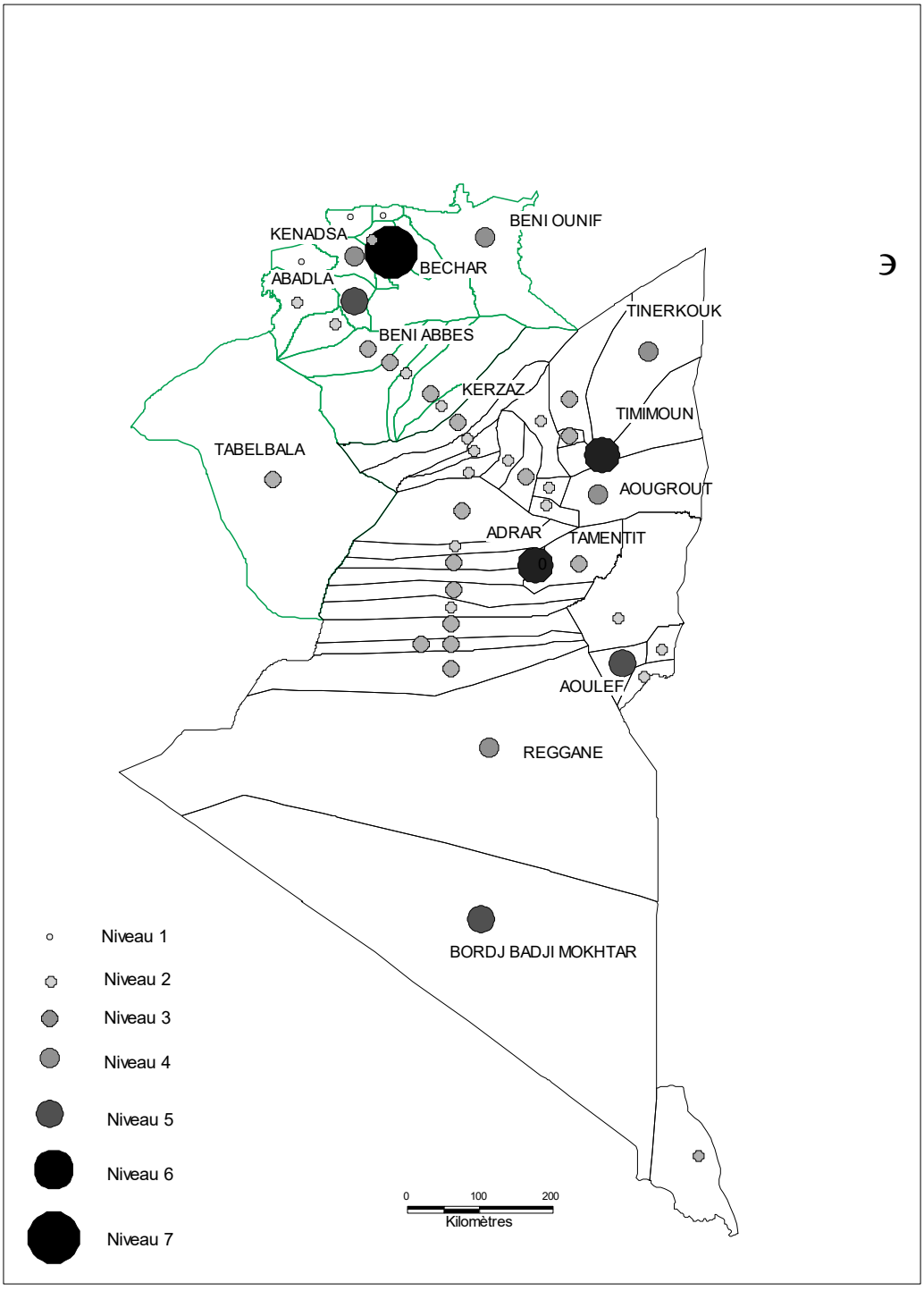


Figure n°25. **Répartition des agglomérations selon la hiérarchie fonctionnelle dans le Sud-ouest algérien**

a. Rang inférieur : des centres potentiellement faibles

Constituée des centres du premier niveau, la base de la trame des centres est représentée par un ensemble de villages dont la majorité n'occupe aucune fonction administrative, excepté quelques rares chefs-lieux de commune à savoir Meridja, Mogheul et Boukais. Situés dans une zone quasi-enclavée sur les frontières avec le Maroc, ces derniers centres ont beaucoup de difficultés à promouvoir des activités économiques non agricoles, comme elles ont des difficultés à stabiliser leur population sur place dont le taux d'accroissement est négatif pour deux agglomérations (voir chapitre I). Sous-peuplés avec moins de 1 000 habitants de ces centres sont très dépendants des centres des strates supérieures.

La situation des centres dans le deuxième niveau n'est pas guère plus confortable en regard des centres du premier niveau. Constitué d'un ensemble de 16 agglomérations, cette strate souffre de problèmes d'accessibilité bien qu'ils soient couverts par le réseau routier secondaire. Excentrés ou désaxés par rapport aux grands centres urbains et aux grandes voies de circulation, ces centres (Ksabi, Tamtert, Timoudi, Beni-Ikhlef dans la Basse Saoura, Ouled-Aissa et Talmine dans l'erg, Deldoul et Metarfa dans le Gourara, Timokten, Tit et Akabli dans le Tidikelt , Tamest dans le Touat) sont repliés sur eux-mêmes et dépendent des grands centres en ce qui concerne les services et les commerces bien qu'ils aient une population non négligeable (1 000 à 5 000 habitants). Généralement classés comme villages ou bourgs, ces centres ont un profil rural et n'exercent aucune centralité compte tenu de la faiblesse de leurs activités commerciales et de leurs équipements (6).

b. Rang intermédiaire : des centres s'appuyant sur la dynamique des zones rurales

Dans la catégorie intermédiaire constituée du troisième, quatrième et cinquième niveau, la majorité des agglomérations se distinguent par une dynamique tant économique que démographique. Le statut administratif intermédiaire (chef-lieu de daïra) pour certains centres conjugué à une forte population, leur ont attribué la possibilité d'acquérir un ensemble d'équipements (par le biais de la grille d'équipement ou des programmes sectoriels) ainsi que de diversifier leurs structures commerciales. Si dans la catégorie de niveau trois les centres

(6) Si les activités commerciales ne s'affinent pas et les services publics ne se diversifient pas, ces centres seraient limités fonctionnellement (point développé ci-dessous).

ont un profil mixte (centre urbain et bourg), les deux autres catégories rassemblent uniquement les petites villes (selon la typologie réalisée ci-dessus). C'est ainsi que la dynamique des centres du troisième niveau est plutôt le résultat d'une dynamique rurale due à la mise place de périmètres de mise en valeur agricole. La modernisation du secteur agricole dans ces zones (Zaouiet-Kounta, Bouda, Fenoughil, Sali…) a permis d'intégrer ces centres dans les échanges économiques à une échelle nationale. Leur niveau d'équipement intermédiaire (polyclinique ou hôpital, lycée…), leur ont permis de stimuler les échanges avec les zones rurales, notamment avec les ksour et les agglomérations de niveau inférieur, situées à proximité. La majorité des centres de cette catégorie est bien desservi par les grands axes routiers en particulier les routes nationales.

Les centres classés dans le quatrième et le cinquième niveau disposent souvent d'un nombre important de commerces et d'équipements et comptent une population supérieure à 10 000 habitants, à l'exception de Tinerkouk et Aougrout. Seulement, l'évolution de plusieurs centres du quatrième et cinquième niveau est quantitative et ne reflète pas donc le niveau qualitatif de ces structures.

Au plan spatial, les centres du troisième niveau se concentrent essentiellement dans la Basse-Saoura et le Touat, quant aux centres du quatrième et cinquième niveau, ils sont réparties d'une manière quasi-équilibrée (7) dans le Sud-ouest algérien à savoir Abadla, Kenadsa et Beni-Ounif dans la Haute Saoura, Tinerkouk et Aougrout dans le Gourara, Reggane dans le Bas Touat, Bordj-Badji-Mokhtar dans le Tanezrouft et Aoulef dans le Tidikelt.

a- c. Rang supérieur : dynamique multidimensionnelle

Les centres classés dans le sixième et septième niveau occupent le sommet de la hiérarchie et sont incontournables dans le fonctionnement de l'espace du Sud-ouest algérien. Concentrant une grande masse de population, d'activités commerciales et d'équipement, cette catégorie compte trois centres urbains à savoir Timimoun, Adrar et Bechar, polarisant ainsi les échanges dans la région.

---

(7) On n'en compte aucun centre du 4ème et 5ème niveau dans la Basse-Saoura, pourtant elle constitue un territoire où les centres ruraux sont assez denses.

Si Bechar se réjouissait depuis l'ère coloniale d'une structure commerciale diversifiée et d'un ensemble équipements relativement évolués, justifiant sa position dans le 7ème niveau, les deux centres d'Adrar et de Timimoun n'ont atteint le 6ème niveau qu'après l'indépendance. Petites bourgades, ces deux agglomérations ont connu une urbanisation accélérée suite à leur promotion administrative en 1975. Aussitôt, Adrar est doté d'une série d'équipements de rang supérieur dont une université réalisée dans la dernière décennie. Ainsi, sa population a été multipliée par 14 sur l'espace de quatre décennies pour passer de 4 500 habitants en 1966 à 63 000 en 2008. Les activités commerciales connaissent le même sort suite à l'installation de nombreux commerçants venus du Nord du pays. À son échelle de chef-lieu de daïra, Timimoun enregistre les mêmes dynamiques fonctionnelles et démographiques mais qui s'appuient sur des traditions urbaines historiques et sur des compétences commerciales des commerçants Chaânba, installés dans cette agglomération. Politiquement, cette promotion étaient pensée pour corriger la quasi-absence de la trame urbaine observée après l'indépendance, *« le pouvoir a décidé d'organiser le réseau urbain en quatre ou cinq strates afin de parvenir à une gestion pyramidale, « donc cohérente » ; pour densifier la trame urbaine, les villages ont été promus au rang des villes moyennes »* (Brulé J.C., Fontaine J., 2006). Après plusieurs décennies de mise en œuvre de cette politique, l'État algérien a réussi à générer une trame urbaine dans le Sud-ouest algérien avec le développement de Bechar, de Timimoun et d'Adrar comme d es villes de strate supérieure aptes à piloter des sous-réseaux et des sous-ensembles urbains dans la région.

Conclusion

En partie hérité de la structure réticulaire du commerce caravanier historique, le réseau des agglomérations dans le Sud-ouest est aujourd'hui mû par une nouvelle logique dans laquelle émergent de nouveaux centres urbains entraînant une nouvelle forme d'organisation spatiale. Les centres urbains dans le Sud-ouest sont passés d'une fonction de relais commercial assistant le commerce transsaharien, à une fonction militaro-administrative contrôlant les espaces sahariens dans la période coloniale, puis à celle de distribution et de services destinés aussi bien à la population urbaine que rurale après l'indépendance. Si la colonisation, en choix de choix stratégiques, a privilégié certains centres dans le nord de la Saoura suite à la découverte du charbon telles que Kenadsa et Bechar, le réseau d'agglomérations dans le sud de la Saoura est resté lâche, sans villes réellement à même de remplir les fonctions urbaines nécessaire pour piloter et organiser cette région saharienne. Beni-Abbès, Timimoun et Adrar étaient considérées à l'époque coloniale comme des agglomérations de moindre importance stratégique, dans lesquelles seuls quelques petits équipements et casernes militaires ont été implantés.

Afin de remédier aux déséquilibres patents de l'armature urbaine héritée de la colonisation dans le Sud-ouest algérien, l'État algérien a recouru au découpage administratif pour promouvoir plusieurs centres ruraux en centres urbains, bénéficiant ainsi des investissements publics. Si Bechar était considérée comme la seule ville administrant le réseau urbain dans le Sud-ouest, le niveau actuel des services et la structure commerciale de la ville d'Adrar remet en cause cette situation historique de monopole en matière de centralité. Par ailleurs, une série de villes intermédiaires et de petits centres urbains ont émergé et se sont accaparés de nouvelles fonctions commerciales et de services, étoffant ainsi le réseau urbain au niveau local et développant des échanges avec les espaces ruraux.

Ainsi, la trame urbaine est constituée d'une ville moyenne-potentielle, Adrar (60 000 habitants) et une grande ville soit la ville de Bechar (160 000 habitants). Chefs-lieux de wilaya, dotées des équipements de rang supérieur ainsi que d'une structure de service et commerciale diversifié où le commerce rares et de gros font apparition, ces deux villes remplissent des fonctions des centres régionaux qui leur permettent d'entretenir des échanges aussi bien avec les centres ruraux qu'avec les centres urbains de différents niveaux. Ceci permet d'affirmer que ces deux pôles arbitrent les mobilités et les échanges à l'échelle de la région.

La trame urbaine dans le Sud-ouest compte deux villes intermédiaires (20 000-50 000 habitants) : Timimoun et Aoulef. Timimoun s'affiche au premier plan en se distinguant par des infrastructures et équipements supérieures (hôtels, aéroports, hôpital…), une structure commerciale diversifiée et un commerce de gros. Conséquemment, les échelles des mobilités de ces villes s'élargissent pour concerner un ensemble des zones rurales mais aussi les petites agglomérations urbaines et semi-rurales. Située dans l'ouest du Tidikelt, Aoulef est une ville moins dynamique fonctionnellement malgré son importance démographique avec plus de 20 000 habitants. Sa structure commerciale est moins diversifiée et ses équipements sont de rang moyen.

Quant à l'ensemble des petites villes de 10 000 à 20 000 habitants, il se scinde en deux catégories. La première catégorie regroupe les villes telles que Beni-Abbès dans la Saoura, Abadla dans le Guir, Reggane dans le Bas-Touat, et sont caractérisées par une forte dynamique, compte tenu du niveau de leurs équipements et de leur structure commerciale. Ces villes jouent un rôle important dans la structuration de l'espace et la diffusion des services dans les espaces ruraux. Cependant, la deuxième catégorie regroupe les villes de Beni-Ounif et Kenadsa qui n'apparaissent guère plus dynamiques que les centres semi-ruraux sur le plan fonctionnel, remplissant mal leurs fonctions urbaines car privées d'un arrière-pays rural et étouffées par la grande ville de Bechar.

Enfin, les agglomérations de 5 000 à 10 000 habitants forment les centres primaires d'échange avec les espaces ruraux, les premiers points d'interface entre mondes ruraux et urbains Dotés d'une série d'équipements et reliés grâce à une infrastructure de transport (route secondaire et tertiaire), ces petits centres urbains exercent une fonction administrative (chef-lieu de daïra généralement), une fonction de service grâce à l'injection des équipements publics (lycée, polycliniques) et une fonction de distribution suite au développement de quelques activités commerciales. L'existence d'une population rurale importante dans les ksour dans le Touat, le Gourara et la Saoura avait a ainsi contribué à procurer une centralité aux pôles promus par le bais du découpage administratif. En effet, quelques centres classés semi-ruraux par l'O.N.S. (2002) ont réussi à développer des activités commerciales relativement diversifiées tels Zaouiet-Kounta, Zaouiet-Debagh ou encore Aougrout. Les autres centres semi-ruraux comme Tamentit, sont caractérisés par un plus faible rayonnement dans l'espace du fait d'équipements et de structure commerciale insuffisamment développés. Ainsi, la qualité des

équipements et des services dans ces centres supposent la génération d'une mobilité locale restreinte qui concerne les ksour environnants.

Ainsi, en développant de nouvelles fonctions, les villes dans le Sud-ouest élargissent leurs relations d'échange avec les villes du Nord algérien, négocient leur place dans la réorganisation spatiale dans le Sud algérien et renouent le contact avec les autres régions sahariennes, développant ainsi de nouvelles formes de mobilités.

Conclusion de la première partie

Avec la poussée de l'urbanisation, la ville prend une dimension importante dans l'organisation des espaces sahariens dans le Sud-ouest algérien longtemps marqué par l'importance de ses espaces ruraux. L'urbanisation n'est pas seulement le produit d'un volontarisme étatique visant à promouvoir certains centres urbains pour faire face au déséquilibre de l'armature urbaine héritée de la colonisation, mais elle est aussi le résultat des nouvelles dynamiques spatiales et des mutations socio-économiques à l'échelle locale qui ont donné naissance à une série de petits centres urbains ou encore de centres semi-ruraux. De nombreux emplois dans le secteur tertiaire et notamment dans la fonction publique ont été créés, faisant appel aux personnels qualifiés non disponibles sur place et générant ainsi une immigration externe. Dans les communes le plus urbanisées, la mutation socio-économique se concrétise par le développement du secteur tertiaire et le secteur du bâtiment et des travaux publics. Quant à l'habitat, il a pris une dimension particulière au moment où la population de la majorité de ces villes a triplé et parfois quadruplé durant les quatre dernières décennies. Les premiers signes de crise de logement s'affichent par la problématique des quartiers illicites dans les deux chefs-lieux de wilaya et du vieux bâti, à savoir les ksour. Cependant, ces villes sont dépourvues de toute activité industrielle importante, mise à part quelques petites unités industrielles privées dans les deux chefs lieux de wilaya.

Cette dynamique urbaine se lit au plan démographique par une croissance sans précédent de la population, mais également par une réorganisation importante et un accroissement des mobilités. Si la sédentarisation des nomades a constitué une dimension non négligeable dans les communes d'Abadla en particulier et de certaines communes du Gourara avec les tribus des Ouled-Sidi-Cheikh et les Chaânba, les nouvelles mobilités des cadres et des commerçants ont largement contribué aux changements de la structure de la population de la société locale. Des flux intenses ont été constatés, en provenance des wilayas du Nord (Ouest, Centre et Est) pour la wilaya d'Adrar et du Nord-ouest en particulier pour la wilaya de Bechar. Le mouvement de la population intra saharienne est important et concerne l'axe Adrar-Bechar comme il concerne aussi la wilaya de Tindouf pour Bechar, Ghardaïa et Tamanrasset pour Adrar.

Dans les zones rurales, le nouveau contexte politique et économique depuis la colonisation a généré une crise affectant non seulement le secteur agricole mais aussi les rapports sociaux

entres les différents composantes de la société oasienne pour ne pas dire entre les différentes ethnies. A la sédentarisation des nomades dans certaines oasis et au départ des harratines suite à leur émancipation depuis plus d'un demi-siècle, s'ajoute, dans les dernières décennies, l'implication massive de l'État algérien dans l'aménagement des espaces ruraux ; d'abord par la production et la distribution des eaux puis par l'aménagement des nouveaux périmètres de mise en valeur agricole jusqu'à la promotion de l'habitat rural. L'oasis se trouve ainsi privée de sa main d'œuvre qui la quitte pour se diriger vers le Nord du pays et vers les principaux pôles urbains régionaux.

Par ailleurs, l'armature urbaine se consolide et se hiérarchise en fonction de trois niveaux de fonctions urbaines. Le premier niveau certains qui se distinguent tant par la diversification de leurs services publics que de leurs activités commerciales mais qui restent moins affinées. Il s'agit des petites villes de plus de 10 000 habitants dont la dynamique concerne essentiellement les villes d'Abadla, Beni-Abbès et Reggane. Cependant, certaines villes du même rang rencontrent beaucoup de difficultés pour assurer certaines fonctions urbaines et ce malgré leur dynamique démographique ; ni leurs équipements ni leur structure commerciale n'ont atteint un niveau qui leur permet de s'imposer spatialement, telle que Kenadsa et Beni-Ounif. Dans le deuxième niveau, Timimoun s'affiche comme une ville intermédiaire et se distingue bien par ses fonctions urbaines, se rapprochant ainsi du modèle des villes de niveau supérieur. Par ailleurs, Aoulef avec le même poids démographique n'arrive pas à acquérir les mêmes fonctions que Timimoun. Dans le niveau supérieur, se distingue Adrar comme ville moyenne qui a pu s'imposer devant Bechar qui une grande ville en développant des fonctions urbaines sont multiples (administratives, commerciales, universitaires, sanitaires…). Ces deux villes se caractérisent par l'essor des activités commerciales à caractère régional comme le commerce de gros, le commerce rare, les services libéraux et le développement des prestations médicales spécialisés via des établissements de santé publique et l'apogée de l'enseignement supérieur

Deuxième partie

Vers un nouveau rôle territorial de la ville dans le Sud-ouest algérien : renaissance des mobilités et des échanges

Depuis plus d'un siècle, une nouvelle forme d'organisation spatiale s'est mise en place dans le Sud-ouest algérien. S'articulant sur une poussée rapide d'urbanisation, un réseau de villes s'est développé dont les nouvelles fonctions urbaines structurent et hiérarchisent des aires d'attraction de ces nouveaux centres urbains. Encadré par le volontarisme politique, la promotion administrative dans le Sud-ouest a servi non seulement à intégrer les espaces sahariens dans l'espace national mais à redresser aussi l'armature urbaine.

C'est ainsi que la naissance des services publics d'un côté, et des activités commerciales d'un autre côté, se conjugue bien avec la promotion administrative de quelques centres où les villes occupent davantage une place primordiale dans l'économie de la région, générant des échanges villes-campagnes et villes-villes. Conséquemment, le nouveau rôle de la ville dans le Sud-ouest entraîne des mobilités fonctionnelles générées par ces nouvelles fonctions urbaines. Comment se produisent les mobilités en fonction de la nouvelle stratification urbaine dans le Sud-ouest ?

Seulement, l'émergence du réseau urbain actuel est due surtout au développement des infrastructures de transport, notamment routier, grâce à un effort remarquable poursuivi par l'État algérien après l'indépendance pour la réalisation des routes et la réhabilitation des aéroports. Ceci avait permis aux villes du Sud-ouest algérien d'améliorer le contact avec les autres espaces sahariens et les espaces du Nord algérien, négociant ainsi leur nouvelle place dans le réseau urbain national. Conséquemment, ces villes exercent des pouvoirs attractifs dans la région produisant une mobilité dont les flux dépassent souvent les limites communales. La route nationale numéro six, reliant les villes les plus importantes, ainsi qu'un réseau de routes de wilaya et de communes joignant en particulier les ksour, ont révolutionné le mode de déplacement dans les espaces sahariens du Sud-ouest. Comment se croise le réseau de transport avec le réseau urbain dans le Sud-ouest algérien ?

La question des processus d'échange et des mobilités d'une part et leurs articulations sur les fonctions urbaines tant traditionnelles que modernes sont au cœur de notre investigation dans cette partie. Notre approche s'articule sur une démarche empirique dans laquelle nous avons croisé plusieurs paramètres urbains en fonction des strates et fonctions urbaines des villes avec les aires de mobilités et les réseaux de transport.

L’analyse des données de transport, que ce soit terrestre ou aérien, nous permet d’approcher l’organisation spatiale des échanges et de mobilité à travers plusieurs échelles et de comprendre les articulations dans le fonctionnement de cet espace. Nous nous sommes basés sur les données des directions des transports des deux wilayas que nous avons complété par des comptages de véhicules, effectués au niveau des entrées et des sorties d’une série de villes.

Des enquêtes ont été menées auprès de plusieurs établissements pour délimiter les aires d’influences de certains équipements tels que les hôpitaux, les universités et les lycées, ainsi qu’auprès les zaouïas. Nous nous sommes intéressés aux origines géographiques des usagers de ces établissements à savoir, les malades, les étudiants, les élèves et les ’’*talabat’’* pour les zaouïas. Une autre enquête a concerné des commerçants dans les trois villes de Bechar, d’Adrar et de Timimoun dont l’objectif est de délimiter les aires de distributions des commerces de gros. Comme, nous nous sommes intéressés aussi dans notre démarche à délimiter les aires de mobilité du personnel des établissements publics ainsi que quelques commerçants, en s’appuyant sur une série des travaux de fin d’étude en géographie complétés par nos enquêtes.

Chapitre IV

Le Sud-ouest algérien entre territoire d'État et axe de circulation : Quelles politiques pour quels aménagements ?

Alors que la colonisation tournait le dos aux espaces sahariens, l'Etat algérien depuis son indépendance le réinvestit avec succès pour des raisons stratégiques et géopolitiques d'une part, mais aussi pour des raisons économiques et sociales d'autre part.

Durant la période volontariste (les trois premiers plans de développement), l'Etat était le principal acteur de la croissance économique dont les infrastructures de base étaient au centre de l'action politique et économique. Cette démarche s'inscrit officiellement dans une logique d'aménagement du territoire mais qui cache une dimension liée à la redistribution des richesses de la rente pétrolière, conditionnée par des rapports de force. Pour les espaces sahariens, ces actions avaient un double intérêt, il s'agit à la fois de les intégrer dans l'espace national et de créer des mécanismes qui permettent de peupler ces zones sahariennes.

Ainsi, des sommes colossales ont été injectées dans le développement des infrastructures à savoir : la route transsaharienne, les aéroports et récemment dans le transport ferroviaire. Financé par les programmes spéciaux, les programmes sectoriels et le fond de développement du Grand-Sud, ces actions ont contribué à désenclaver, restructurer et transformer les espaces sahariens dans le Sud ouest depuis une quarantaine d'années.

IV-1-Processus d'intégration politique et logiques d'aménagement des espaces sahariens

Loin d'être un espace de vide ou d'anarchie comme les ont qualifié plusieurs auteurs occidentaux justifiant le rôle civilisateur de la colonisation, la vie au Sahara au début du XXe siècle avait ses propres règles sociales, écologiques et politiques. Si aucune puissance extérieure n'a pu gouverner ces espaces d'une manière continue, c'est parce qu'il ne représentait, pour les pouvoirs des monarchies installées dans les capitales du Maghreb, que des routes commerciales. Dans le Sud-ouest, seuls les chérifiens du Maroc ont pu relativement contrôler cet espace entre XIV et XIXe (Y. Guillermou, 1993) comme le prouve la diffusion de la monnaie dans cette région, sans pour autant instaurer un vrai ordre politico-administratif, voire de sécuriser ces zones. La monarchie marocaine exerça ses influences par le biais d'un pouvoir religieux installé dans les cités et par les tribus makhzen de la région,

entre autres, les Doui-Meniaâ. Dans l'absence d'un Etat-nation qui pouvait gouverner cet espace d'une manière directe, on pouvait distinguer trois types d'espaces à fonctionnement différent selon Gast M., (1988):

- Les cités, capitales régionales, indépendantes, sièges d'une organisation religieuse, juridique, économique et politique. Lorsque ces cités n'étaient pas sous la protection de groupes de guerriers nomades, elles avaient leurs propres structures défensives et chaque citoyen en état de porter les armes devenait guerrier en cas de besoin.
- Les zones de nomadisation de groupes de parenté organisés en clans, fédérations de clans et confédérations.
- Des territoires intermédiaires entre les zones précédentes et non exclusifs d'une autorité quelconque ; territoires en général peu fréquentes sinon traversés rapidement, plus arides que les autres, mais où tout le monde pouvait se retrouver en cas de pâturages exceptionnels (c'est le cas par exemple des grands ergs, du plateau du Tadmaït, du Tanezrouft, du Ténéré...).

Le même auteur explique que *«malgré cette apparente discontinuité, les territoires sahariens ont fonctionné à l'égard du monde extérieur comme un ensemble cohérent en raison du contrôle sévère qu'ont exercé les populations nomades sur tous les itinéraires »*

Bref, nul ne peut nier que le fonctionnement de cet espace s'articulait bien sur des relations de pouvoirs, dépendant de deux formes de peuplement à savoir le nomadisme et la sédentarité. Ces rapports étaient régis non seulement par des mœurs mais aussi par une suprématie religieuse qui se concentrait dans les cités et une puissance militaro-tribale qui contrôlait les routes. Ainsi, le pouvoir dans l'espace saharien se partageait entre deux sphères ; la sphère des nomades qui s'est procurée un pouvoir « politique anarchique » (Maârouf N., 1981), contrôlant les routes et prélevant les ksouriens, en contre partie ils protégeaient ces territoires contre des razzia ; La deuxième sphère a été formée de l'aristocrate oasienne qui puisait son pouvoir de sa légitimité historico-religieuse. Elle se concentrait dans les citées et se constituait des *chorfa* (descendant du prophète) et des *merabtine* (descendants d'un saint) et exerçait des influences sur la société locale voire même sur les nomades.

L'arrivée de la colonisation française au Sahara avait contribué nettement à la réorganisation de l'espace saharien auquel l'armée française imposa les jalons. Ceci a fondé la démarche de l'intégration du Sahara dans l'Etat-nation qui est le résultat d'un long processus de la construction territoriale amorcée depuis 1902 (Kouzmine Y., Fontaine J., Yousfi B., Otmane T., 2009). Ceci a donné naissance à une nouvelle forme d'aménagement qui était le résultat

aussi bien des jeux politiques entre les officiers des Bureaux des Affaires des Indigènes, les autres corps de l'armée notamment le génie et des djamaa au niveau local que de résultats des politiques et des intérêts impérialistes. Le concept d'un aménagement spatial en coproduction développé par Souami T. (2004) révèle cette approche de l'aménagement des espaces sahariens (1).

Après l'indépendance, l'Etat algérien s'est engagé sans hésiter à aménager et intégrer les territoires sahariens aux différents réseaux nationaux. Dans un souci de marquer son souveraineté sur ces territoires, il procéda ainsi, à reconquérir ces territoires par la mise en place d'un réseau administratif hiérarchisé en s'appuyant sur un maillage administratif de plus en plus serré. La rente pétrolière était importante et le défi d'un décollage économique était d'ordre polico-populiste dont l'enjeu était multidimensionnel tant national que local. *« Le découpage final mis en place traduit la détermination d'un Etat décidé à remodeler son économie, son territoire et sa société, en vue d'émerger de nouvelles formations sociales et de nouveaux acteurs »* (Bendjelid A.- Brulé J.C., 2004). C'est ainsi que les niveaux d'actions d'aménagement se centralisent, rétrécissant la marge de manœuvre à l'échelle locale.

IV-1-1 L'aménagement des espaces sahariens durant la colonisation française : entre vision stratégique et hésitations économiques

Souple et peu contraignant, le cadre institutionnel de la loi de 1902 (2), attribue à l'autorité militaire les fonctions judiciaires et administratives, définissant trois types d'acteurs :

- Les commandants d'arme, ayant tous les pouvoirs militaires, judiciaires et administratifs, étaient les principaux décideurs, dirigeant les territoires, les annexes et les postes ;
- les officiers des affaires indigènes avaient pour rôle de gérer les relations avec les populations indigènes.
- Les officiers du génie étaient chargés de la construction et de l'aménagement.

(1) L'auteur démontre bien le concept de coproduction à travers une approche historique de ces espaces qui s'articule sur une série d'exemples.

(2) De part de son contexte géographique particulier et l'augmentation des dépenses militaires dans cet espace, les parlementaires français proposent une loi qui distingue les espaces désertiques en créant les territoires du Sud par le biais de la loi promulguée le 14 décembre 1902. Séparant ainsi le Sud du Nord de l'Algérie, cette loi propose une autonomie financière pour les dépenses civiles, et une prise en charge de la métropole quant aux dépenses militaires.

Ainsi, quatre territoires furent créés incluant aussi des zones des marges sahariennes (Aïn-Sefra, Ghardaïa, Touggourt et Oasis), Chaque territoire correspond à un maillage militaire hiérarchisé en cercles, annexes et postes, incarnant ainsi l'organisation communale. « *Ni la densité des « maisons de sciences » et des zaouïas, ni l'importance des quoubba-s et des maqâm-s ne constituent le critère hiérarchisant. Désormais, le critère est celui que commande l'efficacité pratique d'une dominance politique* » (Moussaoui A. 2002). Chaque territoire était composé de communes mixtes et indigènes, soulignant « *la localisation privilégiée des communes mixtes au Sahara septentrional (Colomb-Bechar, Laghouat, Tougourt) et la limite du désert (Géryvilles, Djelfa et Aïn-Sefra), et qu'à l'inverse, les communes indigènes se localisaient dans le Grand Sud (Hoggar, Tassili N'Ajjer), et dans le Sud-ouest (Tidikelt, Saoura, Aïn-Sefra). Cette répartition correspondait directement à l'implantation de population « européenne » ou juive naturalisée qui assistaient en services et commerces le pouvoir militaire. Les communes mixtes étaient celles où la population européenne était la plus importante et où les processus de mise en valeur par la colonisation furent les plus intenses* » (Kouzmine Y., Fontaine J., Yousfi B., Otmane T., 2009).

Les commissions municipales dans les communes indigènes sont présidées par les chefs d'annexes militaires. La commission est composée des autres chefs d'annexes et des représentants indigènes désignés à savoir les caïds de la tribu peuplant le territoire. Les fonctions préfectorales sont assurées par « l'administrateur chef d'annexe » qui assume une fonction similaire au sous-préfet, à la fois administrative et de commandement. Les officiers des services des affaires indigènes sont confiés à cette tache. « *L'organisation instaurée a consisté à réunir dans les mêmes mains les pouvoirs militaires et le pouvoirs civils* » (Souami T., 2004).

Représenté par le territoire d'Aïn-Sefra, le Sud-ouest est composé en 1930 après de légères évolutions de ses limites de six communes comprenant des communes mixtes des zones de contact avec le désert à savoir les communes d'Aïn-Sefra, de Méchria, de Géryville, de Colomb-Bechar et des communes indigènes soit la commune de la Saoura et du Gourara-Touat. Parallèlement, ces communes ont été calquées sur une approche militaire de l'espace, définissant les unités de commandement qui se composaient d'annexes, de cercles et de postes. Le siège administratif du Territoire d'Aïn-Sefra glissa à Colomb-Béchar qui a pris beaucoup d'importance stratégique et économique.

Selon Henri Lorin, ces officiers ne s'appliquaient qu'une ''*administration maigre*''. « *Les actions de ces derniers étaient réduites à deux fonctions principales : la justice et la collecte des impôts. Elles étaient effectué avec mesure, car l'objectif premier n'était pas de rendre justice ou de prélever la population mais d'assoir l'autorité française dans ces régions* » (Souami T., 2004). L'introduction d'administrateurs civils en 1931, ne changea rien car les mêmes méthodes et politiques furent utilisées, sauf pour les financements des projets d'aménagement et de construction qui passa du budget du génie au budget civil entre 1931 et 1945. L'architecte-voyer qui est un nouvel acteur mise en place par la loi 13 octobre 1924, ne commence vraiment à intervenir dans les territoires du Sud que dans les années 1940. Il semblait prendre la place du chef du génie local.

La loi de 1902, avait laissé beaucoup de marge de manœuvre aux officiers locaux quant aux orientations et aux contenus des actions à promouvoir sur terrain. Elle ne définissait que les limites budgétaires à mener dans les territoires du Sud. Ces territoires étaient gérés d'une manière presque indépendante du pouvoir central au moment où les officiers locaux détenaient les pouvoirs de décision. Dans cette approche, les politiques ne s'expriment pas beaucoup sur la nature des actions à mener, donnant ainsi la ''liberté d'agir'' aux officiers locaux. Des actions sporadiques, sans plan, étaient donc menées sur terrain pour se rapprocher de la population locale. Une approche expérimentale fut développée par le commandant Lyautey, commandant du territoire d'Aïn-Sefra. *« Avant 1957, l'approche de l'Autre fut construite d'une manière empirique, au fur et mesure que les responsable étaient confrontés aux indigènes pour mettre en œuvre leurs projets. Ces confrontations les conduisirent à intervenir d'une manière stratégique, à considérer la production des habitants comme un mode qui leur était étranger et extérieur. La doctrine se constitua alors d'une manière horizontale, c'est-à-dire grâce à un échange et un débat entre responsables d'un même niveau hiérarchique et ayant une même proximité des problèmes locaux »* (Souami T., 2004). Si on a laissé le Sahara aux militaires, c'est parce qu'il s'est avéré, après sa conquête, qu'il est stérile voire impropre aux actions de développement impérialistes et coloniales. L'échec du projet de la ligne ferroviaire transsaharienne qui ne se révèle pas rentable économiquement ainsi que la réussite économique des colons au Nord, ont entraîné un désintéressement au Sahara avant la découverte du pétrole.

Après la deuxième guerre, la nouvelle vision énergétique a défini une nouvelle politique coloniale dans cet espace. En effet, le plan Marshal avait permis à la France de relancer son

secteur industriel dont le secteur énergétique devait être le moteur, suscitant plus d'investissement dans les infrastructures et dans l'exploration et la mobilisation de ces ressources. Les intérêts se réorientent donc, vers les colonies et particulièrement vers le Sahara. Ceci se concrétise par la création du bureau de pétrole le 08 novembre 1945, suivi de la création de la société de recherches du pétrole algérien, en 1946, du bureau des recherches minières de l'Algérie, en 1948, et du bureau d'organisation des ensembles des industriels africains en 1953. Les recherches commencèrent en 1947, le premier forage a eu lieu en 1953.

Un nouveau discours politique est né, nationalisant le Sahara, et se synchronise bien avec plusieurs événements internationaux : la poussée de décolonisation risquait de priver la France du Sahara au moment où la croissance économique du secteur industriel en France avait besoin de matières premières. Ainsi, une volonté politique métropolitaine pour créer une unité géographique homogène au Sahara a été mise en œuvre, ''humanisant les territoires disloqués'', et les raccordant directement à l'espace métropolitain tout en les dotant par des appareils institutionnels et politiques adéquats. La course aux matières premières est le produit de l'amplification de la demande après la deuxième guerre, impliquant non seulement la France mais aussi l'Europe dans une stratégie commune adoptant le plan de Strasbourg pour la création d'une zone euro-africaine. « *Sous ces vocables, convergents en dépit des apparences, il s'agissait d'asseoir la sûreté d'approvisionnement de l'Europe en matières premières (il ne s'agit pas encore de pétrole), et de contrer l'afro-asiatisme né à Bandoeng, tout comme le réveil de l'islam* » (Bisson J., 2003).

Le Sahara devient si convoité que les politiques tentent depuis 1952 de mettre en place rapidement une nouvelle organisation polico-administrative où l'isolement du Sahara n'était plus justifiable. J. Bisson (1986) révèle deux options évoqués par les politiques à l'époque : celle de "l'Afrique saharienne française" et celle du "Territoire national du Sahara'', Blin L. (1990) commente: *« on peut dés lors évoquer l'apparition en France « d'un nationalisme saharien », qui sent le pétrole »*. La découverte du pétrole en 1956 va donner naissance à de nouvelles institutions chargées à gérer cet espace à savoir l'Organisation Commune des

Régions Sahariennes (O.C.R.S.) (3), placée sous la tutelle du ministère du Sahara (la loi du 10 janvier 1957).

L'enjeu était tellement important que le pouvoir décisionnel concernant ces espaces ait été centralisé par ce nouveau dispositif visant la départementalisation du Sahara. Ainsi, les départements sahariens ont été créés par le biais de décret de 7 août 1957, suivi de l'arrêté du 12 décembre 1958 portant sur la création et la réorganisation des communes et des cercles administratifs en Algérie. *« Après 1957, la doctrine fut élaborée d'une manière verticale puisqu'elle fut transmise des échelons supérieurs et centraux de décisions (administrateurs centraux, universitaires,…) aux responsables locaux, relégués au rôle d'exécutants. Elle fut une doctrine discursive : elle ne se constitua pas à partir de la confrontation des administrateurs et des projets aux réalités du terrain, mais par le truchement d'un débat théorique entre le discours politique et le discours savant* […] *la doctrine n'est plus constituée en fonction de l'efficience des projets. Son objectif était d'exprimer un dessein global qui exigeait de contourner, de sous estimer, voire d'ignorer les contingences locales* » (Souami T., 2004).

Cette nouvelle organisation entraîne pour la première fois une multitude d'interventions dans l'espace saharien selon plusieurs échelles, complexifie conséquemment la transformation de cet espace. La départementalisation des territoires sahariens vient confirmer la centralisation des décisions et intensifie le contrôle de l'autorité centrale sur cet espace « *après la réforme, le responsable local, ne jouissant plus de pouvoir exceptionnel, ne pouvant donc plus agir d'une manière autonome en coordonnant les divers aspects de ses décisions, ni de asseoir leur légitimité localement, ni encore s'opposer aux instructions de ses supérieurs hiérarchique »* (Souami T., 2004).

Ainsi, le Sahara algérien comprend deux départements à savoir la Saoura, couvrant la zone Sud-ouest et celui des Oasis dans le Sud-est. Le département de la Saoura fut un département français d'Algérie créé le 7 août 1957. Ce département, bien qu'il ne correspond pas

(3) Quant à l'O.C.R.S., elle rassemblait les missions les plus opérationnelles de la nouvelle organisation dans une perspective de l'exploitation industrielle de Sahara. Deux bureaux stratégiques sont sous son égide, il s'agit du Bureau Industriel et le Bureau de la Recherche Minière en Algérie. L'O.C.R.S. n'avait concerné que les zones sahariennes du sud de l'Algérie et les parties nord des pays de Sahel à savoir le Niger et Tchad. Ce projet représentait pour les autres pays à savoir le soudan (mali), la Mauritanie et le Sénégal un projet néocolonial. Cette nouvelle organisation représentait simplement la continuation de la colonisation dans le Sahara africain, lui permettant d'avoir des marges de manœuvre dans ces ex. colonies du Sahara.

exactement à l'ancien territoire d'Aïn-Sefra, mais il comprend la majorité de ses cercles administratifs, excluant les cercles des zones steppiques et intégrant le cercle du Tidikelt. Il est constitué d'une superficie de 789 660 km^2 pour une population de 166 124 habitants. Ce département était divisé en deux arrondissements à savoir:

- L'arrondissement de Bechar était composé de cinq cercles administratifs (Béni-Abbès, Abadla, Tindouf, Bechar et El-Abiod-Sidi-Cheikh)

- L'arrondissement d'Adrar comprenait deux cercles administratifs (Timimoun et d'Adrar).

IV-1-2 Aménagement du territoire après l'indépendance : entre équité sociale et développement territorial

Le Sahara algérien n'était pas encore considéré décolonisé définitivement dans les premières années de l'indépendance, au moment où ses richesses n'étaient pas exploitées directement par l'Etat algérien. Non seulement les entreprises de l'ancienne puissance coloniale y opèrent mais aussi un organisme franco-algérien à caractère technique a été mis en place. Établissement public à statut international, l'organisation technique des mises en valeur des richesses du sous sol saharien appelé aussi ''l'Organisme Saharien'', intervenait dans un champ de la souveraineté nationale de l'Algérie. Seul organisme habilité à délivrer des autorisations que ce soit dans l'exploration ou l'exploitation, il veillait sur l'exploitation des richesses sahariennes. Certes paritaire, il servait plutôt à préserver les acquis pétroliers de la France en Algérie.

Cette situation dure jusqu'au 19 juillet 1965, l'Organisme du Sahara devient l'organisme de coopération industrielle qui prend les relais jusqu'à 1970. Cette transformation constitue les premières formes de prise de souveraineté de l'Etat où des compétences de cet organisme ont été transmises sous l'égide des ministères du gouvernement algérien. Ceci se concrétise par la nationalisation des hydrocarbures, pour lequel l'Etat va améliorer ses rentrées fiscales qui lui permettent par la suite d'entreprendre des actions dans l'espace.

Exceptées les zones pétrolières, les zones sahariennes rencontraient beaucoup de difficultés économiques au lendemain de l'indépendance, et accusent un retard flagrant en matière de développement. Les conditions de vie de la population étaient précaires pour ne pas dire misérables. Pour faire face, l'Etat procède à développer ces espaces en recourant à la grille des équipements par le biais du découpage administratif et le plan.

a- Les découpages administratifs : entre logique d'intégration politique et logique d'aménagement

L'Etat algérien a approché l'aménagement des espaces saharien par le biais des découpages administratifs. Continuant à fonctionner par le même régime administratif hérité de la colonisation durant les premières années de l'indépendance (Maârouf N., 1980), le premier découpage administratif a été mis en place en 1963, mais sans pour autant bouleverser l'ossature héritée de la colonisation : les départements et circonscriptions ont été maintenus (15 départements et 91 circonscriptions), certaines communes ont fusionné, pour passer de 1577 à 741 communes. L'objectif d'une telle démarche est de limiter les dépenses publiques, en sachant bien que ses ressources financières et humaines sont très limitées d'un côté ; d'un autre côté, il était primordial pour l'Etat d'assurer sa souveraineté territoriale et affirmer son autorité. En effet, le nombre des Algériens ayant suivi des études se compte sur les doigts dans quelques communes d'autant plus que les rentrées budgétaires nationales étaient restreintes car jusqu'à ce moment, la majorité des ressources naturelles n'étaient pas contrôlés par l'Etat algérien. *« Ces méthodes de travail héritées de la période coloniale maintenaient (temporairement) la spécificité saharienne, voire une autonomie relative »* (Souami T., 2004).

Un nouveau découpage administratif a été conçu au début des années 1970 et finalisé en 1975 pour consolider non seulement le réseau institutionnel mais aussi pour appuyer le fameux projet d'industrialisation, de redressement de l'armature urbaine et de la réforme agraire. Ce découpage renforce la présence de l'Etat et ouvre une perspective de développement d'une série d'infrastructures par le bais de la grille d'équipement(4). Le processus d'intégration politique de Sahara n'a jamais été aussi fort. Aucune puissance politique exogène (extra-saharienne) antérieure de l'indépendance de l'Algérie n'a pu l'administrer comme le fait actuellement Alger.

(4) Ce réseau se hiérarchise bien en fonction de trois échelles à savoir la wilaya, qui représente le pouvoir central à l'échelle locale administrée par un wali désigné, constituant un pouvoir exécutif avec toutes les directions et les agences représentant les ministères. L'échelle intermédiaire qui transpose le mode de fonctionnement de la wilaya sur des territoires plus fins ; elle s'articule sur les daïras aux quelles sont rattachées des subdivisions. La daïra est administrée par un chef de daïra qui supervise les communes. Enfin, dans le bas de la hiérarchie se trouve la commune administrée démocratiquement par un conseil d'élus avec un maire représentant la population locale. Dans le même contexte, le code de la commune en 1967 a vu le jour suivi du code communal de la wilaya en 1969 Ordonnance n°67-24 du 18 janvier 1967 et Ordonnance n°69-38 du 23 mai 1969, respectivement.

Dans cette démarche, il était recommandé par le bais d'une grille d'équipement de développer une armature urbaine reposant sur les petites et les moyennes villes. L'intérêt d'une telle approche était de maîtriser le mouvement de la population tout en limitant l'exode rural observé après l'indépendance vers les métropoles ou les grandes villes. Cet enjeu est visible dans ce découpage et s'articule de plus en plus sur les instances d'échelon supérieur et moyen à savoir les wilayas et les daïras. L'implantation des ces structures administratives peut aboutir par le bais des normes, à stimuler l'évolution des agglomérations pour concevoir des tailles des villes souhaitées. Ceci s'accompagne par l'instauration de la loi des réserves foncières communales (1974) qui permet aux autorités locales d'octroyer les assiettes foncières nécessaires pour les besoins d'extension et de réalisation des équipements, logements… Ceci dit, les rapports des actions en matière d'aménagement entre le central et le local sont prédéfinis. Les orientations générales sont décidées à l'échelle centrale normalisant et standardisant des actions à l'échelle locale. Quelques petites marges de manœuvre sont laissées aux responsables locaux.

Alors que le nombre des wilayas er daïras créées est important (15 nouvelles wilayas, 69 nouvelles daïras) le nombre des communes est relativement modeste (31 nouvelles communes). Ainsi, le territoire saharien du Sud-ouest ou l'ancien département de la Saoura est scindé en deux parties : la wilaya d'Adrar et la wilaya de Bechar. Ces deux wilayas sont composées de 11 communes pour chacune à cette époque.

Si la création d'une nouvelle wilaya, daïra ou même commune suscite tant d'intérêt politique, elle présente sur le plan local un enjeu tant économique que social. En effet, l'application de la grille d'équipements (5) a donné aux nouveaux centres promus un rôle de commandement,

---

(5) La présente grille normalise et hiérarchise l'affectation des équipements en fonction des trois rangs soit les agglomérations chefs-lieux de wilaya, de daïras et de communes. Les équipements publics à caractère administratif se résume essentiellement dans les directions d'exécutifs représentant le pouvoir central à l'échelle locale et se concentre dans les chefs-lieux de willayas. Des subdivisions sont également créées au niveau des chefs-lieux de daïra. Dans le secteur sanitaire, il était recommandé par la présente grille (un droit garanti par la constitution algérienne) qu'il est nécessaire de réaliser un hôpital de 120 lits dans chaque chef-lieu de wilaya et une polyclinique ou un hôpital de 40 à 60 lits dans chaque chef-lieu de daïra, et un centre de santé ou une salle de soin au niveau de chaque commune. Sur un autre volet, le secteur de l'éducation, de la formation et de l'enseignement supérieur connaît quant à lui un intérêt remarquable. En effet, il a été proposé dans ces grilles d'implanter dans un centre universitaire dans chaque chef-lieu de wilaya, un institut de technologie et un Technicum, un lycée et un centre de formation professionnel dans chaque chef-lieu de daïra et une école voire des écoles et collèges dans chaque chef-lieu de commune. La norme suggère pour le secteur de la culture une maison de culture pour le chef-lieu de wilaya, une maison de jeunes pour le chef-lieu de daïra et une bibliothèque pour le chef-lieu de commune….

dominant et leur procure des pouvoirs attractifs par le biais de nouveaux services administratifs, de formations et de santé. Ces équipements offrent aussi des opportunités considérables d'emplois directs et indirects.

Au début des années 1980, de nouveaux instruments d'aménagement appropriés à la wilaya viennent appuyer ce découpage administratif. Il s'agit du plan d'aménagement de wilaya (P.A.W.) dont la mise en œuvre est instituée par le code de la wilaya du 14 février 1981 ; un texte complémentaire vient établir le plan communal de développement (P.C.D.).

Il faut attendre l'année 1985 pour voir un nouveau découpage se réaliser dont la philosophie est contraire du découpage précèdent. Elle repose sur une logique libérale qui prépare l'Algérie à une insertion dans le système capitaliste. Ainsi, les nouvelles entités territoriales sont tantôt le produit d'un regroupement des espaces à forte potentialité et tantôt le produit des anciennes solidarités sociétales. Une démarche marginaliste qui livre les territoires en difficulté et vulnérables à eux-mêmes, mais qui se justifie par la faiblesse budgétaire de l'Etat causée par la chute du baril de pétrole. Bref, l'Etat se désengage du local: la grille d'équipement devient sans âme ; « *ce découpage administratif contribue à reconnaître des disparités dans la répartition des ressources et à favoriser l'émergence de notables locaux. En fait, il projette sur l'espace des choix libéraux récents* » (Brulé J.C., 2004). Il est nettement remarquable que le maillage soit affiné faisant que le nombre des entités administratives a été presque doublé à tous les échelons, passant ainsi de 31 wilayas à 48, de 160 daïra à 276 et de 707 communes à 1514. Dans le Sud-ouest, Tindouf est une nouvelle wilaya qui a vu le jour ; 17 nouvelles communes ont été créées dans la wilaya d'Adrar et 10 dans la wilaya de Bechar dont beaucoup ne dépassent pas les 2 000 habitants. Si ce découpage a contribué à un maillage administratif plus serré, il a donné la possibilité à l'émergence des pouvoirs locaux qui se reconstituent en fonction des solidarités locales.

La promotion d'une localité en chef-lieu de commune dépend de plusieurs critères tels que son poids démographique, économique et historique. Si le découpage est en adéquation avec les caractéristiques physiques, notamment topographique qui prime dans la mobilisation des eaux, et identitaires de la région, le choix de la promotion d'un ksar par rapport aux autres ksour dépend du jeu politique du pouvoir central au niveau local. La promotion obéit à une logique arbitrant les rapports de pouvoirs traditionnels à l'échelle locale: le pouvoir central recourt à la promotion des ksour les plus influents, ou dans certains cas il intervient pour diluer les sensibilités parfois très fréquentes entre quelques ksour adjacents. C'est ainsi qu'on

peut remarquer que certaines agglomérations secondaires (ksour) ont un poids démographique plus important que les chefs-lieux de commune(6).

Tableau n° 22 **Évolution du maillage communal dans le Sud-ouest algérien entre 1975 et 1985**

Nombre de communes	1975	1985
Touat	6	12
Gourara	4	10
Partie ouest du Tidikelt	1	4
Tanezrouft	0	2
Basse-Saoura	6	10
Haute-Saourae	5	11
Région	23	49

Source : ONS, 1991.

La grille d'équipement fut entièrement enterrée suite à l'introduction du plan directeur d'aménagement et d'urbanisme (PDAU) à partir de 1990 (7). Ceci avait anticipé rapidement le passage au plan comme le soulève (Sidi Boumedienne R. (2004) « En *rendant applicable à des chefs-lieux et des agglomérations de plus de 5 000 habitants le plan d'urbanisme, on crée, directement la condition pour la mise en œuvre de toute une série de règles du jeu et d'interventions qui modifient fondamentalement les anciens rapports entre ces agglomérations et leur territoire. C'est là que vont se localiser des programmes d'habitat urbain qui ont des normes de surface et des services inexistants dans le « type rural » ; c'est là aussi que se placent le collège, la polyclinique, etc.* ». Cette nouvelle démarche implique de

(6) Dans le Touat, il s'agit de Garmali-Mansour dans la commune de Bouda, de Titaf dans la commune de Tamest, de Brinkane dans la commune de Tasbit, Azzi dans la commune de Fenoughil, de Tilouline à In-Zghmir et El-Bab dans la commune de Sali ; Dans le Gourara, il s'agit de Ksar Charouine dans la commune de Charouine, Fatis dans la communes de Tinerkouk, Akbour-e-l Mansour dans la commune de Deldoul, , Metarfa dans la commune de Metarfa, , Taghouzi dans la communes de Talmine ; Dans la Basse-Saoura, il s'agit de les Oulad-Rafaâ dans la commune d'Ouled-Khoudir, Aguedal dans la commune d'El Ouata, Ksar Kerzaz dans la commune de Kerzaz ; Dans le Tidikelt-occidental ceci concerne, Kasbate- Djena dans la commune de Timokten et Zaouïa dans la commune d'Akabli.

(7) Dans un contexte économique allant vers davantage de libéralisme, la loi n°90-08 du 7 avril 1990 relative à la commune, et loi n°90-09 du 7 avril 1990 relative à la *wilaya*, recentrent le rôle des communes et des wilayas, pour ne concerner que la gestion et à la construction des équipements et infrastructures de base.

nouveaux acteurs locaux (bureau d'étude, citoyens) mais qui aussi suscite des stratégies d'acteurs et des conflits.

Dans la dernière décennie, le développement des espaces oasiens est certes le résultat d'une intervention de l'Etat, mais il est surtout dû au jeu de pouvoir entre une population revendicatrice (pour un partage équitable de ses ressources financières de la rente pétrolière), et un pouvoir public central allouant parfois une démarche populiste (sous le prétexte d'éradiquer les inégalités entre territoires et de combattre la pauvreté). Les éclatements d'émeutes ça et là, dans les villes sahariennes, ces dernières années en témoignent. La question du logement, l'emploi et la route sont au cœur de ces manifestations.

b- Plans de développement : le Sud-ouest écarté des actions d'industrialisation

L'Algérie après son indépendance a entrepris une démarche socialiste dans l'aménagement par laquelle l'Etat a recouru au plan comme élément de revalorisation et de conquête de l'espace. Ceci avait commencé par le plan triennal (1967-1969), puis par deux plans quadriennaux (1970-1973 et 1974-1977) et deux plans quinquennaux (1980-1984 et 1985-1989).

L'Etat algérien s'est engagé à promouvoir et à intégrer les territoires sahariens à partir de 1966, date de lancement du premier plan spécial de développement des régions sahariennes. Et ce n'est pas par hasard qu'un conseil de ministre s'est tenu à Ouargla pour adopter ce programme. Le maintien d'une telle réunion dans le Sahara symbolise l'intérêt que porte le pouvoir central pour non seulement son intégration et décolonisation définitive mais aussi pour son développement ; la route est jugée indispensable pour un tel objectif.

En effet, entre 1967 et 1970, le Sud-ouest est relié par la route Abadla-Tindouf et Timimoun-El-Goléa. Quant à la construction de la route Bechar-Adrar, elle fut repoussée pour une date ultérieure. La focalisation des investissements sur cette partie remonte au fait du retard observé depuis la colonisation à relier ces zones non productives du pétrole. Bien plus, le plan a mis l'accent sur le développement agricole de la plaine de Abadla et ce par le projet d'aménagement hydraulique pour l'irrigation de la plaine d'Abadla ; la construction du barrage de Jorf-Torba sur l'oued Guir s'inscrit dans cet objectif.

Si le premier plan a préparé le terrain, le deuxième et le troisième plan ont mis l'accent sur l'industrie, mais la part de ces investissements publics dans le Sud-ouest algérien est presque

inexistante. Il faut attendre le deuxième plan pour voir l'Etat s'intéresser à cet espace à travers les routes et les infrastructures et les équipements. Dans le programme quinquennal, les efforts de développement sont orientés vers l'habitat afin de rattraper le retard constaté dans la réalisation des logements, attribuant à Bechar une ZHUN de 1500 logements ; des centaines d'unités de logements ont été réalisées dans les autres villes et principalement Adrar et Timimoun.

Suite à l'effondrement des prix de pétrole en 1985, l'Etat algérien s'est désengagé. A l'échelle régionale, le territoire est approché par un schéma régional d'aménagement par le biais de la loi 87/03 du 27 janvier 1987 relative à l'aménagement du territoire. L'objectif global vise à une redistribution de la population et des activités dans les territoires afin de freiner la littoralisation, optimisant l'utilisation des potentialités naturelles et humaines et une promotion sociale des populations et l'ensemble du pays. On évoque dans le Schéma National d'Aménagement du Territoire (SNAT, 1985), le redéploiement de 300 000 personnes vers le Sud-algérien avec l'objectif de développer les centres urbains capables de concurrences par leur niveau d'activité et d'équipement les métropoles actuelles..

A cet outil d'aménagement vient de s'ajouter le Fond de Développement des Régions Sud. Crée en 1998, ce fond est réservé au développement des zones sahariennes dont les ressources sont versées par un prélèvement de 2% sur le montant annuel de la fiscalité pétrolière. L'objectif est de soutenir la promotion de ces zones, en améliorant le cadre et les conditions de vie des populations locales ainsi que d'autres objectifs qui vise à valoriser les ressources et les potentialités de ces zones, de protéger les zones vulnérables. Les wilayas et les communes devraient préparer des programmes qui sont évalués par des commissions de suivi de wilaya présidés par le wali et composés des assemblés élues (APW et APC). Un deuxième examen s'effectue au niveau central par un comité intersectoriel pour vérifier la conformité réglementaire, institué auprès du ministre ordonnateur du fond. Les propositions de wilaya sont soumises pour approbation à un conseil interministériel présidé par le chef de gouvernement. Dans le Sahara, les projets inscrits à ce titre sont orientés vers la mise en valeur et la revitalisation des espaces oasiens notamment l'irrigation et le drainage, l'extension des superficies par la plantation de nouvelles palmeraies, le maillage du réseau des infrastructures routières et ferroviaires et aéroportuaires. En outre, le programme spécifique de développement des régions du Sud a permis d'investir plus de 76 milliards DA et

d'entreprendre de multiples actions de rattrapage au profit des populations des wilayas concernées.

Entre 2005 et 2009, la partie Sud a bénéficié d'un autre programme spécial complémentaire de développement des wilayas du Sud. Programme octroyé par le Président de la République le 4 septembre 2005 lors de sa visite dans la wilaya d'Ouargla. Ce programme s'inscrit dans le cadre des actions de l'Etat qui visent la relance de l'activité économique et sociale, l'équilibre territorial, la modernisation des infrastructures de communication, l'amélioration des conditions de vie des populations dans la région sud du pays. Un montant de 379 milliards DA a été débloqué dans le cadre de ce programme qui concerne les wilayas sahariennes, entre autres les wilayas d'Adrar et de Bechar dans le Sud-ouest. (Les wilayas concernées par ce programme sont : Adrar, Laghouat, Biskra, Béchar Tamanrasset, Ouargla, Illizi, Tindouf, El-Oued, Ghardaïa).

IV-2 Nouvelles routes de transport et anciennes routes caravanières : Fortes articulations

Structuré par les routes commerciales autrefois, l'espace saharien a subi d'énormes transformations liées à la mise en place des nouvelles infrastructures de transport promettant de nouvelles formes de mobilités. Depuis la période médiévale, le Sahara jouait le rôle de connexion, par le biais du commerce transsaharien reliant les pays de Soudan (l'Afrique de l'Ouest et l'Afrique Centrale) avec les pays de la Méditerranée, grâce à des routes méridiennes à l'ouest et à l'est appelées les routes de l'or. Les nomades avaient soutenu le commerce transsaharien et plus précisément les caravanes commerciales car connaissant bien les circuits sahariens, ils étaient de parfaits « transporteurs ».

L'évolution des transports dans le Sahara algérien est plutôt le produit d'une vision nationale d'intégration politique des cet espace dont le volontarisme est le moteur de telles actions qui permettent d'effacer tous les clivages spatiaux et sociaux hérités de la colonisation et d'opérer un partage équitable des richesses nationales entre régions. Il est difficile de dresser un bilan exhaustif des actions dans ce domaine mais la chronologie des grands chantiers nous renseigne sur les priorités et les choix faits. En effet, l'Etat a opté pour la route dans les deux premières décennies de l'indépendance, puis pour le transport aérien dans les années 1980 pour reprendre l'idée du chemin de fer dans les années 2000.

IV-2-1 Le Sud-ouest structuré par les anciennes routes commerciales

Jusqu'à la veille de la colonisation, un trafic important caractérise le milieu saharien. Dans un tel milieu contraignant, ce trafic s'articulait sur les oasis relais, indispensables pour la circulation. Les commerçants caravaniers représentant les usagers, les nomades représentant les transporteurs, étaient les acteurs principaux de cette mobilité ; une mobilité qui a permis d'intégrer facilement les agglomérations sahariennes dans un processus d'échange commercial et culturel à une échelle maghrébo- africaine. Ces échanges s'effectuaient à deux échelles :

- Niveau international qui était représenté par les échanges transsahariens ou le commerce international entre les grandes villes du nord du Maghreb et les pays du Soudan. Les produits importés étaient les métaux précieux (l'or), l'ivoire, le sel et des esclaves contre des denrées alimentaires (blés, dattes), henné, tabac. La cadence de ces échanges n'a cessé de baisser depuis les deux derniers siècles. Si les itinéraires traditionnels des échanges entre les ports d'Afrique du Nord et l'Afrique Subsaharienne n'ont pas beaucoup changé, la fréquence et la nature des produits ont changé dans le temps en fonction du contexte politique et économique de la région.

- Niveau régional qui étaient représenté par le commerce intra-saharien entre nomades et oasiens, permettant d'effectuer des échanges des produits agricoles et artisanaux, contre les produits d'élevage (laine, beurre, viande…). Ce mouvement était important aussi bien pour les oasiens qui écoulaient leur production du terroir, que pour les nomades qui commercialisaient certains produits. Ces échanges entre nomades et ksouriens se sont accentués dans les deux derniers siècles pour se substituer au déclin du commerce de l'or. Autrement dit, les nomades développaient les flux commerciaux et les échanges entre les oasis et les autres régions permettant en quelque sorte d'intégrer l'économie oasienne à un espace régional.

Dans le Sud-ouest, les marchés se sont développés dans les oasis les importantes du Touat, du Gourara et de la Saoura. Ces marchés étaient fréquentés aussi bien par des commerçants étrangers que par des nomades : *« Plaque tournante pour les communications et routes commerciales entre le Soudan (d'où venait or, esclaves, épices et étoffes) et les capitales du Maghreb central, le Touat a servi de relais économique et d'arrière-pays à Sijilmassa et au Tafilalet, tandis que Timimoun et la région du Gourara constituait la structure d'accueil*

idéale pour les tribus caravanières de la steppe oranaise » (Maârouf N.,1980). Ces échanges se focalisaient sur quelques stations importantes (marchés), telles que l'oasis de Bouda et de Timi dans le Touat qui avait remplacé Tamentit après sa chute à la fin du 15ème siècle; Timimoun dans le Gourara; Tabelbala dans le pays des Reguibat à l'ouest, In-Salah dans le Tidikelt ; Kenadsa dans le Guir.

Sur le plan spatial, ces routes étaient segmentées en fonction des territoires des grandes tribus nomades : la tribu des Doui-Meniaâ contrôlait l'axe Taghit-Tafilalet sur la vallée du Guir, cette route s'étale jusqu'au Touat et Gourara en passant par la vallée de la Saoura où la tribu des Ghenanama tentait en permanence de dominer, générant un conflit permanent entre les deux tribus ; l'axe Taghit-Beni-Ounif sur la vallée de la Zousfana était contrôlé par la tribu des Ouled-Djerir ; les Ouled-Sidi-Cheikh (tribu maraboutique) contrôlait l'axe Touat-Gourara-Monts-des-Ksour via l'Erg Occidental ; les Chaânba contrôlaient l'axe Gourara-Touat-M'zab ; les Reguibat contrôlaient l'axe Touat-Tabelbala-Merrakech, les Touaregs contrôlaient l'axe de Touat-Tidikelt-Ahagar et l'axe Touat-Tanezrouft. « *Un rôle déterminant est joué par diverses institutions sociales- alliances tribales, relations lignagères, confréries religieuses, etc. qui meublent le néant politique et rétrécissent, les divisions entre hommes et entre régions. Ainsi, les itinéraires des caravanes sont-ils fixés, non seulement en fonction des conditions physiques, de la durée des étapes ou de possibilités d'échanges, d'un point à un autre, mais aussi en fonction de la couleur tribale de la zone visitée et de la présence, dans telle ou telle région, des personnages religieux influents qui bien souvent convertissent leur autorité morale en autorité politique ».* (Mougin L., 1987).

Du commerce d'or et des esclaves jusqu'aux échanges des produits alimentaires et agricoles, le Sud-ouest algérien avait bien été avant le 20ème siècle, au centre de ce trafic. Le Touat, le Gourara et le Tidikelt se retrouvent dans une double logique de circulations : une circulation nord-sud et une circulation est-ouest.

a- <u>Routes orientées vers les grandes villes maghrébines</u>

D'abord, le Touat est relié par la route occidentale au Sud du Maroc via la Saoura d'un côté et via Tabelbala d'un autre côté ; *« le réseau occidental a pour débouché la ville de Fès et de Marakech pour la consommation marocaine et le port de Mogador pour l'exportation. Deux routes conduisent à Tombouctou, la voie occidentale par Goulimin et Taoudeni, la route orientale par le Touat et Tafilalet* […] *Du Tafilalt, les caravanes prennent la direction du*

Touat par la Hammada du Guir et la vallée de la Saoura ou par Tabelbala et Hassi Tawil. Le Touat est aussi le lieu de transit des grandes caravanes de pèlerins marocains qui, de Fès et de Taza, descendent en direction des oasis, puis frôlent le sud algérien et le sud tunisien jusqu'à Tripoli et l'Egypte » » (Miege J.L., 1981). Une autre route le relie avec la partie centrale du Sahara à savoir le M'zab via le Gourara et la Tunisie ; « *la partie central s'articule sur le Touat et le M'zab d'une part et sur Ghadamès et Gabes d'autre part. Les débouchés algériens furent toujours minces, ils disparaissent au début du XIX siècle pour la zone côtière et au milieu du siècle pour les oasis pré saharienne* » (Miege J.L., 1981).

Une route relie le Gourara aux Monts-des-Ksour via l'Erg occidental. Elle était utilisée par le royaume de Tlemcen et puis par les tribus nomades des Ouled-Sidi-Cheikh et les Chaânba pour contourner la Saoura où l'instabilité régnait suite à l'installation des Ghenanama.

b- Routes orientées vers le Soudan

Au sud, le Touat est relié au Soudan via le Tanezrouft d'un côté et via le Tidikelt d'un autre côté. Trois importantes pistes relient les oasis du Sud-ouest algérien avec les pays sahéliens, à savoir :

- La piste de Gao qui traversait le Tanezrouft, pour aboutir à Tessalit puis à Gao.
- Il existait également une autre piste reliant le Touat à Tombouctou ou Oualata via Taghaza.

c- Routes orientées vers l'Est

Deux importantes routes reliaient le Sud-ouest à la partie est du Sahara :

- la première permettait de rejoindre la partie Est du Sahara en particulier Ghadamès et Agadès. Cette piste formait un axe important reliant le Maroc à l'est du Sahara via le Touat et le Tidikelt dont l'axe Akabli- Agadès était très actif. *« Ghât, "le Marseille du Sahara" demeure la plaque tournante du trafic, comme "lieu central de rendez-vous entre le Fezzan et le Bornou" et de réunion des "caravanes" provenant de l'Egypte, de Benghazi, de Tripoli, du sud de l'Algérie, du Fezzan, de Ghardaïa, du Touat, de Tombouctou, et de tout le Sahara. »* (Miege J.-L., 1975).
- une deuxième piste s'orientait vers Ouargla et le Sud de la Tunisie, via le Gourara et le Touat. Ces routes étaient stratégiques pour des caravanes du pèlerinage vers la

Mecque : *« le Touat est aussi le lieu de transite des caravanes et des pèlerins marocains, de Fès et de Taza descendent en direction des oasis puis frôlent le Sud algérien, et le Sud tunisien jusqu'à Tripoli et l'Égypte»* (Abitbol M., 1985)

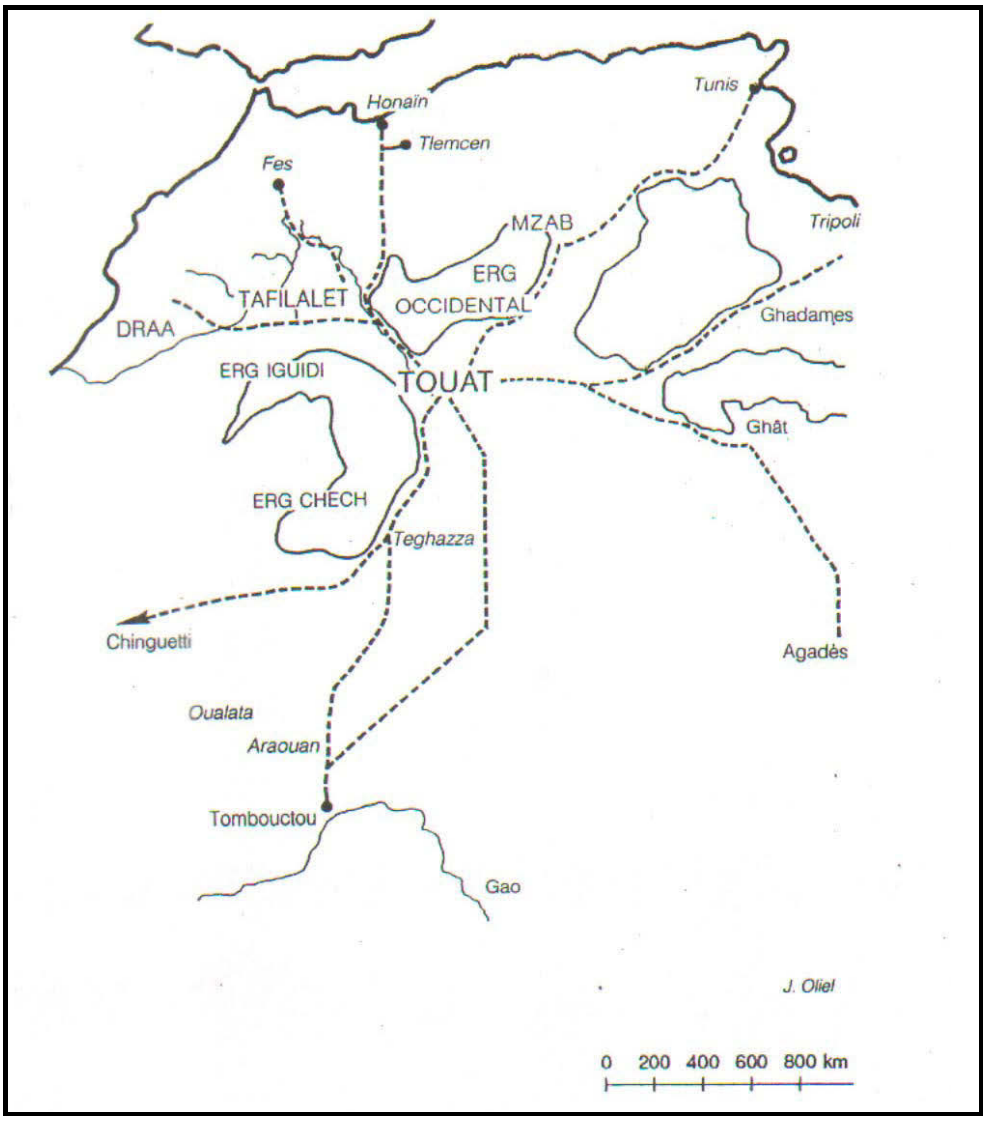


Figure n° 26. **Le Touat : pistes transsahariennes et commerce Maghreb – Afrique noire au moyen âge** (Oliel J., 1994)

V-2-2 Processus d'institutionnalisation des transports : nouvelles infrastructures pour de nouveaux besoins

Durant le début de la colonisation, le Sahara ne fut donc pas un objectif en soi mais un moyen d'atteindre les colonies africaines. Son occupation était pour la France d'ordre stratégique, dont les enjeux sont extra-sahariens. *« L'expansion dans ce territoire ne constituerait pas*

une fin en soi. Pour les trois étapes d'occupation du Sud, les raisons étaient stratégiques, militaires, politiques, mais à chaque fois extra-sahariennes » (Souami T., 2004). Ceci dit, les objectifs d'un tel acharnement visaient plutôt à souder en un seul bloc géographique des colonies françaises de l'Afrique et de les doter d'un réseau de transport, permettant d'acheminer les produits d'Afrique noire vers les cotes méditerranéennes. Ce projet a été associé à un fantasme colonial de la transsaharienne, où l'idée du chemin de fer est née même avant l'occupation du Sahara. *« Si le colonat se désintéresse progressivement de se qui se passe au sud, la bourgeoisie métropolitaine, elle, voyait les choses différemment. Devant son échec de constituer à son profit un trafic trans-désertique qu'elle avait fait fuir malgré elle, elle développa l'idée d'opposer au commerce tripolitain et marocain la concurrence de chemin de fer transsaharien »* (Blin L.1990).

Placée au centre de la stratégie d'occupation du Sahara, l'idée du rail transsaharien est née la première fois dans les écrits du commandant Hanoteau: *« qui sait si un jour, reliant Alger à Tombouctou, la vapeur ne mettra pas les tropiques à six journées de Paris »* (Blin J.1990). Une idée qui ne tarde pas à se transformer en vrai projet impérialiste ; d'abord en créant une commission parlementaire sur le transsaharien pour mettre en place la feuille de route pour la future liaison transsaharienne, puis en programmant trois missions furent programmées entre 1879-1881) afin d'établir des tracés possibles. La première mission dirigé par Pouyanne, se consacra pour étudier le tracé Sud-ouest, via le Touat ; la mission Choissy-Rolland tenta de prospecter l'itinéraire Sud-est à savoir Biskra-Ouargla-El Goléa ; la troisième mission du lieutenant colonelle Flatter, échoua et se termina avec un son massacre en 1881 dans le pays des Touareg. (J. Bisson, 2003). Voulant lancer le rail avant l'achèvement de la conquête du désert,

L'occupation française du Sahara n'avait pas seulement des objectifs stratégiques mais aussi économiques visant à réactiver le commerce transsaharien. Le projet de chemin de fer transsaharien s'inscrit dans cette logique dans les milieux d'affaire des grands ports algériens où les opérateurs économiques s'empressaient d'avancer des tracés qui pourraient leur permettre de se placer au futur dans ce commerce qu'ils pensaient instaurer avec l'Afrique noire. A la place de l'or, on imaginait des échanges agricoles avec le pays de Sahel où l'Office du Niger a été créé pour mettre en place un grand complexe agro-industriel de la France en Afrique de l'Ouest. Ce projet qui pouvait placer le chemin de fer au cœur des échanges agricoles entre l'Algérie et le Sahel, consistait selon son concepteur (l'officier

ingénieur Emile Bélime) à transformer le delta de Niger en vaste région mono productrice de coton, à l'aide d'un réseau de canaux d'irrigation. D'autres cultures de rentes pouvaient être introduites tels que le riz, l'arachide.... (Blin L., 1990). Ce projet n'est pas allé jusqu'à son terme.

Quelques années plus tard, il s'est avéré que la quantité de produits échangés entre le sud algérien et les pays de l'Afrique n'était pas aussi importante et ne permettait pas de rentabiliser un lourd investissement dans le transport. Ceci arrêta complètement le projet d'extension de la voie ferrée vers le Touat, qui ne dépassa jamais Abadla. Il en est de même pour la route qui n'a jamais été goudronnée durant cette période ; le trafic n'a jamais pu dépasser le chargement d'un seul train (Bisson J. 2003).

L'instauration des barrières frontalières et l'imposition des commerçants conjugués à l'interdiction de la traite (Congrès de Vienne, 1815) avaient contribué à la diminution des échanges transsahariens « *avec l'or et les esclaves, les caravanes sahariennes avaient perdu leur fret le plus précieux* » (R. Capot Rey, 1953). Ce qui restait dans le cadre de ces échanges, ce sont les produits européens qui n'étaient pas très rentables. Ces caravanes se trouvaient concurrencées par les ports qui distribuaient directement ces produits. Les frais de transport devenaient relativement élevés alors que les marges bénéficiaires avaient diminué comme l'a démontré Miege J.L. (1975) où un chargement de 30 kg coûtait 80 Francs entre Ghadamès et Touat ; un chargement de 60 kg coûtait 316 Francs entre le Touat et Tombouctou en 1899. L'évolution du trafic caravanier transsaharien au Soudan (Niger et Mali actuellement) et sur toute la frange sahélienne depuis le début de la colonisation française, se caractérise par la multiplication des caravanes soudanaises qui prennent une proportionnellement de plus en plus importante au détriment des caravanes sahariennes sur l'axe Touat-Soudan. La dernière caravane du Tafilalet à Tombouctou traversant le Sud-ouest algérien via Tabelbala remonte à 1937.

Si le trafic transsaharien a diminué pour ne pas dire disparu, les échanges commerciaux intra - saharien ont gardé une bonne cadence jusqu'à la décennie des années cinquante du siècle précédent. Les raisons de l'accroissement de cette activité sont multiples ; l'interdiction des rezzou avait contraint désormais les nomades à produire pour assurer leur existence. Ils recourent au commerce du bétail avec les oasiens et le commerce des denrées alimentaires (grains, tissus, couvertures, taggelmoust, tabac, sucre, thé, etc.). « *De grandes tribus nomades, les Hamyan, les Trafi et les Ouled-Sid-Cheikh se rendaient chaque année dans les oasis du*

Touat et du Gourara pour y chercher des dates et apporter des grains, des vêtements, du savon, des bougies ou de la quincaillerie. A cheval sur la frontière algéro-marocaine, les Doui-Meniaâ faisaient le même trafic entre le Tafilalet et le Touat » (Capot Rey R., 1953). Les Touareg s'impliquent dans ces échanges et fournissent aux oasis du Touat et même du Gourara après le bétail en empruntant la route connue sous le nom de la piste des « moutons».

Si l'arrivée de la colonisation dans au début du siècle précédent, avait un peu plus tard asphyxie la circulation des nomades dans le Sahara, elle a par contre pacifié la région car il ne faut pas oublier qu'une série de conflits violents (razzia) opposait les tribus aux *ksouriens* et même entre tribus nomades. La région avait bien sombré dans un climat d'insécurité entre le 18ème et 20ème siècle, due à la fragilité voir à l'absence des pouvoirs politiques aptes à contrôler rigoureusement cette région. Cependant, la puissance coloniale, procéda à une transformation radicale de l'espace en passant par le contrôle et la fixation des nomades, le contrôle de la circulation sur les frontières et la substitution des transports chameliers par des nouveaux moyens de transports. « *Les Doui-Meniaâ, Ouled-Djerir, Beni-Guir, apportaient en foule de l'orge, du blé, des moutons, les Beni-Mohamed du sucre, du thé, des bougies, des étoffes, des cuirs du Tafilalet, ouvrés au bruts ; ils enlevaient des dattes et des produits du Soudan ; de Draâ venais les Arib, les Tadjakant, qui repassait sur Tombouctou d'où ils apportaient (sic) des esclaves des étoffes, de l'or natif (tibr) ; mais tout cela a pris fin avec la conquête française ; aujourd'hui, cette voie peut être appréciée de suite, en deux mots : elle est nulle pour des raisons politiques momentanées ; elle pourra reprendre son importance passé quand l'influence française sera venue à bout de l'hostilité ouverte ou sourde des Doui-Meniaâ, Ouled-Djarir, Beraber et M'hammed »* (AGP Martin, cité par Maârouf N., 1980). Par ailleurs, ces échanges à leur tour se trouvèrent dans une crise au moment où l'administration française veut démonopoliser ces échanges en instaurant des règles de circulation. Elle impose les commerçants, fixe les prix, multiplie les contrôles routiers et institutionnalise le transport par la création des entreprises de transport spécialisées, rajoutant à ceci une politique de fixation des nomades.

Une nouvelle ère transformant l'espace saharien a commencé par l'institutionnalisation des transports tout en procédant par la mise à l'écart des nomades d'un côté et la mise en place d'une nouvelle infrastructure pour de nouveaux besoins d'un autre côté. L'introduction des nouveaux moyens de transport notamment les camions n'a pas empêché certains nomades

sédentarisés de continuer d'exercer leurs activités commerciales et de transport en parcourant le Sahara tels que les Chaânba à Timimoun substituant leurs dromadaires par des camions. « *De même qu'elle possède des artisans spécialisés dont beaucoup sont en même temps des marchands, la ville saharienne compte des négociants en gros, commissionnaires et entrepreneurs de transports ; ce sont ces professionnels, à peine représentés dans les villages qui correspondent à la fonction propre de la ville. Le grand commerce est surtout entre les mains des arabes, Arabes du Touat, du M'zab (Metlili) ou de Tripolitaine, quelques fois berbères (Ghadamsi, Mozabites) ou Noirs (Haoussa). Jadis ils organisaient les grandes caravanes ; aujourd'hui ils ont acheté des camions pour ravitailler et faire un peu de trafic avec le Sénégal et le Soudan* [……] *mais ce trafic comme nous le verrons est modeste et les sociétés européennes font à ces commerçants arabes une sérieuse concurrence ; la plus grande partie des bénéfices que laisse le commerce transsaharien est perdue pour le Sahara* » (Capot Rey R., 1953). Dans le même contexte, Les officiers des affaires sahariens proposent la destruction des monopoles commerciaux exercés par les nomades aux dépens des *ksouriens*. En revanche des mécanismes ont été mis en place par l'administration coloniale afin d'encourager l'élevage sur place ; « *Le CAS, se charge d'assurer l'achat, le transport et la vente de la laine essentielle pour l'artisanat local excluant les nomades de cette transaction direct avec les ksouriens ».* (Bisson J., 1960).

Ces faits avaient conduit peu à peu non seulement la marginalisation des nomades, acteurs de ces échanges, mais à leur appauvrissement. L'introduction du transport motorisé sur les axes commerciaux conduisant du Niger, au Touat et au Tidikelt, avait déjoué la place des nomades dans ces échanges puisque les camions présentent une alternative moins coûteuse et plus rapide. Il convient de signaler que, dès la fin de la seconde guerre mondiale, la part prise par le trafic chamelier traditionnel diminue au profit du trafic automobile qui se développe sur l'axe du Touat avec la mise en place des pistes routières. « *Le déclin des caravanes régionales a privé les nomades d'une source de revenus qui, sans être aussi élevés que ceux du commerce de l'ivoire ou des esclaves, n'en étaient pas moins rémunérateurs et qui leur profitaient plus directement* » (Capot Rey R., 1953).

Les nouveaux besoins de la colonisation dans l'espace saharien, ont défini de nouveaux usagers qui sont des militaires chargés de pacifier, de contrôler et de gérer les territoires sahariens depuis 1902, des opérateurs économiques, notamment des entreprises de l'extraction des richesses de sous sol (charbon à Kenadsa) et des individus, notamment les

européens installés à Bechar. Ces déplacements sont gérés par des nouveaux acteurs de transport à savoir : les militaires à la fin de la période coloniale et les entreprises de transports et de construction des infrastructures. Devenu un espace cloisonné pour les sahariens, la mobilité saharienne a beaucoup régressé, le Sahara perd peu à peu des relations avec les pays du Sahel et les réorientent vers les grandes villes littorales.

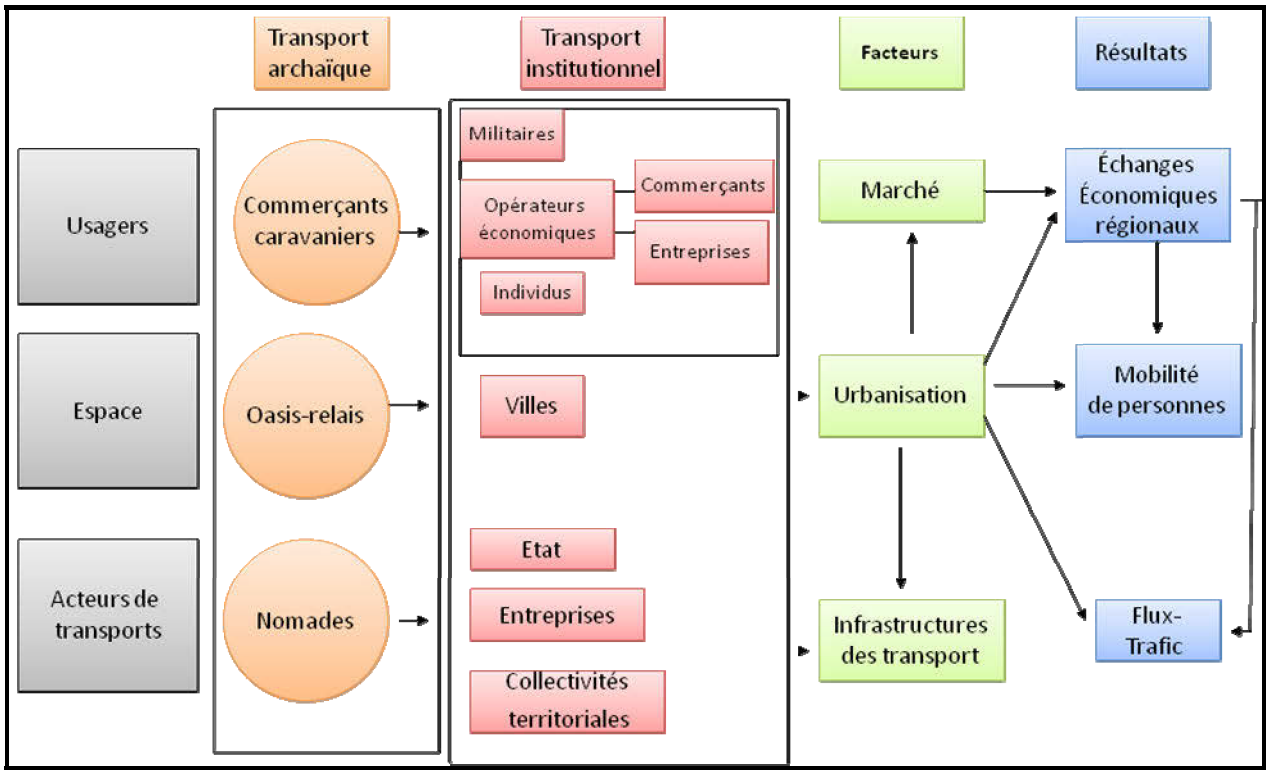


Figure n° 27. **Processus d'institutionnalisation des transports dans le Sud-ouest**

IV-3-2-1 Chemin de fer : du transport de charbon au transport des voyageurs

Dans le Sud-ouest algérien, les premiers pas de l'institutionnalisation des transports effectuée pendant l'ère coloniale se sont articulés sur la voie ferrée. Le projet de chemin de fer transsaharien à l'époque coloniale est né même avant l'achèvement de la colonisation du Sahara, faisant couler beaucoup d'encre au début du siècle précèdent. Il s'agit de la liaison d'empire, qui avait attribué au rail le rôle de connecter l'Afrique du Nord à l'Afrique Noire. Les intérêts économiques et stratégiques de la France coloniale dans la région du Sahel et de l'Afrique de l'Ouest semblaient justifier un tel fantasme. Si cet espace était susceptible d'être

un espace réceptacle d'un grand projet de transport, ce n'est pas parce qu'il constitue la partie saharienne la plus peuplée mais parce qu'il est l'espace des liaisons transsahariennes autrefois, reliant le Maghreb au Sahel. Un tel projet pouvait permettre à la colonisation d'acheminer les produits de matière première vers la France métropolitaine et de conquérir facilement les marchés africains.

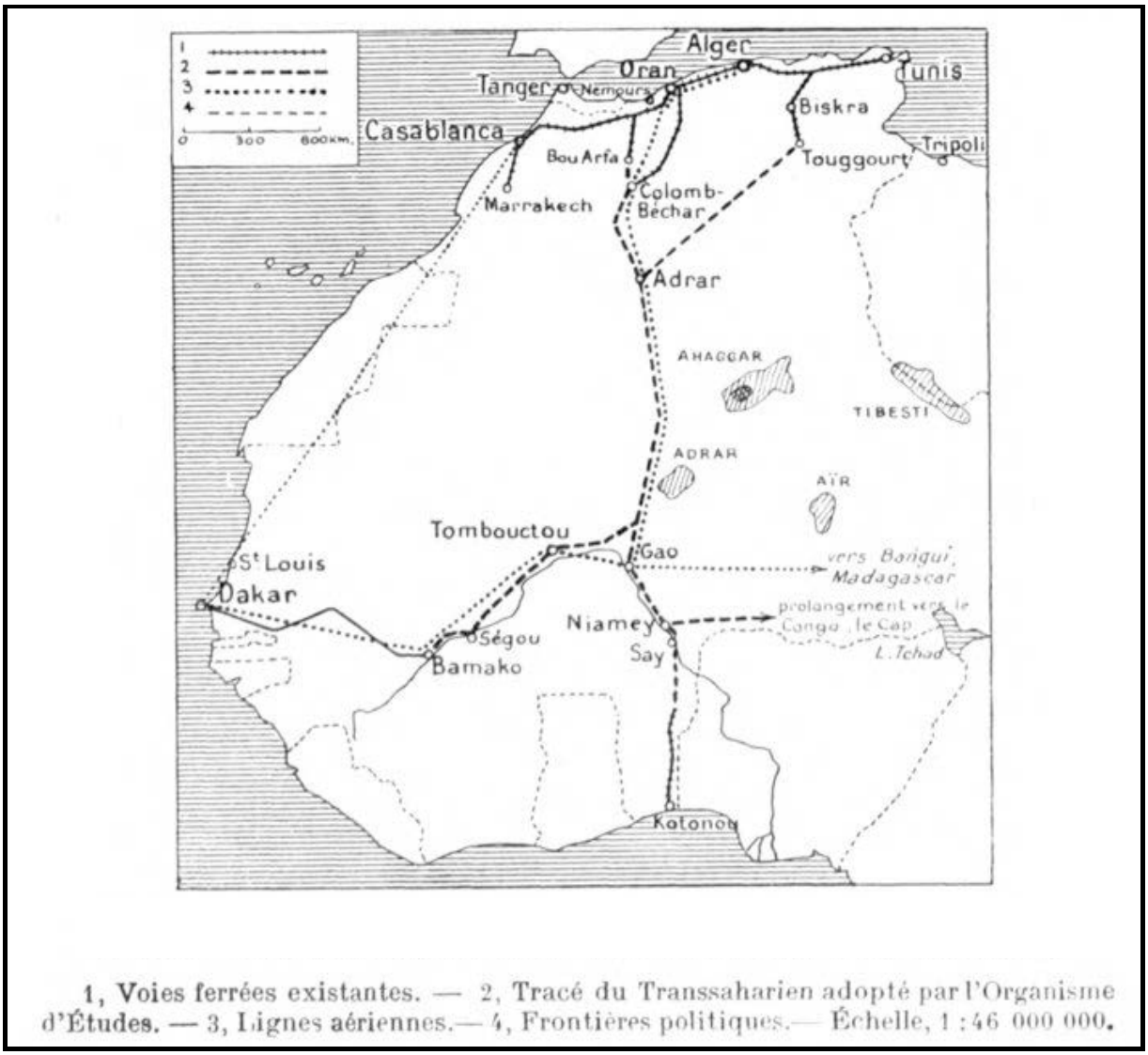
Quelques années plus tard, les militaires avaient réussi à relancer l'idée concernant le rôle du rail pour l'acheminement des soldats soudanais vers le nord, mais rapidement le projet fut abandonné avec la crise économique mondiale et le déclenchement de la deuxième guerre en Europe.

Après un grand débat sur sa trajectoire, l'axe du Sud-ouest du Sahara rejoignant la vallée de la Saoura à Gao, fut retenue. Ainsi, les premiers kilomètres du projet de chemin de fer Méditerranée- Niger via le Maroc étaient édifiés au départ pour des raisons militaires entre Oujda et Bechar en (1941), prolongé en 1948 à Abadla. Une bretelle reliant Bechar à Kenadsa avait été construite entre 1947/1948.

Mais une fois cette liaison terminée, la déception était aussi grande que le projet ait été endormi (repris après la première guerre) ; ni le commerce agricole transsaharien ni les potentialités naturelles ne correspondaient à l'espace rêvé pour asseoir un tel projet. Le projet fut abandonné pour des raisons de rentabilité et de coût élevé, car l'utilité économique n'était pas justifiée. L'idée fut entièrement enterrée définitivement avant l'indépendance.

Une deuxième ligne parallèle reliant Bechar à Oran via Beni-Ounif, Aïn-Sefra et Perrégaux (Mohamadia aujourd'hui) a vu le jour bien avant la ligne Transsaharienne. Il s'agit de la ligne ferroviaire Arzew-Aïn-Sefra créée pour transporter l'alfa en 1897, qui fut revalorisée par l'occupation en 1900 des territoires sahariens du Sud-ouest algérien. Ainsi, elle fut prolongée à Djenien-Bou-Rezg et Duveyrier en 1901 sur un tronçon de 180 km. En 1902, elle atteindra Beni-ounif et en 1904 Ben-Zireg pour être prolongée à Bechar et Kenadsa suite à la découverte de gisement de charbon. Bechar développe ainsi des fonctions commerciales et deviendra un point de redistribution des marchandises vers le Gourara et le Touat dont le chemin de fer a constitué le meilleur moyen de transport de marchandises vers le Sud-ouest pour être acheminées ensuite par des pistes.

Ce chemin de fer qui n'a jamais pu dépasser Abadla, avait trouvé son utilité économique dans l'exploitation des gisements de charbon à Kenadsa. D'une largeur étroite d'un mètre, elle constituait le support de transport de charbon extrait des mines de Bechar et de Kenadsa vers la centrale thermique d'Oran et vers les villes marocaines. Mais, la décadence de la demande mondiale sur le charbon et la découverte du pétrole dans le Sud-est algérien étouffaient le rail dans le Sud-ouest.



1, Voies ferrées existantes. — 2, Tracé du Transsaharien adopté par l'Organisme d'Études. — 3, Lignes aériennes. — 4, Frontières politiques. — Échelle, 1 : 46 000 000.

Figure n° 28. **Les lignes aériennes et le chemin de fer transsaharien en 1939** (Demoulin F., 1939)

Le transport ferroviaire perd sa valeur avec la décadence de l'activité minière suite à la découverte de pétrole dans le Sud-est algérien en 1956. En 1958, le volume de marchandises transportées était estimait à 130 000 t au départ et plus de 90 000t à l'arrivée. Cette voie avait contribué aussi au transport des voyageurs vers Beni-Ounif, Aïn-Sefra, et le Tell jusqu'à Oran : 20 000 voyageurs par an y ont été recensés dans la même année (Atlas des départements sahariens, 1961).

Après l'indépendance, aucune action n'a été constatée durant plus de trois décennies. Le développement de la motorisation a mis à mal la promotion les chemins de fer dans le Sahara. L'entreprise Méditerranée-Niger a continué à fonctionner jusqu'à ce qu'elle soit dissoute en 1970, remplacée par la SNTF. Si le transport des voyageurs, a été supprimé sur la ligne Oran-Bechar en 1989, le transport de marchandises avait décliné d'une année à l'autre jusqu'à sa suppression au début de la décennie actuelle. Il faut rappeler que cette ligne a continué à jouer un rôle important dans le transport de marchandises dans les années précédentes. En moyenne 200 000 t. ont été transportées en direction de la ville de Bechar et 1000 t en direction du nord. Cette quantité avait chuté de 222 725 entre 1990 à 123 365 t en 2000. Les produits transportés sont essentiellement des carburants provenant d'Oran (80 000 t) et les céréales provenant du port de Ghazaouet (26 959 t), enfin les matériaux de construction depuis Saïda avec (4 728 t). Par contre, la marchandise acheminée de Bechar ne concerne que le colis.

Photo n° 23. **La nouvelle ligne de chemin de fer Oran-Bechar**

Dans les cinq dernières années, un projet d'envergure a été mis en place pour la modernisation de la voie ferrée Oran-Bechar sur une ligne à voie unique d'une longueur de 360 km dont la vitesse maximale est prévue à 140 km/h. La modernisation de cette voie s'inscrit dans un schéma national de modernisation et d'extension du réseau de chemin de fer. Ainsi, il a été prévu de reconvertir la ligne Mecheria-Bechar en voie normale (1,435m), de relever les vitesses et d'accroître sa capacité, de renforcer et d'élever le niveau de sécurité de la circulation, d'introduire des convois plus lourds et de réduire les coûts d'exploitation et d'augmenter la compétitivité économique de la ligne. A nouveau ouverte au trafic de voyageurs et de marchandises en 2010, beaucoup d'espoirs reposent sur cette voie ferrée pour réactiver les échanges entre le Sud-ouest algérien et le Nord du pays

IV-2-2-2 Transport aérien : de l'usage militaire à l'usage civil

Dans un souci d'encadrement militaire des territoires sahariens, un réseau de pistes pour atterrissage des avions militaires a été installé au cœur du Sahara à partir des années 1930. Ces pistes sont réalisées essentiellement pour approvisionner les postes militaires installés en plein désert et pour acheminer les cargaisons militaires vers Taghit, Abadla, Beni-Abbès, Timimoun, Adrar, Reggane et Aoulef. Dans la décennie des années cinquante, le Sud-ouest assista à un vrai désenclavement via l'air où des dessertes civiles étaient assurées depuis les aérodromes de Bechar et d'Adrar. Ce mode de transport était plutôt utilisé par des européens et il était un moyen de transport de fret notamment le courrier. La réalisation d'aérodromes à proximité des deux grandes oasis d'Adrar et de Timimoun, ont permis dans les années 1950 de relier le Touat et du Gourara au Nord du pays. Beni-Abbès, Reggane et Aoulef constituaient des aérodromes complètement militaires. Les liaisons aériennes avec Beni-Abbes étaient rares et uniquement militaire. Les liaisons de Reggane se sont développées depuis la fin des années 1950 avec Alger, avec Oran ou même avec Paris pour les besoins de la mobilité du personnel engagé dans le développement de l'énergie atomique (au moins un départ et une arrivée sont assurés chaque jour).

Pendant les deux premières décennies succédant à son indépendance l'Etat algérien s'est contenté de gérer et d'utiliser les infrastructures héritées de la colonisation par manque de personnels qualifiés et de moyens techniques. La faiblesse économique du Sud-ouest explique la faiblesse du trafic aérien pendant cette période. Ce n'est que dans les années quatre-vingt que l'Etat recourt à un vrai développement et à la modernisation des infrastructures aériennes notamment dans les zones les plus lointaines. Ceci s'inscrit dans une logique de leur

intégration politique suite à la promotion administrative et la mise en place des services étatiques. Bien plus, l'Etat algérien exerçait par le biais de la compagnie publique Air Algérie, une politique de vulgarisation des dessertes aériennes intérieures en appliquant des tarifs privilégiés pour les zones sahariennes jusqu'au début des années 1990. Ceci avait permis d'accroître la mobilité intérieure par l'avion. En 1963, seulement 30 000 passagers empruntaient le transport aérien dont 10% seulement représentaient le trafic intérieur ; en 1980 ils sont 1 304 600 passagers à avoir utilisé les vols intérieurs soit 50% de l'ensemble du trafic aérien en 1981. Bien plus, 36% des vols sont des vols nord/sud et 28.4% sont des vols sud/sud en 1984 ; « *l'Etat fait d'Air Algérie son instrument de politique aéronautique […] progressivement, les objectifs assignés à Air Algérie sont multiples : favoriser la mobilité sociale à travers le territoire national, en mettant l'avion à la portée de tous les citoyens ; assister l'agriculture et stimuler le développement des différents secteurs d'activités ; donner une certaine liberté de mouvement dans le pays* » (Boudjenah Y., 2001). Air Algérie est désormais engagée dans la politique de développement du pays sous une optique socialiste. L'élévation du niveau de vie avait permis d'introduire des nouvelles habitudes de voyages.

Sur le plan des infrastructures aéroportuaires, une campagne a été lancée pour la rénovation de la plupart des pistes dont la nécessité est stratégique pour asseoir une telle politique. Le désenclavement de l'intérieur en particulier des zones sahariennes est passé par l'air. Le schéma d'aménagement élaboré en 1979 a mis l'accent sur le transport aérien pour les zones sahariennes et ce par la mise en œuvre d'une infrastructure adaptée. « *Dans le Sud, c'est en effet grâce à l'avion que sont transportés les moyens de subsistance (les produits alimentaires et pharmaceutiques) ; les documents administratifs, les finances destinées à rémunérer les travailleurs […] le ''737'' est devenu commun dans les régions Sud qui totalisent à elles seules 18 aéroports, dont huit nouveaux ouverts entre 1984 et 1986. Les aéroports les plus anciens sont rénovés de manière à les adapté aux techniques nouvelles. Pour ce faire, plus de 3 millions de dinars ont été injectés durant le premier plan quinquennal (1980-1984) contre 5 millions effectivement dépensés entre 1967 et 1976* » (Boudjenah Y., 2001). D'autre part, le découpage administratif de 1975 a contribué à doter plusieurs centres promus par un nouvel aéroport à partir du début des années 1980 dont Adrar et Bordj-Badji-Mokhtar. Timimoun par sa vocation touristique a toujours été bien reliée avec le Nord du pays. Bechar, la grande

ville de la région, continue à fonctionner avec les aéroports du Nord du pays (8).

Néanmoins, le trafic aérien n'est pas la solution de désenclavement des zones sahariennes, car c'est un moyen bien coûteux aussi bien pour les citoyens que pour l'Etat. Dans les années 1990, Air Algérie met une stratégie de rigueur de gestion face au désengagement de l'Etat et ses difficultés financières et procède par l'élimination des surcoûts entre autres, les lignes non rentables.

IV-2-2-3 De la piste au bitume : révolution de la route après l'indépendance

Si le projet de Méditerranée- Niger via le Maroc était utopique et sa réalisation se limite à quelques kilomètres au sud de Bechar, la route a réellement révolutionné le mode de déplacement dans le Sahara. Les premiers essais d'introduction de la voiture dans le milieu saharien remontent à 1916. Dans cette mission une voiture sur deux avait réussi à parcourir une distance de 750 km entre Ouargla à In-Salah. D'autres essais s'effectuent dans les années suivantes : la voiture ne cesse de réaliser de nouveaux succès, en passant par la mission de 1920 qui relie In-Salah avec Tamanrasset, puis par la mission Citroën en 1923 rejoignant Tougourt à Tombouctou en 21 jours avec des voitures aux chenilles, soit une moyenne de 167 km par jour. Renault introduit la pneumatique dans le désert quelques années plus tard. Mais la vraie révolution semble dans l'introduction des voitures tout terrain à quatre roues motrices utilisées par les américains dans la deuxième guerre. L'armée au front Sud fut motorisée en introduisant les véhicules pour le transport des soldats et des moyens lourds. En 1953 une voiture touristique pouvait y circuler normalement.

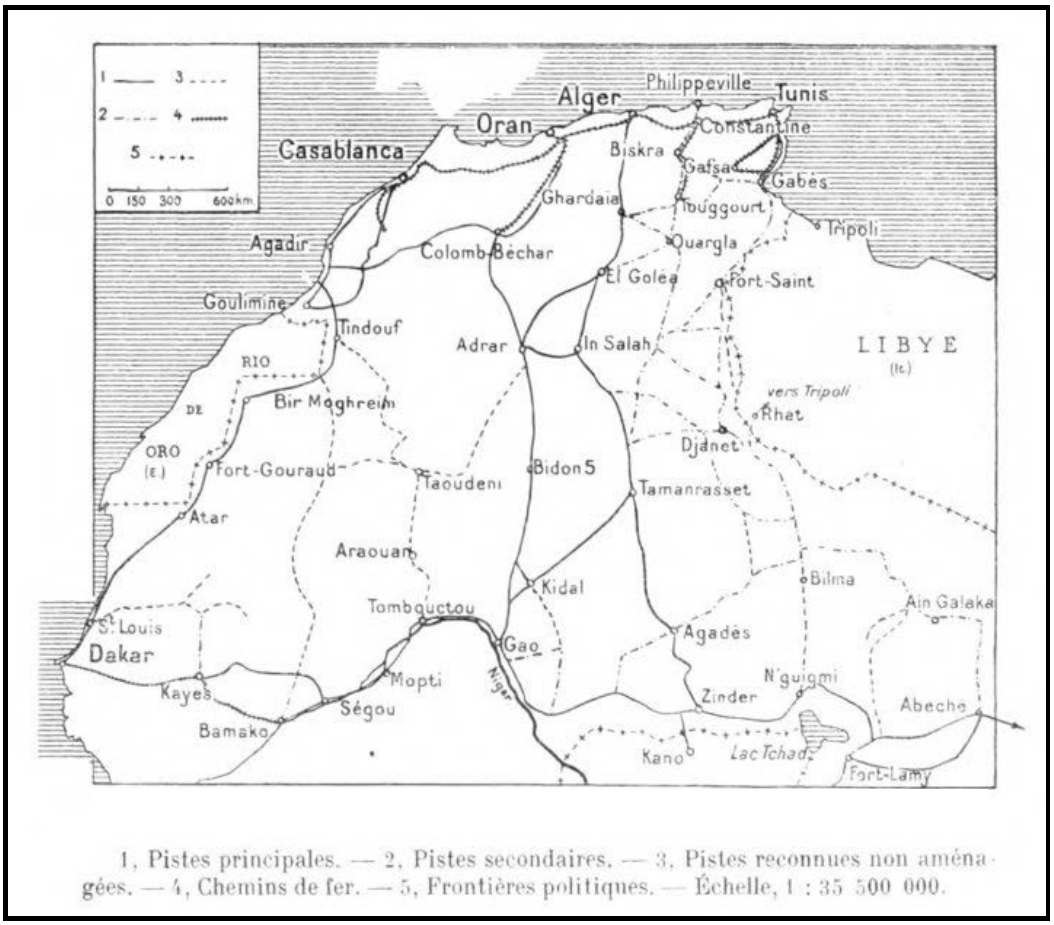
Les pistes qui se calquent sur les routes du commerce caravanier

La gloire de la voiture, la découverte de pétrole en 1956 à l'est du Sahara algérien et les ambitions de l'appropriation de la technologie atomique ont encouragé la colonisation à consolider des pistes qui constitueront après l'indépendance l'ossature des routes nationales. En 1958, Bechar est pour la première fois de son histoire relié au Nord, grâce à une nouvelle

(8) Ces infrastructures sont gérées par l'Etablissement de Gestion des Services Aéroportuaires d'Oran crée par décret N° 87-174 du 11-08-1987 et transformées dans sa nature juridique en établissement public à caractère industriel et commercial par le décret exécutif N° 91-150 du 18 Mai 1991. En charge de 11 aéroports territorialement localisés au nord ouest et sud ouest à savoir Oran, Tlemcen, Béchar, Adrar, Timimoun, Tiaret, Mascara, Tindouf, Bordj Baji Mokhtar, Mécheria et El Bayadh ; 1 100 000 voyageurs les ont utilisés en 2010 dont 45% de trafic 'intérieur.

route goudronnée de 6 m de largeur qui va jusqu'à Oran.

Dans un contexte d'un désintéressement des politiques pour les espaces sahariens après la deuxième guerre mondiale, l'adaptation des véhicules au sol nu saharien avait constitué une alternative qui a fait émerger un réseau de pistes au Sahara. Un réseau qui se calque parfaitement sur les anciennes routes du commerce caravanier. Les nouvelles pistes épousent la topographie et la disposition des établissements humains, en empruntant la vallée de Saoura et la rue des palmiers sur l'oued Messaoud dans une logique de circulation Nord-Sud ; la Vallée de M'giden est utilisée dans la circulation Est-Ouest. La Compagnie Générale Transsaharienne crée en 1928 est une des principales entreprises de transport.



1, Pistes principales. — 2, Pistes secondaires. — 3, Pistes reconnues non aménagées. — 4, Chemins de fer. — 5, Frontières politiques. — Échelle, 1 : 35 500 000.

Figure n°29. **Principales pistes sahariennes accessibles aux automobiles en 1939** (Demoulin F. 1939)

En effet, Bechar représente la tête de ce réseau et constituait un point incontournable de la circulation entre de Sud-ouest et le Nord-ouest voire tout le Nord. Cette alternative a permis

de relier Bechar à Gao par une piste de 2074 km traversant le Tanezrouft et désenclavant ainsi la majorité des oasis de la Basse-Saoura et le Touat. Grâce à cet axe la Basse-Saoura est desservie par la principale piste Nord-sud, qui prend une direction depuis Taghit puis Igli en passant par Beni-Abbès, El-Ouata et Kerzaz…. Dans le Touat, la piste impériale n°2 constitue la continuité de la route de la Saoura permettant de joindre Adrar à Reggane. Elle passe à plus de 10 km à l'est de la rue des oasis désenclavant la majorité des oasis d'oued Messaoud à savoir Tamentit, Zaouiet-Kounta…. Une deuxième piste sillonnant la partie occidentale en direction de Tindouf désenclave Abadla qui devient le carrefour entre la Basse-Saoura et le Sahara Occidental. Ainsi, Tabelbala est reliée à Bechar via Abadla par la route impériale (bis) allant vers Tindouf. Au nord, la piste principale reliant Bechar à Aïn-Sefra passe par Beni-Ounif.

Des pistes perpendiculaires sous forme de tracés est-ouest ont été développées pour relier l'axe Bechar Gao et l'axe central Ghardaïa- Tamanrasset. Il s'agit de la bretelle Reggane Aouelf In-Salah au sud. Une autre piste rejoint Adrar à Ain Salah via Aoulef en passant par Timokten et Tit. Dans le Gourara, Timimoun est relié à El-Goléa par une piste de 380 km comportant des tranches en mauvais état, elle se poursuit jusqu'à l'ouest en passant par Charouine pour se connecter avec la piste Bechar-Adrar-Gao. Au nord, Beni-Ounif est reliée quant à elle à la future rocade est-ouest de la steppe, par une piste opérationnelle pour les poids lourds via El-Biodh jusqu'à Brésina.

IV-3 L'État algérien : promotion du transport terrestre

Après l'indépendance, l'Etat Algérien s'est engagé à promouvoir et à intégrer les territoires sahariens à partir de 1966, date de lancement du premier plan spécial de développement des régions sahariennes, en s'articulant sur la promotion des routes. Le retard observé depuis la colonisation à relier ces zones non productives du pétrole a suscité l'intervention de l'Etat algérien.

De grandes mutations ont touché le secteur de transport avec la nationalisation qui a trouvé son support dans la charte d'Alger 1964, citée dans l'article 5 : *« que soit préparée et mise en pratique dès que possible la nationalisation du commerce extérieur, des banques et des transports »*. Le Bureau National du Transport a été dissous et est remplacé par la Société Nationale de Transport Routier (SNTR) qui a été créée par l'ordonnance 67/58 du 27 mars 1967. La deuxième action importante dans cette période, réside dans l'instauration du

monopole de l'Etat dans le secteur de transport, avec la constitution d'un comité de conseil au niveau du ministère de transport, et le dressement d'un plan national de transport, mentionné dans l'ordonnance 67/130 du 22 juillet 1967 (article5).

Une opération de collecte de données en collaboration avec les transporteurs fut lancée dans le plan triennal et poursuivie dans le premier plan quadriennal (1970-1973), afin de dresser un bilan sur le trafic et le réseau national de transport. En conséquence, la nécessité d'améliorer le transport par la route a été soulevée dans ces plans de développement, et ceci par la modernisation du parc roulant et du transport routier.

La volonté de *choisir la route* comme base de développement national durant cette période, est retrouvée dans la création de la Société Nationale de Transport de Voyageurs (SNTV) en 1971, par l'ordonnance 71/23 du 13 novembre 1971, suivi d'un décret portant sur les conditions de la circulation et du code la route en 1974, de l'ordonnance de 74/107 du 27 mars.

Le choix politique de la route se confirme aussi dans le deuxième plan quadriennal (1974-1977) qui a incité à développer le réseau routier pour préparer un climat du développement économique. Ainsi, les caractéristiques techniques du réseau routier sont à améliorer ; ajoutant à ceci, un programme d'acquisition de 1 800 autocars au niveau national. Quant à l'équipement destiné aux entreprises communales de transport, il passe (selon les planificateurs) par le développement de l'industrie mécanique. Une grande priorité fut alors donnée à la construction des véhicules de transports, bus, autocars et camions.

La charte de 1976 a, à son tour évoqué la question du développement de réseau routier et sa modernisation. Elle a insisté sur l'importance de développer le transport terrestre et notamment dans les grandes villes. Dans la décennie suivante, le secteur est marqué par une tendance politique d'une ouverture économique en faveur du secteur privé, et par la restructuration des sociétés nationales algériennes. Les objectifs étaient d'atteindre une meilleure production quantitative et qualitative et de rationaliser la gestion des potentialités et des richesses nationales. En effet, après un lourd investissement dans les moyens de transport routier et dans les infrastructures routières, la satisfaction des déplacements n'a pas atteint un niveau assez élevé en matière de qualité de service. Le taux d'immobilisation du matériel roulant était encore très important. Ceci a amené le pouvoir central à penser aux actions de maintenance et de restructuration des sociétés nationales de transport.

Dans le premier plan quinquennal (1980-1984), l'Etat avait pour objectif en matière de transport, d'arriver à une meilleure maîtrise des besoins de transport dans l'espace et dans le temps, et d'améliorer la rapidité et la régularité des moyens. C'est ainsi qu'un premier pas d'intégration des opérateurs privés dans le transport a été décidé, en promulguant la loi 82/148 du 17 avril 1982 (articles 4 et 29). Celle-ci a donné l'occasion au secteur privé de contribuer dans la production de ce service au niveau local, mais seulement dans les cas autorisés. La loi a préservé l'organisation et la gestion des transports publics urbains aux niveaux locaux, aux communes (article 24).

Dans le deuxième plan quinquennal (1985-1989), des nouvelles tendances politiques sont imposées par des paramètres purement économiques, tels que la chute du prix de pétrole, et celui de l'évolution des besoins de déplacement. La nouvelle perspective a défini clairement la place des entreprises privées, afin de satisfaire les objectifs non atteints lancés dans le premier plan quinquennal. A ce propos, le décret de 87/42 du 10 février 1987 relatif aux conditions des transports routiers, complète la loi du 82/148. En 1988, la loi 88/17 du 10 mai, relative à l'organisation des transports terrestres, a remplacé l'ancienne loi et a révolutionné le secteur de transport en incluant les opérateurs privés dans ce secteur. Une loi promulguée en 2001 avait approché l'organisation du transport par le plan : il est désormais nécessaire de doter toutes les wilayas par un plan transport de wilaya et les agglomérations urbaines par un plan de transport urbain.

a- La route nationale (RN6) Oran-Bordj-Baji-Mohktar: colonne vertébrale du réseau routier

Le réseau routier dans le Sud -ouest se repose sur l'ossature des pistes qui ont été faites pendant la période coloniale. Ce réseau s'articule sur la route nationale RN6, représentant un axe important de circulation vers les pays de Sahel. En effet, tout le trafic entre le Nord-ouest voire tout le Nord et le Sud-ouest s'effectue sur la route nationale RN6 Bechar-Gao, qui est une nouvelle route tangentielle à la rue des palmeraies, soit l'ancienne piste impériale, réaménagée après l'indépendance en route nationale. Cette route permet non seulement de relier Bechar à Gao mais de désenclaver aussi la majorité des oasis de la Basse-Saoura, le Touat. Le réseau routier dans les deux wilayas de Bechar et d'Adrar se constitue de 6 045 km dont les routes nationales forment 50% de ce réseau. Plus de 80% des routes nationales sont goudronnées (soit tous les tronçons) en exception de la partie située à l'extrême Sud reliant Reggane aux frontières sud avec le Mali, sur une longueur de plus de 750Km.

La RN 06 est vitale pour le Touat dont elle représente 70% du réseau. Elle passe par la vallée d'oued Messaoud où la majorité des agglomérations du Touat se succèdent sur la rue des palmeraies. Elle combine à la fois le rôle d'une route régionale reliant ces communes entre elles et leur chef-lieu de wilaya et le rôle d'une route nationale reliant les Nord-ouest au Sud-ouest du pays (voir figure n°55, chapitre VI).

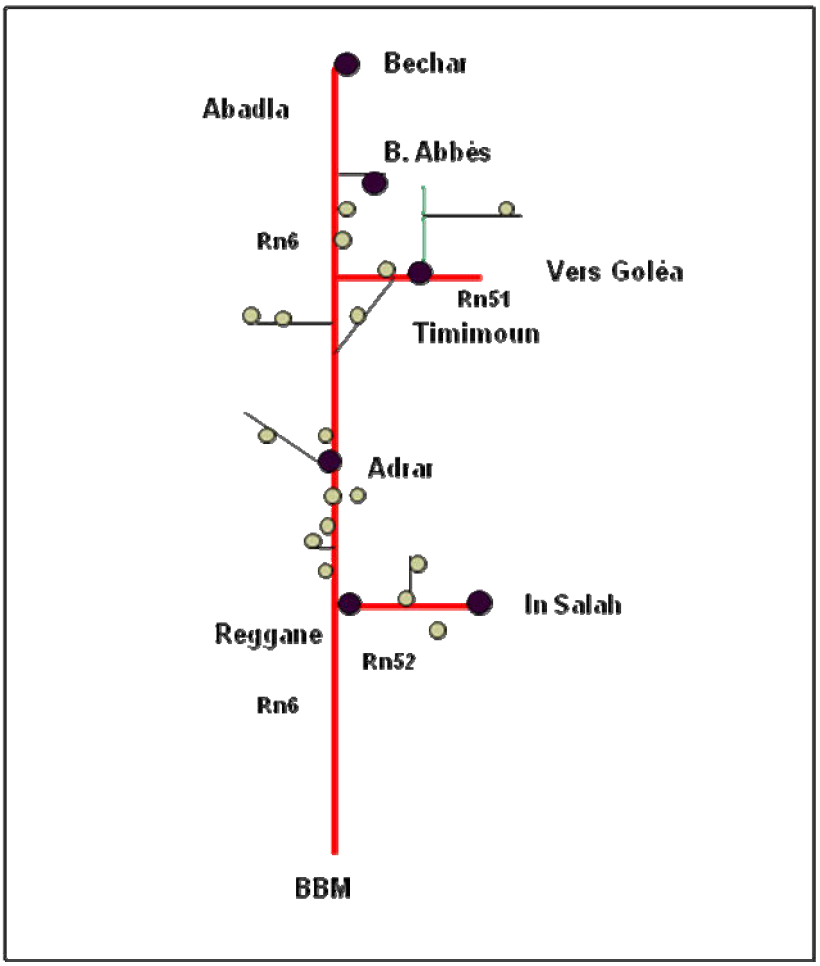


Figure n°30. **Schéma des routes dans le Sud-ouest algérien**

Dans le même sens de trafic (sud -nord), la route nationale RN6bis est une route parallèle à la RN6 qui se débranche à quelques kilomètres au nord de Beni-Abbès sur la partie Nord-est, sillonnant la vallée de Zousfana en passant par Igli et Taghit jusqu'à El-Biodh-Sidi-Cheikh. Elle fut promue route nationale pour des raisons stratégiques et constitue une alternative à la RN6 qui est frontalière. La RN6bis est peu fréquentée et représente la route des éleveurs du bétail entre la vallée de Guir, la Zousfana et la Steppe oranaise. Ces routes sont

incontournables pour la desserte de Ksabi et Kerzaz, Igli, Beni-Ikhlef représentant plus de 70% de leur réseau routier.

Photo n° 24**. La Route Nationale RN6 (tronçon Bechar –Adrar) : Bon état général**

D'autres routes nationales auxiliaires soutiennent le réseau routier principal dans le Sud-ouest. Il s'agit des routes perpendiculaires est-ouest représentées par RN51 et la RN52. Ces routes forment des bretelles pour relier l'axe Bechar-Gao et l'axe central Ghardaïa-Tamanrasset. La bretelle sud traverse le Tidikelt de l'ouest à l'est depuis Reggane en passant par Aoulef pour arriver à In-Salah. Elle constitue aujourd'hui la route la plus empruntée pour les déplacements et les échanges avec Tamanrasset. Quant à la bretelle nord assurant la liaison entre la RN6 et RN1, elle passe par le Gourara à savoir Charouine, Timimoun puis rejoint El-Goléa. Cette bretelle représente le nerf du trafic vers Ghardaïa et toutes les directions qui en découlent.

Enfin tout le trafic vers la Sahara Occidental s'effectue via la route nationale RN50 reliant Bechar à Tindouf depuis Abadla qui devient le carrefour entre la Basse-Saoura, la Haute-Saoura et le Sahara Occidental. Cette route désenclave aussi Tabelbala, une ancienne station importante du commerce caravanier.

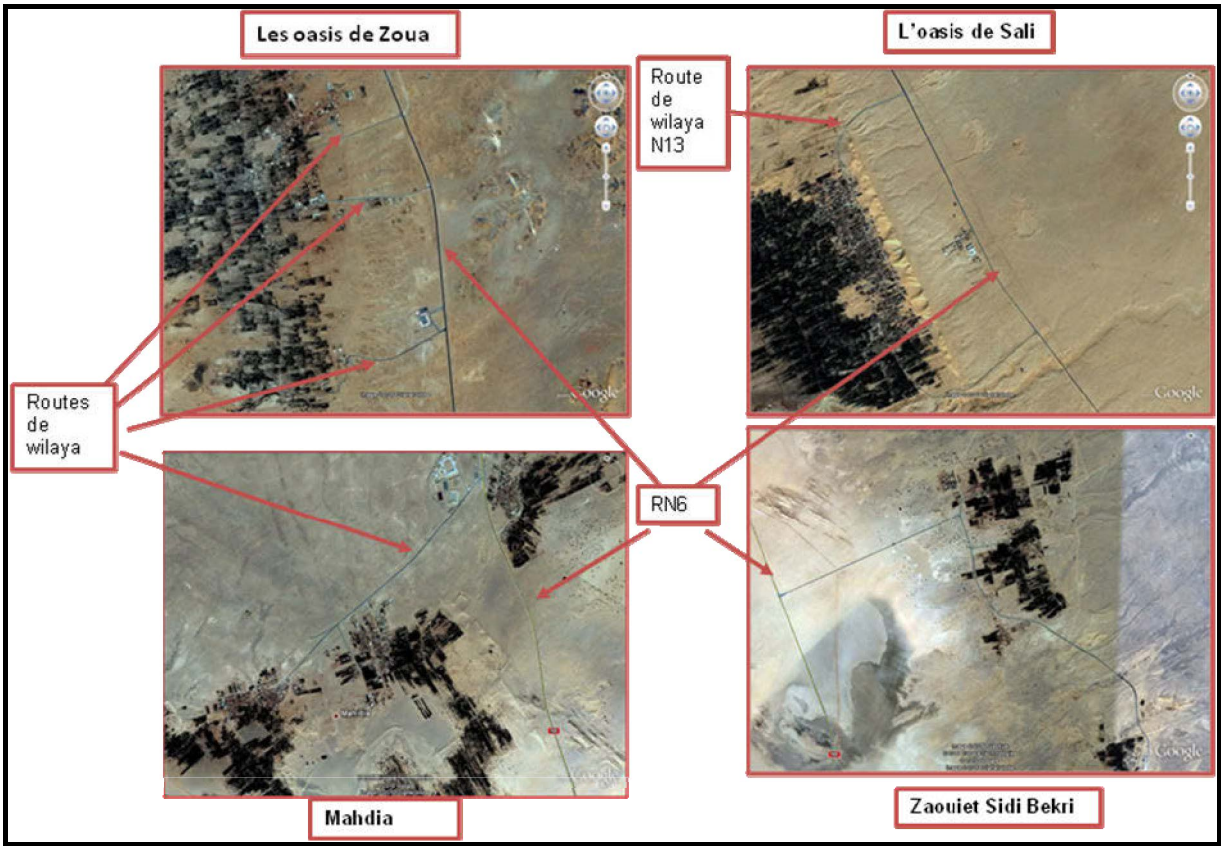


Figure n° 31. **Désenclavement des oasis dans le Touat articulé sur la route nationale et les routes de wilaya**

b- Liaisons secondaires : routes de wilaya

Ces liaisons sont constituées essentiellement des routes de wilaya qui ne présentent que 16% du réseau routier des deux wilayas. Elles sont été imposées par les rapports de dominations exercés par les centres urbains sur les petites localités dans une logique centre-périphérie, comme elles sont le produit des branchements périphériques entre les petits centres où même entre deux routes principales. A cet ordre idée, on peut citer l'exemple des ksour environnants de Bechar, reliés à cette ville grâce à ce type de routes. En effet, toutes les liaisons entre Bechar-Mogheul, Bechar-Lahmar-Boukais, Bechar-Kenadsa-Meridja et Bechar-Taghit s'effectuent sur les routes de wilaya. Ce modèle apparaît bien aussi dans le cas de Timimoun qui exerce son influence sur les palmerais de Gourara grâce à quelques routes de wilaya et de commune reliant les oasis de la frange de l'erg telles que Zaouiet-Debbagh, Ouled -Saïd, Talmine et Ouled-Kaddour (voir figures 32 et 33).

Photo n° 25**. Route de wilaya (Timimoun-Ouled Saïd): Bon état général**

Sur un autre plan, ces routes assurent les liaisons des agglomérations excentrées, mais qui restent situées dans les aires de servitudes des grands axes routiers. Des connections sont faites alors, entre les routes nationales et les routes de wilaya pour desservir ces agglomérations notamment dans le Touat pour relier Tsabit, Sali, In-zghmir, etc., ou Beni-Abbès, Tabelabala, Ouled-Khoudir, Ksabi et Beni-Ikhlef…dans la Basse-Saoura.

Les routes communales, représentent des liaisons tertiaires qui s'inscrivent dans une logique de jonction périphérie- périphérie. Ceci permet de relier quelques ksour qui se juxtaposent dont l'exemple d'El-Ouata-Tamtert, Oueld-Khoudir- Timmoudi est illustrant. La majorité de ces routes ne sont pas goudronnées.

Enfin, les limites financières des communes et des wilayas, l'immensité de l'espace et les caractéristiques naturelles de la région, forment des contraintes pour la promotion des routes locales. Si les routes nationales étaient prises en charge par l'État, les chemins communaux connaissaient un retard flagrant de réalisation et d'entretien dû aux difficultés financières des communes. Dans les dix dernières années un programme d'entretien des chemins communaux a été mis en route dont l'objectif est de désenclaver les communes et les localités les plus isolées et les plus éloignées du pays. Suite aux conclusions de la réunion gouvernement-walis du 25 juin 2006 et aux décisions du Président de la République pour ce qui concerne la

nécessité d'assurer une bonne prise en charge de l'entretien des chemins communaux, il a été retenu une dotation de 10,9 Milliards D.A. pour la zones Sud dans le cadre du Fonds Sud (Ministère de l'intérieur).

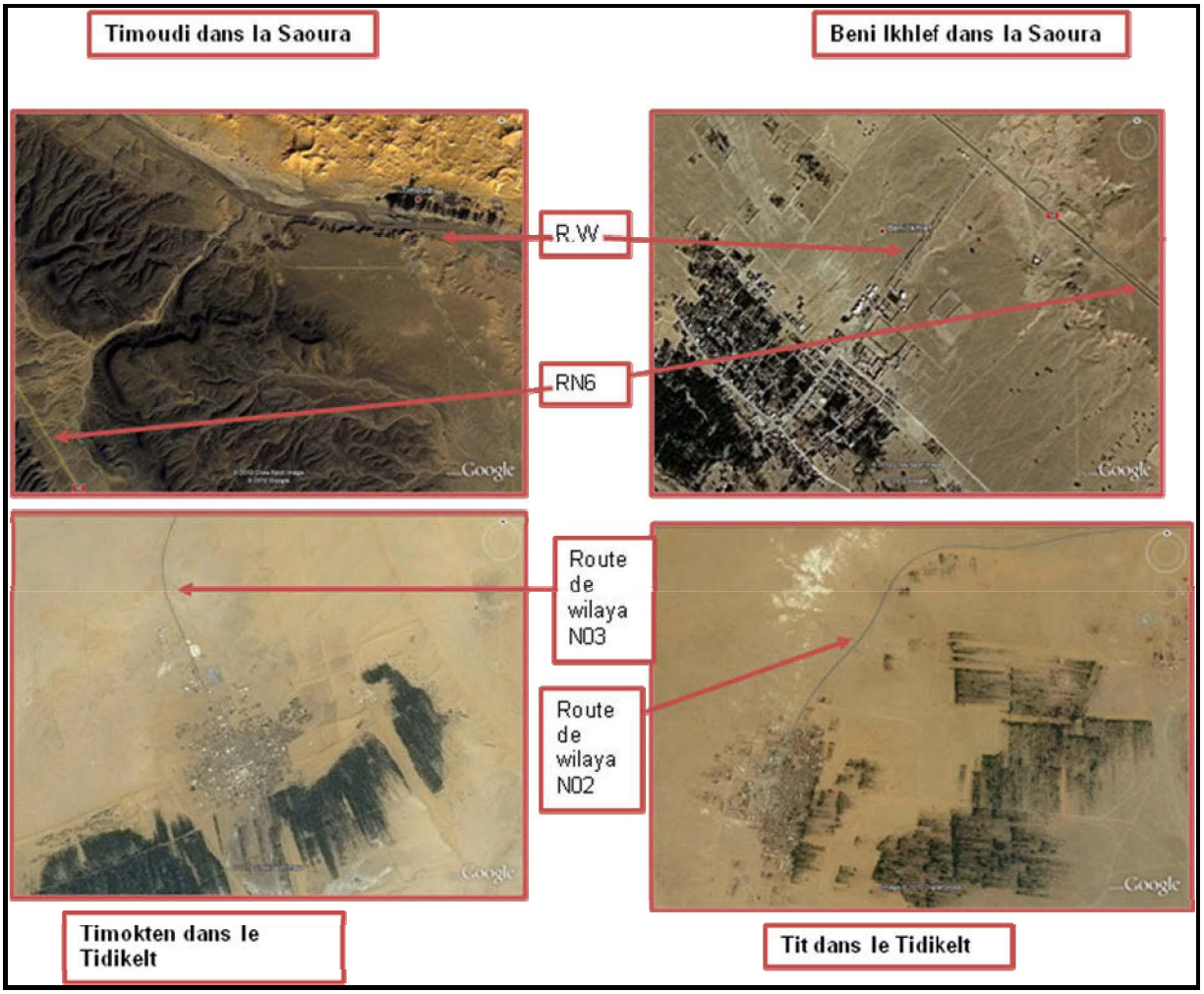


Figure n° 32. **Liaisons secondaires dans la Saoura et le Tidikelt : Désenclavement articulé sur les routes de wilaya et les routes nationales**

.

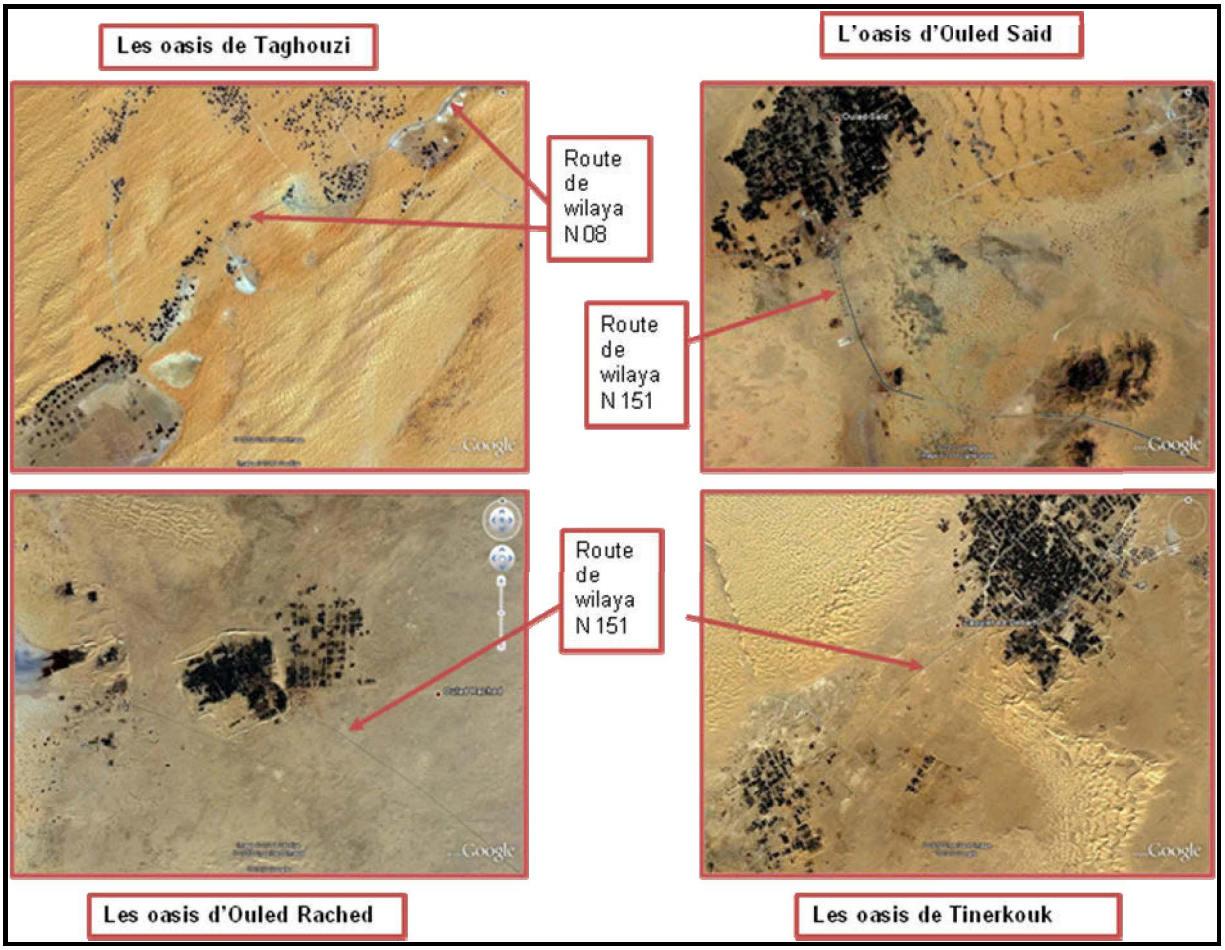


Figure n° 33. **Liaisons secondaires dans le Gourara : Désenclavement articulé sur les routes de wilaya**

c- Routes et dynamiques des espaces ruraux sahariens dans le Sud-ouest algérien

Le revêtement de la route a constitué un élément important non seulement dans le désenclavement des ksour mais il a primé aussi dans leurs extensions. Planifié ou spontanées, la population se déverse davantage dans les nouvelles constructions périphériques qui s'implantent au bord des routes où des lotissements ont été réalisés afin de faire face aux besoins de logement suscités par l'évolution démographique. Proposant un nouveau mode d'habitat saharien et offrant plus de confort, une possibilité de mobilité motorisée, des adductions aux réseaux divers (eau, assainissement et électricité), le nouveau mode d'habitat met en dépérissement les ksour. Outre le financement des ménages de ces nouvelles constructions, l'État y intervient dans le cadre de l'habitat rural. Cette tendance s'est accentuée avec la création des équipements (écoles, salles des soins…) au bord des routes pour bénéficier des dessertes directes des transports routiers (voir photo 26). Les nouveaux

villages édifiés sur la route, développent des espaces extérieurs pour constituer l'espace des étrangers. Des commerces et services de transite sont nés (Moghrar au nord de Bechar, Kerzaz, El-Ouata, Zaouiet-Kounta), (voir photo n°27).

Photo n° 26. **Implantation des équipements et des habitations au bord de la route à Aougrout : route Adrar-Timimoun**

Photo n° 27**. Formation des relais sur la RN6 (Moghrar, au nord de Bechar)**

Le glissement des ksour vers les routes est dicté par une logique de mobilité où les ksouriens deviennent de plus en plus dépendant des villes de la région, utilisant d'une manière fréquente les transports en commun (voir figure n°34). Empruntées par les grandes lignes reliant les villes les plus importantes (Adrar- Aoulef, Adrar-Timimoun, Adrar-Bechar), les agglomérations situées sur les routes nationales profitent de ces dessertes.

Par ailleurs, l'implantation des périmètres agricoles s'est inscrite dans la même logique. Depuis l'apparition de la loi de l'APFA en 1983, plusieurs périmètres agricoles ont vu le jour, parallèlement à la route nationale RN6. Dans le Touat, le périmètre de Stah-Azi situé à Zaouiet-Kounta se trouve à 1 km de la route nationale, de même pour le périmètre de Moulay-Nadjêm à Sali, de Sbaâ ou d'Aougrout dans le Gourara (voire figure n°35). La route devient incontournable pour l'activité agricole moderne mécanisée qui s'appuie sur les réseaux de commercialisation et par conséquent sur les réseaux de transport.

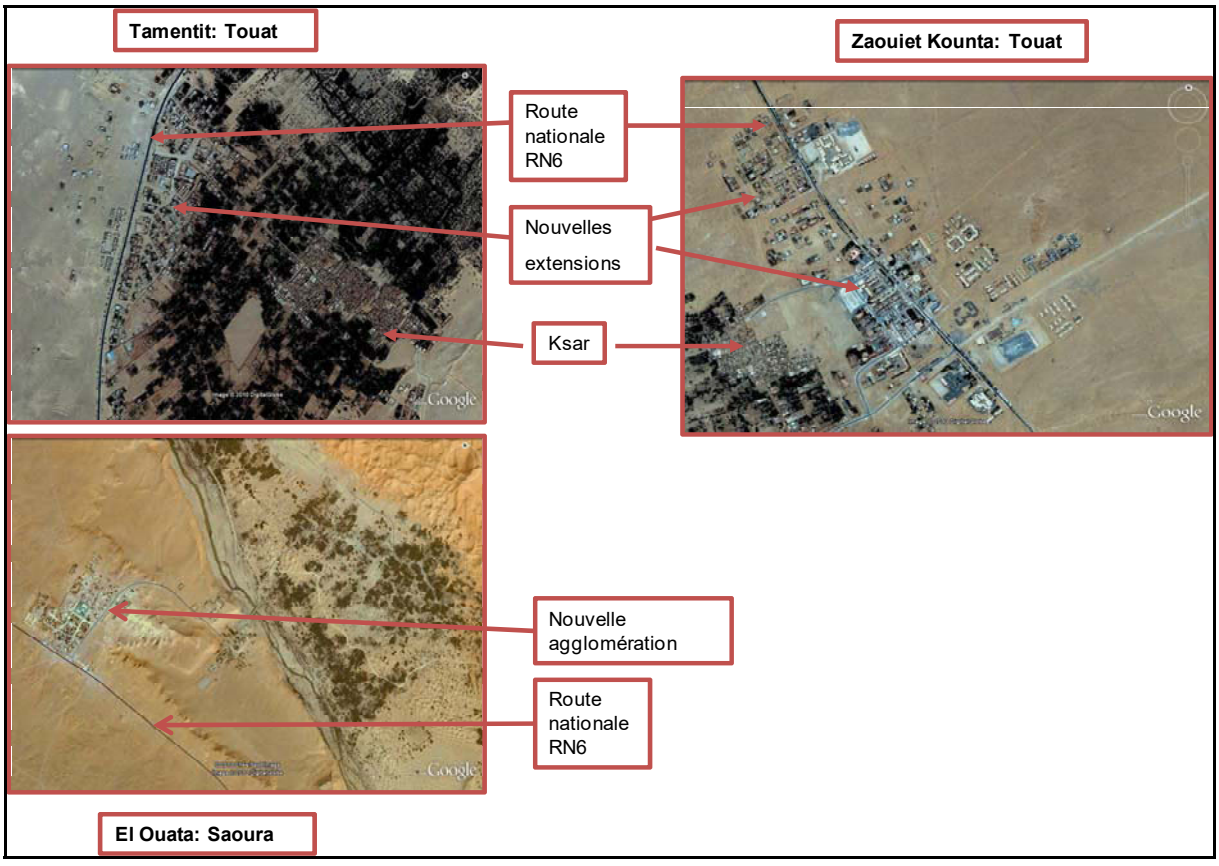


Figure n° 34. **La route : vectrice de développement de l'habitat et d'extensions des agglomérations (glissement des ksour)**

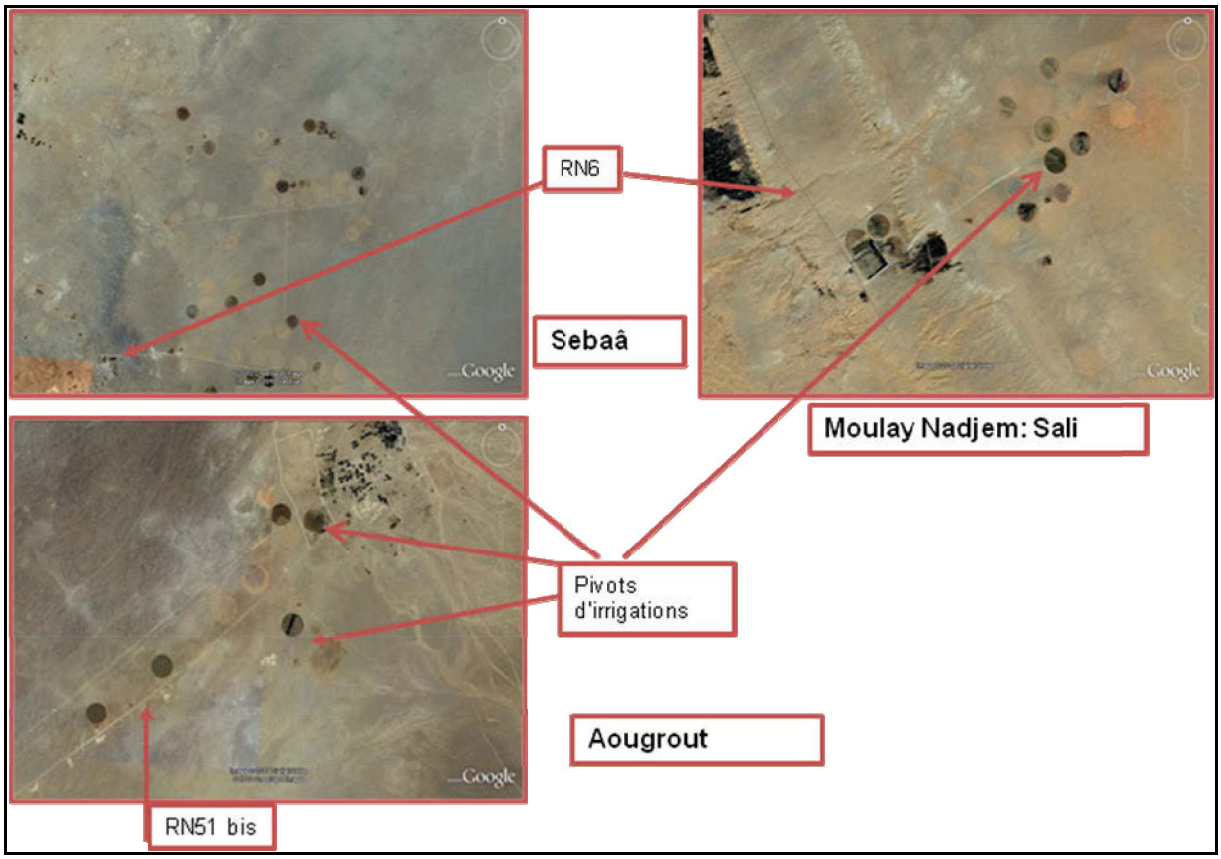


Figure n° 35. **Transformation du paysage rural : implantation des périmètres de mise en valeur agricole au bord de la route nationale**

Conclusion

La nouvelle organisation politique de l'espace saharien amorcée depuis la colonisation a entrainé des mutations sur le plan spatial, économique et social. La première période des transformations avait commencé par une intervention timide de la colonisation dans ces espaces où certains équipements sociaux ont été créés. Un aménagement exercé par des officiers du Bureau des affaires indigènes qui dirigeaient en toute autonomie ces territoires en préservant d'une part l'organisation traditionnelle et d'autre part en introduisant des nouvelles normes dans les nouvelles constructions. L'objectif était non seulement d'instaurer un ordre politique et de soumettre ces territoires au pouvoir colonial mais aussi de créer un ordre spatial pour mieux contrôler la zone. A ce moment, l'institutionnalisation, la modernisation et la normalisation des transports dans cet espace venaient répondre plus à une logique militaire qu'aux besoins civils, et réorientaient les échanges et les mobilités vers le Nord. L'enjeu était alors d'écarter tout pouvoir parallèle à savoir le pouvoir des nomades. Conséquemment, les nomades comme les Chaânba, présent dans le Sud-ouest surtout à Timimoun et Adrar, moins à Beni-Abbès et Tabelbala se sont adaptés à la nouvelle donne en recourant à l'utilisation des camions ; par contre les Doui-Meniaâ plongeaient dans la misère en voyant leur mobilité se réduire d'une échelle régionale qui s'étalait de Tafilalet jusqu'au Touat à une échelle restreinte qui ne dépasse pas les limites de la plaine de Guir.

Dans la deuxième période, la découverte du pétrole a anticipé à forger un nouveau regard porté par des politiques sur le Sahara. Un intérêt particulier de la métropole a été accordé à l'aménagement de ces espaces en centralisant sa gestion et en créant de nouveaux dispositifs administratifs ; la création de l'Organisation Commune des Régions Sahariens (OCRS) et la départementalisation à partir de 1957 et s'inscrivent dans cette perspective. Seulement, la partie Sud-est où se concentrent les gisements des hydrocarbures, a été plus développé que les autres régions sahariennes. Cet intérêt s'est renouvelé après l'indépendance par l'Etat algérien qui a reconquis cet espace afin, certes de remédier aux disparités régionales et aux dysfonctionnements spatiaux hérités de la colonisation, mais surtout pour marquer sa souveraineté et d'achever le processus d'intégration territoriales de ces espaces. L'aménagement du territoire s'est fait ainsi, en niant le local, en centralisant et en normalisant les actions. C'est ainsi que l'Algérie a opté pour les plans de développement, le découpage administratif et des plans d'aménagement, soutenus par des programmes spéciaux et sectoriels et par des Fonds de développement des Régions Sud. Dans cette approche était

inscrite les opérations d'aménagement d'envergures touchant aux infrastructures de transport, les équipements socio-économiques et l'habitat. L'institutionnalisation des transports a constitué un élément important dans la transformation de l'espace saharien, et se traduit aussi bien par la mise en place d'une nouvelle infrastructure que par la genèse de nouveaux besoins de déplacements. Si l'Etat a échoué à vulgariser le transport aérien et a longtemps hésité avant la promotion de chemin de fer, il s'est clairement engagé dans la promotion des routes dés son indépendance. Le revêtement de la route a permis non seulement de désenclaver des espaces excentrés situés dans la frange de l'erg, mais aussi de déclencher une dynamique locale qui a primé dans l'aménagement de l'espace, notamment dans l'orientation des nouvelles constructions dans plusieurs agglomérations et dans l'implantation des périmètres de mise en valeur agricoles.

Le réseau routier dans le Sud -ouest se repose sur l'ossature des anciennes pistes caravanières requalifiées par la colonisation en pistes motorisées puis réaménagées et hiérarchisées par l'Etat algérien en fonction des degrés d'importance : route nationale, route de wilaya et route de commune. Ainsi, le nouveau réseau s'articule sur la route nationale RN6, représentant un axe majeur de circulation vers les pays de Sahel et reliant la majorité des agglomérations situées dans la Saoura et le Touat. D'autres routes auxiliaires soutiennent cet axe pour constituer des jonctions en direction de la partie est du Sahara à savoir Ghardaïa via Timimoun et Tamanrasset via Aoulef. Les routes de wilaya sont développées sur les axes non desservis par les routes nationales. Ces routes viennent répondre aux liaisons centre-périphérie où les relations ville-campagne sont très fortes (Timimoun-Taghouzi, Timimoun-Tinerkouk). Quant aux routes communales, elles représentent des liaisons tertiaires qui s'inscrivent dans une logique de jonction périphérie- périphérie (ksar-ksar). Ainsi, la requalification des routes a constitué un élément important non seulement dans le désenclavement des ksour mais il a primé aussi dans leurs extensions où sont implantées les nouvelles constructions programmées, générant le glissement des ksour vers les routes. Ceci est dicté par une logique de mobilité où les ksouriens deviennent de plus en plus dépendant des villes de la région, utilisant d'une manière fréquente les transports en commun.

Chapitre V

Mobilités géographiques dans les villes du Sud-ouest algérien : entre renouveau urbain et réactivation des réseaux séculaires

Suite à la mise en place de nouveaux équipements d'envergure tels que les hôpitaux et les universités, et le développement de nouvelles activités commerciales et de services, les villes du Sud-ouest développent de nouveaux processus d'échange au niveau local, national, voire international. Acquérant de nouvelles fonctions économiques et administratives, ces villes exercent des pouvoirs attractifs dans la région, produisant une mobilité dont les flux dépassent les limites communales. Cette dynamique a intensifié et a complexifié le mouvement de mobilité, en stimulant un processus d'échange qui non seulement a inséré les villes du Sud-ouest dans le champ économique national mais qui a modifié aussi les rapports sociaux au sein de la population locale. Cette dynamique a créé de nouveaux centres qui se sont formés autour d'une nouvelle classe socioprofessionnelle constituée de cadres et de commerçants, dont la majorité est originaire du Nord du pays mais aussi dont une bonne partie appartient à la classe dominée autrefois (harratine). Par ailleurs, la zaouïa, le seul grand acteur sur terrain qui contrôlait cet espace a vu son champ de manœuvre se rétrécir suite à l'émergence de nouveaux pôles de commandement liés à l'Etat.

La question des processus d'échange et de mobilité qui sont engendrés aussi bien par les anciennes institutions religieuses à savoir les zaouïas, que par les nouveaux équipements et les activités commerciales à l'échelle extra-urbaine, nous préoccupe pour comprendre non seulement la nouvelle organisation spatiale dans le Sud-ouest algérien, mais aussi les mutations dans un milieu social particulier où les réseaux confrériques dominent les pratiques sociales et économiques.

Les mobilités géographiques autour des services publics sont largement abordées à travers une approche géographique de la mobilité des usagers des équipements publics et des mobilités géographiques du personnel, interpellant l'analyse des origines géographiques selon les lieux de résidences pour les premiers et les lieux de naissances pour les deuxièmes. Ainsi, une collecte de données a été effectuée auprès de ces établissements universitaires et elle a été complétée par des données de travaux de mémoires d'étudiants. Pour effectuer ces enquêtes, nous nous sommes intéressés aux villes de différentes strates sur le plan fonctionnel : la strate

supérieure telle que Bechar et Adrar, la strate moyenne telle que Timimoun et la strate inférieure telle que Beni-Abbès dans la Saoura et Reggane dans le bas Touat. Les établissements concernés sont les universités d'Adrar et de Bechar, les lycées et les hôpitaux des villes citées ci-dessus.

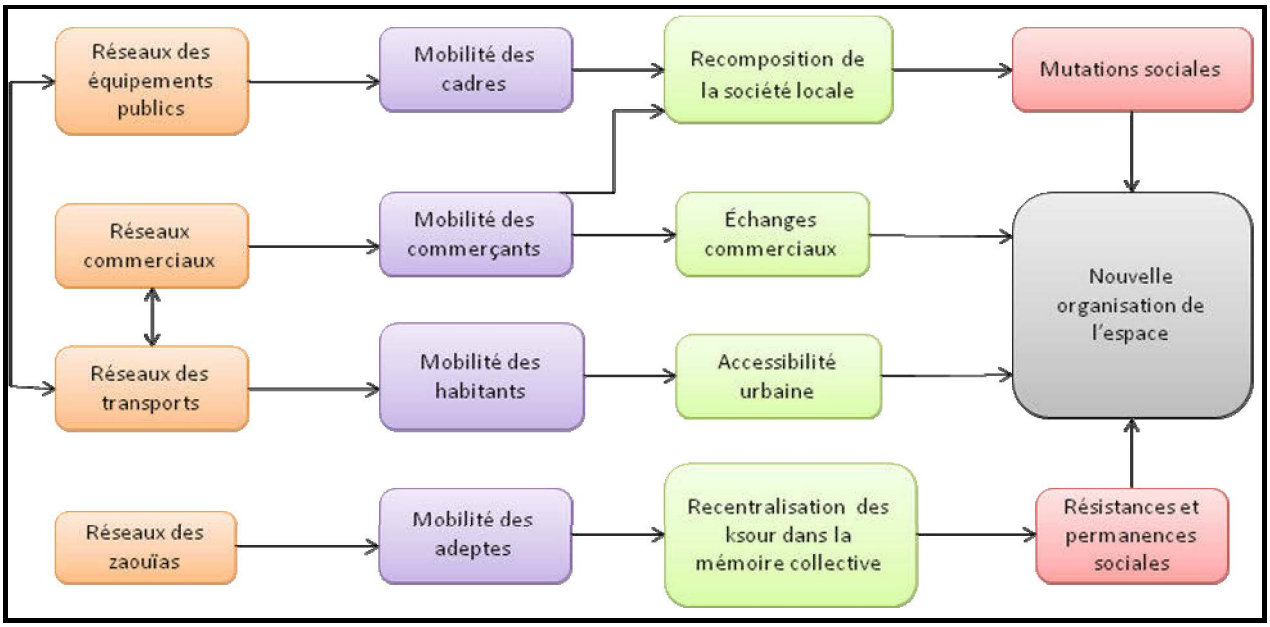


Figure n° 36. **Réseaux et mobilités : articulations et réorganisation de l'espace**

Les mobilités géographiques cultuelles sont abordées d'une part par une approche qualitative interpellant la notion des réseaux de zaouïas et d'autre part, par une approche quantitative, par laquelle les mobilités géographiques des *talabat* (étudiants) des zaouïas sont étudiées. Nous nous sommes appuyés sur la collecte des données auprès des Directions des affaires religieuses des deux wilayas et auprès de trois zaouïas à savoir la Grande Zaouïa d'Adrar, la zaouïa de Reggane (Moulay Reggani) et la zaouïa de Timimoun (Boughrara). Dans le même ordre d'idée s'inscrit la *ziara*, un rite qui incarne la mémoire collective ; elle est encadrée par les réseaux cultuels et génère une mobilité sous forme de pèlerinage local. Cet élément a été abordé sous un angle qualitatif.

Par la même démarche, nous avons traité la question des échanges commerciaux et de la mobilité des commerçants. Les échanges commerciaux ont fait l'objet d'une analyse qualitative des réseaux commerciaux en se basant sur des interviews effectuées avec des commerçants. Nous nous sommes intéressés aux lieux d'approvisionnements et de distribution du commerce de gros. La mobilité géographique des commerçants de détail a été

déterminée par le biais d'une enquête sur leurs origines géographiques dans les trois villes de Bechar, d'Adrar et de Timimoun.

Enfin, il était question de spatialiser, dans cette approche, les relations interurbaines et les relations ville-campagne à travers l'étude des mobilités et des échanges, et ce pour comprendre le fonctionnement du réseau urbain (1).

V-1 Mobilités liées aux services publics et aux équipements

Appuyée sur deux découpages administratifs, l'application de la grille d'équipements au Sahara a donné aux nouveaux centres urbains promus un rôle de commandement et de dominance dans une région où les confréries sont déjà considérées comme de véritables acteurs et exercent théoriquement des influences sur le fonctionnement de cet espace. Nous nous sommes intéressés ainsi, aux mobilités engendrées par la naissance des services publics dans les villes du Sud-ouest algérien. Nous considérons que les services liés à l'éducation, à l'enseignement et à la santé méritent d'être étudiés de par leur importance pour la l'individu et leur rôle dans la structuration de l'espace.

V-1-1 Mobilités des étudiants et des élèves : adéquation de la hiérarchie des équipements et la hiérarchie urbaine

La démocratisation et la modernisation de l'enseignement en Algérie ont révolutionné la société locale saharienne sur tous les plans. La généralisation de l'enseignement à tous les niveaux a mis en crise les confréries religieuses, dans une zone où elles ont longtemps monopolisé le savoir. Désormais, l'espace le plus important des zaouïas est empiété par des institutions d'enseignement public dont l'accès est démocratique, ne nécessitant guère la bénédiction du cheikh comme cela se faisait et se fait dans le cadre de l'enseignement traditionnel.

D'un côté, la modernisation et l'obligation de l'enseignement menées par l'Etat algérien depuis les premières années de l'indépendance avaient nécessité la mise en place d'une série d'équipement d'enseignement à tous les niveaux : supérieur, secondaire, moyen et primaire,

---

(1) La mobilité des cadres a été traitée en tant que phénomène dans la première et la troisième parties.

vulgarisant l'accès au savoir. D'un autre côté, la scolarisation a accéléré les mutations de la société locale, en particulier en ce qui concerne le statut social pour ne pas dire qu'elle a remis en cause la hiérarchie sociale traditionnelle.

C'est ainsi que la mise en place de nouveaux équipements d'enseignement secondaire et universitaire dans quelques agglomérations leur procurent des pouvoirs attractifs engendrant des flux de déplacements des élèves et des étudiants. A Adrar et Bechar, le développement du secteur éducatif a stimulé l'avènement d'une nouvelle forme de mobilité liée à la scolarisation et la formation. Cette donne entraîne une mobilité fonctionnelle qui s'effectue selon une logique certes géographique mais beaucoup plus administrative.

V-1-1-1 Mobilités universitaires : un nouveau rôle régional pour les villes sahariennes (cas de Bechar et d'Adrar)

Les deux universités d'Adrar et de Bechar sont le résultat de la volonté d'Etat à doter les zones sahariennes par les établissements de formation supérieure pour limiter la pression sur les universités du Nord du pays d'un côté et pour subvenir aux besoins de la formation des cadres dans la région. La mise en place de ces universités a commencé par l'installation des petits instituts spécialisés dans la fin des années quatre vingt, puis on a assisté à l'ouverture de quelques filières les qualifiant de centres universitaires dans la décennie suivante et elles sont devenues actuellement des universités. Cette promotion s'est accompagnée par l'introduction de plusieurs filières et par l'augmentation du nombre des étudiants. La formation est assurée par des jeunes enseignants formés souvent dans les universités du Nord, par des enseignants invités et par des collaborateurs issus du monde professionnel.

Inaugurée en 2001, l'Université Africaine d'Adrar, comme le pouvoir central l'a voulu, attribue à la ville une nouvelle fonction universitaire orientée vers l'Afrique, d'où la connotation est donnée à cette université. Par là l'Algérie adopte une politique visant d'occuper une place sur la scène régionale et continentale qui, lui permet de créer et de garder des liens avec les pays africains pour ne pas dire des influences par le bais de cette future élite. En effet, les grandes universités du Nord (Alger, Constantine, Oran) sont fréquentées par des milliers d'étudiant africains. La création de l'Université d'Adrar s'inscrit donc dans cette stratégie, bien que cette université n'a pas atteint ces objectifs, puisque la part des étudiants étrangers reste modeste (3,5% : Sahara Occidental, Mauritanie, Mali et Niger) ; ni sa position géographique ni ses réseaux ancestraux (économiques et culturels) avec l'ex Soudan ont suffi

pour lui attribuer ce nouveau rôle, en plus que les filières proposées, l'arabisation et le manque d'encadrement dans le domaine technologique freinent cette option. Ainsi, l'université s'oriente vers les régions sahariennes pour recruter ses étudiants.

Photo n°28 **L'Université Africaine d'Adrar : un nouveau pôle urbain**

L'Université d'Adrar doit en vérité son existence à l'institut des sciences islamiques que la Zaouïa de Cheikh-Mohammed-Ben-Lekbir voulait se procurer dans une tentative de repositionnement pour garder le statut d'une grande école prestigieuse, reconnue au même titre d'égalité que les écoles supérieures de l'Etat. Son cheikh monta ainsi un grand projet pour la création d'un institut des hautes études islamiques à Adrar, inspiré du modèle d'Al-Azhar en Egypte. Maintes tentatives ont été entreprises auprès des pouvoirs centraux pour concrétiser ce projet, mais sans y aboutir. Il fallait attendre, la remontée d'un islam politique radical voire djihadiste et la dominance du mouvement *salafiste* sur la scène sociétale et culturelle pendant les années quatre-vingt, pour que ce projet voie le jour. Les politiques étaient contraints de se retourner vers les confréries pour faire face aux islamistes. Le projet a vu le jour mais ne dépassait pas le stade d'un petit institut pour la formation des imams, sans pour autant donner les prérogatives de la gestion à la zaouïa ou à son cheikh. L'administration désigne son représentant direct pour cette mission, tandis que le cheikh n'est qu'un membre

du conseil scientifique. Il quittait cette institution suite à de nombreux litiges avec son directeur pour se consacrer à sa zaouïa. Mais pour se repositionner face à cet enseignement académique, les zaouïas ont pu renégocier ces dernières années des passerelles qui permettent à leurs étudiants d'intégrer l'enseignement supérieur par le biais de l'université (2) de s'insérer par la suite dans la fonction publique en tant qu'imams de mosquées. L'intégration des jeunes imams issus des confréries arrangeait bien l'Etat qui voulait écarter les *salafistes* dominant les lieux de cultes. Cette alliance stratégique avec les zaouïas a instauré l'institutionnalisation de la fonction des imams et leur formation. Ceci procure aux zaouïas la possibilité d'avoir plus d'influence sur les institutions publiques.

Actuellement, l'Université d'Africaine d'Adrar est constituée de trois facultés (F. des sciences sociales et des sciences islamiques, F. des sciences des lettres et des sciences humaines et F. des sciences et de l'ingénieur), elle compte 4 900 étudiants encadrés par 178 enseignants (2007). La part des étudiants en sciences islamiques a tendance à baisser ces dernières années au profit des autres filières de sciences humaines, juridiques et techniques.

Créée en 2008, l'Université de Bechar est le résultat de la promotion de l'institut d'enseignement supérieur de génie mécanique et du département d'architecture qui ont été ouverts en 1986, pour former un centre universitaire en 1992. Implantée dans la partie Sud de la ville, dans le quartier d'El-Badr, l'Université de Bechar se dispose de quatre facultés à savoir la Faculté des Sciences et du Génie, la Faculté des Sciences Économiques et Commerciales, la Faculté des Sciences Juridiques et Administratives et la Faculté des Lettres et des Sciences Humaines. Le nombre de ses étudiants a atteint 8 461 étudiants en 2008. Si les spécialités proposées à l'Université Africaine d'Adrar ont une tendance vers les études de la littérature et des sciences humaines, l'Université de Bechar offre des formations assez diversifiées caractérisées par l'aspect technique tels que l'électronique, l'électrotechnique, chimie industrielle, génie du climatique, génie des procédés, informatique, architecture et génie civil…etc., en plus des spécialités en sciences telles que la biologie et les sciences exactes (physique, mathématiques et chimie). Mais le nombre d'étudiant dans les spécialités classiques reste important dans les études de droit (1 600 étudiants) et de lettre arabe (1 000 étudiants).

(2) Le principe de l'université continue est de permettre aux personnes d'étudier en temps partiel ; elle est ouverte à toute personne justifiant le niveau terminal ; l'accès aux différents parcours d'étude est sanctionné la validation d'une année préparatoire, pour ceux qui n'ont pas obtenu leur baccalauréat.

Sur le plan spatial, certes ces universités sont venues répondre à un besoin local, mais surtout régional dont 65 % des étudiants de l'Université d'Adrar et 60% des étudiants de celle de Bechar sont originaires des autres wilayas voisines, renforçant ainsi l'attractivité de ces villes (figure n°37). Les wilayas des régions Sud (w. sahariennes) constituent les premières zones pourvoyeuses des mobilités des étudiants ; ceci a produit en particulier des mobilités des étudiants dans les deux sens entre Adrar et Bechar. Les étudiants proviennent en premier lieu des wilayas sahariennes de Tindouf, de Tamanrasset, d'Ouargla et en deuxième lieu, des wilayas steppiques de l'Oranie (El-Bayadh, Naâma et Saïda). Cette répartition ne reflète pas vraiment la volonté des étudiants car leur affectation est régie par une carte universitaire qui est établie par le ministère de l'enseignement supérieur et de la recherche scientifique. Cette carte fixe les aires d'orientation des étudiants pour chaque spécialité et pour chaque université. L'affectation de certains étudiants originaires des zones steppiques s'inscrit dans une optique de décongestionnement des flux estudiantins vers les universités du Nord. La disponibilité de certaines filières techniques à Bechar et des filières des sciences religieuses et humaines à Adrar ont joué un rôle important dans l'orientation de ces flux.

Photo n° 29. **L'Université de Bechar : Un équipement qui vient consolider le rôle régional de la ville**

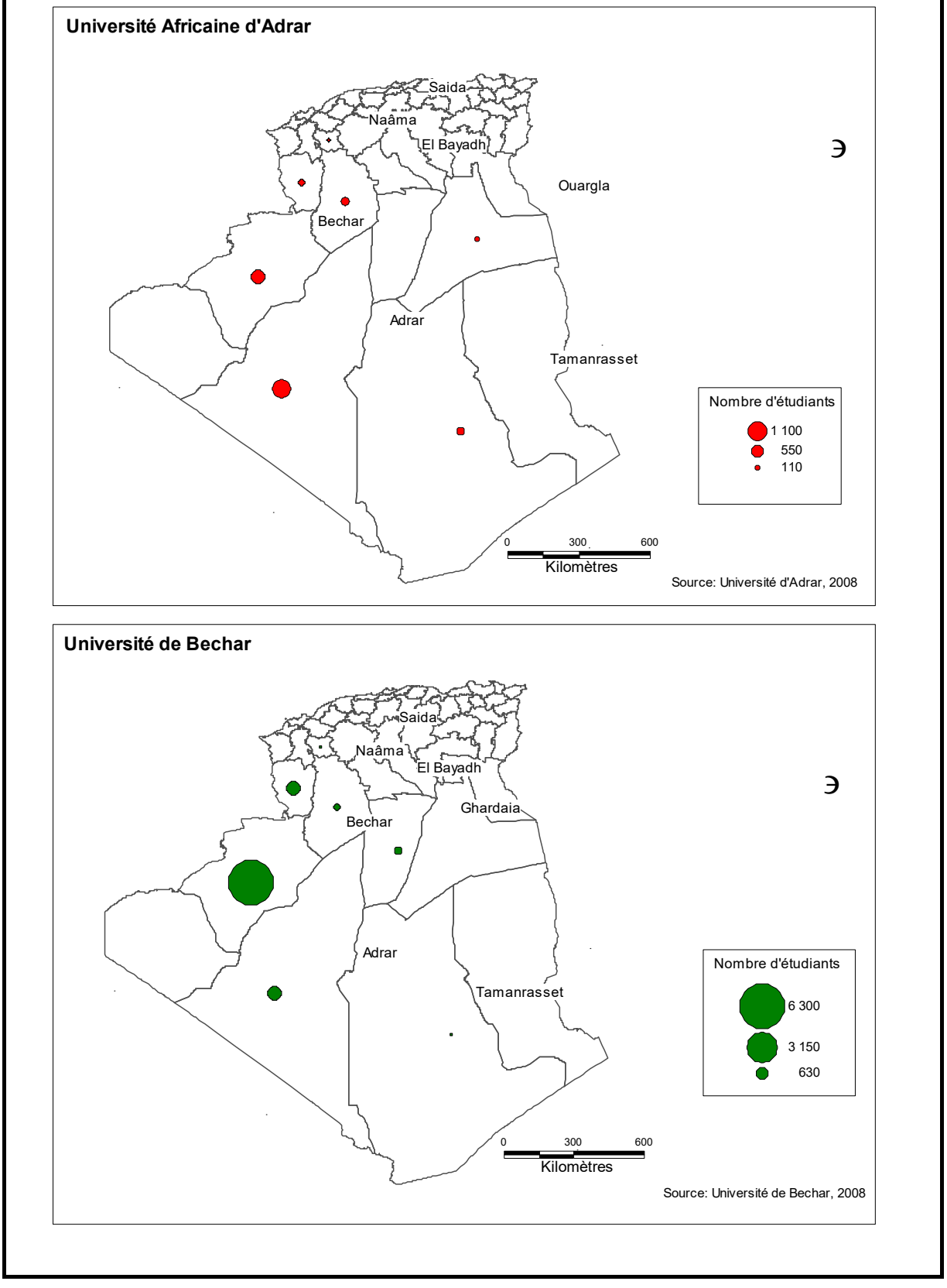


Figure n° 37 : **Répartition des étudiants des universités du Sud-ouest selon leurs lieux de résidence**

- Aires de recrutement du personnel universitaire

Sur un autre plan, les origines géographiques des enseignants de l'Université d'Adrar selon leur lieu de résidence antécédent démontrent que 37% seulement sont originaires d'Adrar et que la majorité est issue des autres wilayas du Nord (tableau 23). Les lieux de naissance de ces cadres représentent des centres classiques de formation des élites en Algérie à savoir Tlemcen, Oran à l'Ouest, Alger et Tizi-Ouzou au Centre et Constantine à l'Est, en plus de quelques enseignants originaires des autres wilayas ça et là. Dans le Sud, Bechar et Ghardaïa arrivent dans les premières positions et représentent 10% des enseignants (Moulay L., Bahnini M., 2006).

Tableau n°23 **Origines géographiques du personnel de l'Université Africaine d'Adrar selon les lieux de naissance**

Wilaya	Nombre	%
Ville d'Adrar	14	17,28
autres-communes de la wilaya d'Adrar	37	45,68
Wilaya d'Adrar	51	62,96
Bechar	6	7,41
Ghardaïa	1	1,23
Tamanrasset	2	2,47
Régions sahariennes	**9**	**11,11**
Oran	3	3,70
Tlemcen	2	2,47
Mostaganem	1	1,23
Naâma	3	3,70
El Bayadh	1	1,23
Région Nord-ouest	**10**	**12,35**
Alger	2	2,47
Tipaza	2	2,47
Tizi-Ouzou	2	2,47
Aïn Defla	1	1,23
Région Nord-centre	**7**	**8,64**
M'sila	1	1,23
Skikda	1	1,23
Constantine	2	2,47
Région Nord-est	**4**	**4,94**
Total	81	100,00

Source : Moulay L, Bahnini A., 2006

Quant à l'Université de Bechar, Amina F., (2002) a bien démontré la relation solide que tisse cette ville avec les wilayas du Nord-ouest où 68.5% des enseignants y sont originaires avec une dominance en faveur des wilayas de Tlemcen, d'El-Bayadh et de Naâma. En deuxième position, se distinguent d'autres wilayas de l'Ouest (Oran, Saida, Sid Bel Abbes…) comme du

Centre (Alger, Boumerdès, Bouira…) ou de l'Est du pays (Annaba, Constantine et Skikda) (tableau 24). Ces flux sont les résultats de mobilité de beaucoup de jeunes diplômés des études en post-graduation dans des spécialités diverses. Forcés par le chômage dans le Nord dont les chances d'embauche dans les grandes universités sont minimes, ils affluent aux universités sahariennes en expansion où la gratuité de logement et la prime salariale du Sud sont des atouts pour motiver leur intégration.

Tableau n°24 **Origines géographiques des enseignants de l'Université de Bechar selon leurs lieux de naissance**

Wilaya	Effectif	%
Bayadh	8	22,9
Naâma	5	14,3
Tlemcen	5	14,3
Saida	2	5,7
SBA	2	5,7
Oran,	1	2,9
Ain Temouchent	1	2,9
Région du Nord-ouest	24	68,6
Ain Defla	1	2,9
Boumerdes	2	5,7
Bouira	1	2,9
Alger	1	2,9
Chlef	1	2,9
Médea	1	2,9
région du Nord-centre	7	20,0
Annaba	1	2,9
Skikda	1	2,9
Constantine	1	2,9
Nord-est	3	8,6
Adrar	1	2,9
Total	35	100,0

Source : Fellah A., 2002.

La part des enseignants issus de la même wilaya est certes minime, mais le retour des jeunes titulaires de diplômes de post-graduation vers leur lieu d'origine est intéressant. Bien plus, ces universités organisent des concours de post-graduation pour former leur propre enseignants-chercheurs en partenariat avec les universités du Nord comme cela a été fait par le département d''architecture à Bechar qui a associé l'Université de Mohamed Boudiaf d'Oran (USTO) ou par le département de biologie qui a lui aussi signé un contrat de partenariat avec l'Université d'Abou-Bakr-Belgaid de Tlemcen. C'est ainsi qu'une nouvelle élite est en train de se former dans le Sud-ouest qui, elle s'accapare d'une année à une autre du pouvoir de décision à l'échelle locale, loin des influences culturelles des zaouïas dont leur marge de manœuvre se rétrécit devant la masse importante d'étudiants universitaires formés chaque année. Ces zaouïas trouvent des difficultés à imposer leur vision auprès d'une population

intellectuelle : la distance entre les deux, sans doute, se creuse et marque une nouvelle étape des mutations sociales dans la région.

V-1-1-2 Mobilités des élèves de l'enseignement secondaire : des aires réduites à l'échelle des communes voisines

L'étendu de l'espace et l'éloignement des agglomérations constituent une contrainte à la mobilité quotidienne des élèves habitant des ksour dépourvus des équipements scolaires de niveau moyen et secondaire. Quelques établissements scolaires dans les deux wilayas d'Adrar et de Bechar sont équipés par des internats qui leur permettent d'accueillir des élèves issus des communes excentrées. L'analyse des capacités d'accueil de ces établissements démontre l'importance de la mobilité des élèves en direction des centres urbains dans lesquels se concentrent ces équipements scolaires ; une mobilité hors commune de résidence d'origine gravite autour de 11% pour l'enseignement secondaire et de 5% pour l'enseignement moyen. Pour mesurer ce type de mobilité et définir les aires d'attractivité liées à ce service, nous nous sommes basés sur l'enseignement secondaire dans quelques établissements d'une ville de rang supérieur soit Adrar et Bechar, une ville de rang moyen (Timimoun) et de deux villes de rang inferieur (Reggane et Beni-Abbès).

Les établissements de l'enseignement secondaire installés dans les deux chefs-lieux de wilaya (Adrar et de Bechar) permettent d'accueillir un nombre assez important d'élèves des autres communes. En effet, les anciens lycées réalisés en particulier avant 1990 étaient dotés par de grands moyens d'accueil en matière pédagogique (nombre de classe) et en matière de restauration et d'hébergement. Un personnel qualifié est mobilisé pour la gestion de ces grands établissements. Ceci a permis de couvrir les carences d'équipement des autres communes ayant des difficultés de développement, notamment les communes rurales. Jusqu'au début de cette décennie, ces établissements drainaient des élèves de toutes les communes et ce, malgré l'existence de quelques lycées dans les chefs lieux de daïra comme Beni-Abbès ou comme Timimoun. Les établissements des petites et moyennes villes étaient incapables de suivre l'évolution démographique de la population et de répondre à leur propre besoin et celui des autres communes environnantes. C'est ainsi que les établissements concentrés dans les chefs-lieux de wilaya assumaient ce rôle. En 2008, cette mobilité a touché les élèves des communes non équipées par un lycée dans la wilaya d'Adrar comme Tamest, Bouda, Tamentit, Sbaâ, …., ou même des communes situées au Gourara (Metrafa, Charouine…), (Teyab I., Adjrouf A.,2008). Actuellement, la mobilité des lycéens à Adrar

tend à se limiter à l'échelle communale suite à la réalisation de plusieurs lycées selon un modèle léger d'équipement (sans-internat) dans les chefs-lieux de daïra ou mêmes dans les communes dans le Touat. Dans la wilaya de Bechar cette mobilité est encore considérable et provient des communes frontalières (Boukais, Mogheul et Lahmar), celles de Taghit et des communes de la Basse –Saoura (Ksabi et Ouled-Khoudir) et ce, malgré l'existence d'un lycée à Abdala et un lycée à Beni-Abbès (Ghouizi S., 2009).

Dotée de 04 lycées, la ville de Timimoun avait été jusqu'à 2004 un support important à l'enseignement secondaire pour les communes du Gourara (Bouhafs S., Ghanim M., 2004) où une part importante des élèves originaires des autres communes a été enregistrée, en particulier d'Ouled-Saïd et de Zaouiet-Debagh (16% et 13% respectivement) ; les autres communes de Charouine, Talmine, Ksar-Kadour, Ouled Aissa et Aougrout ont détenu des parts variant entre 4 et 7% (figure n°38). Actuellement, ce champ a rétréci avec l'implantation des lycées dans les agglomérations chefs-lieux de daïra (Aougrout, Charouine et Zaouiet-Debagh). La mobilité des élèves à Timimoun concerne en particulier les étudiants de ses ksour et de ceux de la commune d'Ouled Saïd.

A Beni-Abbès, la mobilité des élèves du lycée (Ibn-el-Baytar) inauguré en 1984, ne concerne ces dernières années que les deux agglomérations d'Ougourta et de Zeghamra, situées dans la commune de Beni-Abbès. Ce champ s'est rétréci suite à la dotation de la commune de Kerzaz et d'Igli d'un lycée chacune, alors que Bouanini A. a signalé en 2001 l'importance de la mobilité des élèves originaires des communes voisines en particulier El-Ouata et Igli constituant 44% des étudiants mobiles (voir figure n°38). Il faut soulever que la part des étudiants sahraouis n'a pas beaucoup changé par rapport à l'ensemble des étudiants. Ceci vient répondre aux engagements de l'Algérie pour le soutien du mouvement du Polisario, d'autant plus que Tindouf n'a pas les moyens de prendre en charge tous les refugiés sahraouis.

Enfin, Reggane drainait par son ancien lycée (3) durant les deux décennies précédentes des flux intenses des élèves depuis les communes de Zaouiet-Kounta, In-Zghmir, Sali et Bordj-Badji-Mokhtar. Ibrahim A., (2009) souligne que l'attractivité se résume aujourd'hui aux

---

(3) Un deuxième lycée a été construit récemment.

agglomérations de la commune de Reggane et de la commune de Bordj-Badji-Mokhtar (voir figure n°38).

A travers chaque cas soulevé ci-dessus, on constate d'une part l'évolution des élèves originaires de l'agglomération où se trouve l'équipement en question et d'autre part, que la mobilité des écoliers se serre de plus en plus dans des circuits locaux qui ne dépassent pas les limites communales ou celles des communes voisines. La rétraction du champ de mobilité des élèves dans cette agglomération ces dernières années est due à la réalisation des établissements scolaires du secondaire dans les petites communes en dépit leur rang administratif ; action justifiée par un réseau urbain composé d'agglomérations desserrées. La croissance démographique de la population a soutenu ce choix. Les déplacements sont pris en charge par le transport scolaire qui tend à se développer ces dernières années (photos n° 30). Enfin, si des élèves originaires de quelques agglomérations de rang supérieur (chefs-lieux de wilaya) s'affichent dans la matrice des déplacements en direction des lycées des petites agglomérations, c'est parce que ceci reflète quelques pratiques de replacement des élèves exclus des établissements situées dans ces villes où ils résident à l'origine. Une pratique dont quelques familles y recourent par le biais de leurs réseaux sociaux qui leur permettent de réinsérer leurs enfants après un échec scolaire.

Photo n° 30. **Transport scolaire desservant les ksour dépourvus de collèges et de lycées (Aaoulef et ses ksour)**

Aires de recrutement des enseignants de l'enseignement secondaire

Selon Keroumi B. (1999), 75% des enseignants du secondaire de la ville d'Adrar sont nés hors de cette wilaya. Ceci s'explique par l'évolution rapide des besoins qui se conjugue à la croissance démographique de cette ville et des communes de la wilaya dans les années 1980, en sachant bien qu'à cette période les lycées de la ville d'Adrar couvraient pratiquement toute les communes situées dans la wilaya. C'est ainsi, que l'Etat a fait appel aux titulaires des diplômes d'enseignement au niveau national : 36.9% sont originaires des wilayas de l'Ouest, notamment d'Oran et de Tlemcen. Les wilayas du Sud-ouest constituent 12.3 % de l'ensemble des enseignants avec une domination de la wilaya de Bechar qui est le principal lieu pourvoyeur des enseignants vers Adrar (tableau 25). Les wilayas du centre forment 9.5% des ces flux : Alger est la première wilaya pourvoyeuse des enseignants dans cette région.

Si les aires de recrutement des enseignants sont diverses pour les villes de rang supérieur comme le démontre le cas d'Adar, elles sont plutôt locales pour les villes de rang inférieur comme l'illustre le cas de Beni-Abbès. En effet, les lieux d'origine des enseignants du lycée de Beni-Abbès se limitent à la même commune, à Bechar et à quelques communes de la Saoura. La rotation des enseignants est importante d'après les responsables de ce lycée ; seuls les enseignants originaires de l'agglomération se sont y stabilisés.

Tableau n°25 **Origines géographiques des enseignants de l'enseignement secondaire de la ville d'Adrar selon leurs lieux de naissance**

Wilaya	Effectif	%
Adrar	68	38,4
Bechar	15	8,5
Tindouf	7	4,0
El Oued	1	0,6
Ghardaia	2	1,1
Régions sahariennes	**93**	52,5
Oran	13	7,3
Tlemcen	11	6,2
Mascara	5	2,8
Sidi Bel Abbes	4	2,3
Relizane	2	1,1
Saida	4	2,3
Ain Temouchent	7	4,0
Bayadh	4	2,3
Tissimsilet	1	0,6
Tiaret	2	1,1
Mostagnem	2	1,1
Naâma	4	2,3
Région Nord-ouest	**59**	33,3
Alger	6	3,4
Bouira	3	1,7
Blida	3	1,7
Bejaia	1	0,6
Tizi Ouzou	3	1,7
Tipaza	1	0,6
Région Nord-centre	**17**	9,6
Skikda	1	0,6
Jijel	4	2,3
Batna	2	1,1
Mila	1	0,6
Région Nord-est	**8**	4,5
Total	**177**	**100,0**

Source : Keroumi B., 1999.

V-1-2 Mobilités liées aux prestations sanitaires des établissements hospitaliers

Dans le secteur sanitaire, il a été recommandé par la grille d'équipement instaurée en 1975, de réaliser un hôpital de 120 lits dans une agglomération chef-lieu de wilaya et une polyclinique ou un hôpital de 40 à 60 lits dans une agglomération chef-lieu de daïra (Brulé J.C, 2003). C'est ainsi, que quelques villes du Sud-ouest ont été dotées en fonction de leur rang par de tels équipements. Dans les villes de rang supérieur et moyen s'affiche les hôpitaux de Bechar, Adrar et Timimoun, en revanche dans les villes de rang inférieur s'affiche Abadla et Reggane. Chaque équipement couvre certes les besoins des communes définies géographiquement par une démarche administrative : un ensemble de communes constitue un secteur sanitaire délimité par de la Direction de santé et de la population au niveau de chaque wilaya, mais les mobilités sont effectuées en fonction des spécialités disponibles. Ainsi, chaque établissement hospitalier tente d'attirer les médecins spécialistes, ce qui renforçe sans doute l'attractivité des villes, oriente la majorité des flux de malades vers les centres urbains sahariens et limite relativement leur mobilité vers les centres urbains du Nord du pays. L'analyse de la structure des spécialités médicales des hôpitaux du Sud-ouest nous a permis de distinguer trois niveaux d'équipements ou de services :

a- Grandes villes : prestations médicales pointues et flux régionaux

La ville de Bechar assure par ses équipements sanitaires des services assez diversifiés. Ces structures sanitaires couvrent la totalité des spécialités de base et même quelques unes pointues telles que la cardiologie, l'hématologie et l'oncologie (tableau 26). En effet, par le bais de ces trois hôpitaux, Bechar se positionne au premier rang et franchit une nouvelle étape en spécialisant deux structures. Il s'agit des deux anciens hôpitaux : le premier d'une capacité de 64 lits, créé en 1945, a été transformé en établissement spécialisé dans la rééducation et l'ophtalmologie et le deuxième, d'une capacité de 120 lits, il a été réalisé après l'indépendance et accueille uniquement le service de la gynécologie et de pédiatrie (mère et enfant). La majorité des spécialités sont concentrées dans le nouvel hôpital qui a été inauguré en 2004, d'une capacité de 240 lits.

Tableau n°26 **Les établissements hospitaliers dans du Sud-ouest algérien selon les spécialités médicales**

	Bechar	Adrar	Timimoun	Reggane	Beni Abbes	Abadla
Pédiatrie	x	x	x	x	x	x
Génécologie	x	x	x	x	x	
Chirurgie générale/Infantille	x	x	x	x	x	x
Réanimation	x	x	x	x	x	x
Radiologie			x	x		
Traumatologie	x	x	x			
Pneumologie	x	x				
Infectieux		x	x			
Ophtalmologie	x	x	x			x
Rééducation	x	x				
ORL	x	x				
Néphrologie et hémodialyse	x	x	x	x		
Médecine interne	x	x	x			
Neurologie		x				
Dermatologie	x					
Hématologie	x					
Oncologie	x					
Psychiatrie	x	x				
Cardiologie	x					
Gastrologie	x		x			

Source : Direction de la santé des wilayas de Bechar et d'Adrar, 2008

Sur le plan spatial, les prestations sanitaires (4) du nouvel hôpital sont majoritairement en faveur de la population de la wilaya de Bechar dont 90% des malades y sont originaires mais aussi quelques wilayas voisines représentant 10% de ces fréquentations (figure n° 39). Cet équipement répond donc en premier lieu aux besoins des habitants de la ville de Bechar étant donné qu'elle représente 81 % de la population de la wilaya (160 000 habitants).

Toutefois, cet hôpital couvre les communes voisines notamment les plus peuplées telles que Kenadsa et Beni-Ounif qui représentent chacune 7% de ces flux. Les autres communes de la Basse-Saoura et de la plaine de Guir occupent une part limitée des fréquentations des malades puisque les hôpitaux d'Abadla et de Beni-Abbès assurent les prestations médicales dans ces zones, mais pour certaines spécialités les malades sont prises en charge par l'hôpital de Bechar. Dans le même ordre d'idée, cet équipement assure des prestations médicales pour les malades en provenance du Sud-ouest (wilaya d'Adrar et de Tindouf) et en provenance des Hautes Plaines steppiques oranaises (Naâma et El-Bayadh). Si l'attractivité de l'hôpital de Bechar dépasse les limites de la wilaya c'est parce que les établissements sanitaires dans les wilayas voisines ne disposent pas de quelques spécialités. Ces malades extérieurs à la wilaya sont soit orientés par les services concernés soit ils sollicitent directement une prise en charge dans cet hôpital et ce, en réactivant leurs réseaux sociaux sur place. Sur un autre plan, il est complètement aberrant d'inscrire les flux des malades en provenance des wilayas du Nord (en particulier de l'Ouest qui constitue 4% de ces fréquentations) dans la même logique ; ces mobilités sont liées aux personnes passagères effectuant souvent des visites familiales.

b- Villes moyennes : prestations médicales assez diversifiées et flux intra- wilaya

Dotée d'un établissement hospitalier de 330 lits, la ville d'Adrar couvre une gamme assez large des spécialités médicales allant de la chirurgie générale jusqu'à la neurologie (voir tableau n°26). Le personnel de cet hôpital compte 441 cadres et employés dont 71 médecins généralistes et 19 médecins spécialistes ainsi que 395 employés en paramédical sans compter les 160 administrateurs et employés divers. La politique du service civil menée par l'État dans le cadre de la formation des médecins spécialistes, semble avoir donnée ses fruits pour doter les zones les plus reculées du pays par u personnel médical spécialisé. Constitué de

(4) Nous n'avons pas pu avoir les informations concernant une année entière. Nous nous sommes basés sur les entrées enregistrées entre 01- janvier et le 31 mars 2008.

médecins étrangers notamment pour les spécialistes au début des années 1990 (5), le personnel médical est aujourd'hui algérien (6). Ceci se traduit aussi bien par l'évolution de la qualité des soins médicaux (tableau 27) que par l'évolution des aires géographiques couvertes par l'hôpital.

Tableau n°27 **Évolution du nombre de consultations à l'hôpital d'Adrar**

Année	Nombre
2000	3210
2001	3040
2002	3086
2003	3682
2004	3476
2005	6636

Source : Hôpital d'Adrar, 2006

L'origine géographique des malades démontre que les soins spécialisés touchent essentiellement la population de la wilaya d'Adrar, avec une prédominance des communes du Touat, notamment Adrar et Bouda (figure n°39). Par ailleurs, si le nombre des malades originaires de Timimoun et de Reggan est important, c'est parce qu'une partie des malades hospitalisés dans les deux hôpitaux est évacuée vers Adrar. Ceci dit, que la mobilité des malades dans le Gourara et le Bas-Touat s'effectue selon une logique de proximité conjuguée à une hiérarchie des établissements hospitaliers et ce en fonction des spécialités disponibles. En fait, la mobilité entre les hôpitaux obéit à une logique administrative de découpage de la wilaya d'Adrar en trois secteurs sanitaires dont chacun est équipé par un hôpital (7).

---

(5) En 1990, l'hôpital d'Adrar comptait 15 japonais sur un ensemble de 17 médecins spécialistes.

(6) Le nombre de médecins est de 90 dont 19 sont des spécialistes.

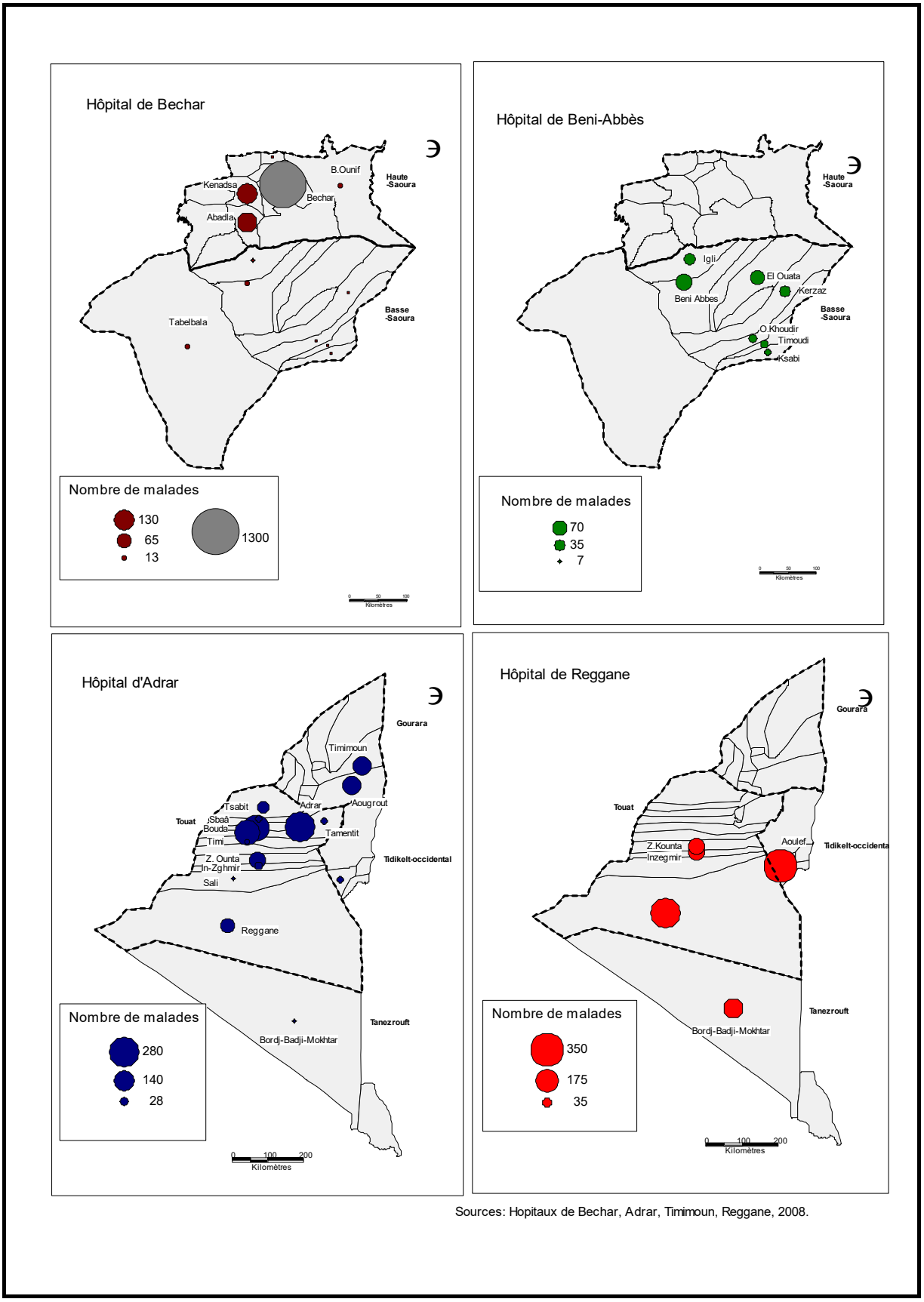
(7) Le secteur d'Adrar couvre les communes du Touat ; celui de Reggane, plus au Sud pilote une partie du Touat, une partie du Tidikelt et du Tanezrouft ; au Nord, Timimoun couvre les communes du Gourara.

c- Petites villes : prestations médicales de base et flux limités au niveau d'un ensemble de communes

Chefs-lieux de daïra, les villes de Reggane et de Beni-Abbès, ont été dotées au début des années 1980 de deux hôpitaux de 120 lits chacun. L'acquisition d'un tel équipement s'est inscrite, à l'époque, dans une politique de rééquilibrage de l'armature urbaine à travers la fameuse grille d'équipement qui avait affecté un hôpital à chaque chef-lieu de daïra. Assurant des spécialités de base (gynécologie, chirurgie générale, pédiatrie … (tableau n°26). Les deux hôpitaux exercent certes une attractivité qui dépasse les limites administratives de leurs daïras, mais qui reste limitée comme même à l'espace de quelques communes voisines dont l'origine géographique des malades en témoigne.

Pour Beni-Abbès, il s'agit des communes de la Saoura qui se sont situées entre Igli au nord et Ksabi au sud. Ceci obéit d'une part à la logique de la proximité et d'autre part, à la logique de la gestion sanitaire qui regroupe ces communes dans le même secteur. Les provenances viennent en premier lieu d'Igli, suivis d'El-Ouata et de Kerzaz. La tendance baisse pour les communes situées au sud de Kerzaz, parce que non seulement la distance qui les sépare de Beni-Abbès est importante (120 km minimum), mais la densité de la population est également faible, en plus qu'une partie des malades de ces communes fréquente les hôpitaux d'Adrar et de Timimoun.

Située dans une zone de contact entre le Touat, le Tanezrouft et le Tidikelt, l'agglomération de Reggane assure des prestations sanitaires à travers son hôpital de la commune mère et de quelques communes voisines. Les flux des malades sont certes concentrés dans la commune de Reggane (80% des fréquentations) mais, ceux provenant d'Aoulef sont assez importants (10%). Par sa polyclinique, Aoulef joue le rôle d'une station intermédiaire entre le niveau primaire et le niveau supérieur dans la santé publique et reçoit les malades des communes voisines du Tidikelt-occidental en particulier Tit et Akabli. Quant aux malades originaires de Bordj-Badji-Mokhtar, Reggane reste un passage obligatoire pour toute forme de prestation sanitaire spécialisée, les fréquentations sont de l'ordre de 4%.



Sources: Hopitaux de Bechar, Adrar, Timimoun, Reggane, 2008.

Figure n°39. **Répartition des malades hospitalisés dans les hôpitaux du Sud-ouest algérien, selon leurs lieux de résidence**

Mobilité du personnel médical : cas de l'hôpital de Beni-Abbès

Il est donc clair que l'Etat voulait par les établissements hospitaliers non seulement améliorer la santé de la population locale, mais aussi affirmer son existence dans ces territoires. Il apparaît bien que ces équipements structurent et organisent l'espace dans la région du Touat, du Gourara et du Tidikelt, créant une nouvelle dépendance de la population locale en matière de santé. Néanmoins, le fonctionnement de ces équipements dépend en majorité au personnel, surtout médical, issu des zones du Nord du pays. L'indisponibilité des cadres et des médecins spécialistes sur place, nécessite des recrutements en dehors des limites sahariennes puisqu'il n'existe aucun centre hospitalo-universitaire saharien, susceptible d'assurer ce type de formation. Pour combler ce déficit, l'État a introduit l'obligation du service civil pour les jeunes diplômés en médecine, qui s'engagent (en contre partie de la gratuité de leurs études) à exercer dans les établissements publics de la santé pendant une période qui varie, selon les régions, d'un à quatre ans, avant d'ouvrir leurs propres cabinets. Ceci avait permis d'affecter un nombre important de médecins dans les zones reculées. Mais hélas, les zones sahariennes sont exposées au problème d'instabilité de ces cadres médicaux qui quittent leurs établissements dès qu'ils terminent leur service civil (un an pour Adrar, deux ans pour Bechar).

L'examen des origines géographiques des médecins spécialistes de l'hôpital de Beni-Abbès révèle bien une aire de recrutement qui concerne les villes universitaires : Alger (7 médecins), Oran (4 médecins), Tlemcen et Constantine (2 médecins chacune). En effet, les jeunes médecins issus du Nord-ouest du pays préfèrent effectuer leur service civil dans le Sud-ouest (tableau 28), du fait qu'il représente la continuité de la région Nord-ouest vers le Sud dont la route nationale (RN6) est déterminante dans la connexion entre les deux espaces. Par ailleurs 3 médecins seulement sont originaires de la wilaya de Bechar et aucun médecin n'est issu des autres régions sahariennes.

Tableau n°28 **Origines géographiques des médecins spécialistes de l'hôpital de Beni-Abbès**

Lieux d'origine	Effectif	%
Alger	7	30,4
Oran	4	17,4
Tlemcen	2	8,7
Constantine	2	8,7
Bechar	3	13,0
Naâma	2	8,7
Blida	1	4,3
Aïn-Defla	1	4,3
Guelma	1	4,3
Total	23	100

Source : hôpital de Beni-Abbès, 2009.

Sur un autre plan, le nouveau personnel médical et administratif a bien contribué à la naissance d'une nouvelle catégorie sociale imposant au sein d'une société locale stratifiée un nouveau statut social fondée sur la réussite sociale et non pas sur les appartenances ethniques. Bien plus, le débat autour de l'émergence de cette nouvelle classe d'ordre socioprofessionnel et plus particulièrement celle des cadres issus de la classe dominée, *harratine*, reste tabou et suscite de nombreuses polémiques (dans des cercles fermés). Ce fait remodèle les rangs et les statuts sociaux et remet en cause la perception classique qu'avaient fabriquée la zaouïa et la notabilité autour de leur noblesse. Le renversement des rangs sociaux suite à l'émergence de la nouvelle élite, bien qu'il ait contribué à la recomposition de la société locale et de ses rapports sociaux, crée en contrepartie des crispations sociales autour de la notabilité, et accentue les divergences entre les différentes classes sociales. Quelques *chorfa* et *merabtine* ne reconnaissent jamais la nouvelle place des harratine cadres dans la société au point où ils n'accepteront jamais d'être consultés par un médecin *hartani* par exemple. Favorisé par l'implantation d'une université à Adrar, ce processus de transformation va concerner d'autres secteurs d'activités.

V-2 Mobilité des commerçants et évolution des échanges commerciaux : de la domination de Bechar à la croissance d'Adrar et de Timimoun

Si les villes du Sud-ouest se plainent, sur le plan économique, d'une absence quasi-totale des activités industrielles, elles se réjouissent d'une structure commerciale en pleine expansion. La naissance d'un commerce de gros dans les villes de Bechar, d'Adrar et de Timimoun reflète l'essor des échanges commerciaux dans cette espace saharien. La nature du commerce de gros est variée, elle comprend le commerce alimentaire, la quincaillerie, les matériaux de construction et l'habillement. Sachant bien que le commerce de gros a une vocation qui dépasse les besoins de chaque ville, il est intéressant de voir comment ces activités relient les espaces du Sud-ouest en analysant des aires de distribution de ces commerces. Deux types d'enquêtes ont été menées : une par le biais des interviews auprès des commerçants de gros pour détecter les filières et les réseaux de distribution et une enquête par le biais du questionnaire, menée auprès de 160 commerçants de détails pour connaître leurs lieux d'origines. Ces enquêtes ont touché les deux chefs-lieux de wilaya à savoir Bechar et Adrar avec 60 commerçants chacune comme, elles ont concerné 40 commerçants de la ville de Timimoun (chef-lieu de daïra). Les résultats révèlent que les aires d'influences de Bechar ont reculé face au développement de ces activités à Adrar et à Timimoun.

En effet, la redistribution du commerce de gros de la ville d'Adrar ne dépasse pas les limites du Touat. Ces relations se focalisent sur l'axe Adrar-Reggane dont deux petits centres figurent dans ce réseau de redistribution, à savoir Zaouiet-Kounta et Reggane. La première constitue non seulement un centre important pour une dizaine de ksour environnants, mais aussi une agglomération qui entretient par le biais des réseaux des confréries (Zaouïa El-Kadiria), des relations commerciales avec quelques pays du Sahel. La deuxième, située dans un carrefour vers Tamanrasset et vers Brodj-Badji-Mokhtar, forme un centre de transit sur la RN6 vers Gao au Mali et au-delà des pays du Sahel.

Les communes de Gourara sont épargnées des échanges commerciaux directs avec Adrar. Ceci dit, Timimoun est la pièce maitresse de la distribution dans ce territoire. Les enquêtes menées auprès des commerçants de Timimoun révèlent l'importance des fréquences commerciales en provenance des communes de Tinerkouk, Charouine, Talmine et Ouled-Saïd. Il est évident que le développement des transports a renforcée le rôle de Timimoun comme centre de redistribution, mais il est certains que ces échanges ont été stimulés par l'évolution de la demande due à la croissance de la population et à l'amélioration du niveau

de vie ; la naissance et le développement du commerce de détails dans plusieurs centres semi-ruraux et ruraux reflètent cette dynamique. En deuxième position, Timimoun reste une direction privilégiée pour l'Aougrout et ce par la diversité des produits commercialisés malgré la naissance d'un commerce de gros (7 commerces) dans l'agglomération chef-lieu (7 000 habitants). Bien plus, Timimoun exerce une attractivité, sur les communes sud de Bechar à savoir : Ksabi, Ouled-Khoudir, Tamtert et même Kerzaz.

Le champ d'attractivité de Bechar dont le commerce de gros existe depuis la colonisation se trouve empiété par Timimoun et Adrar qui couvrent davantage le Gourara et le Touat, mais aussi la partie sud de la Saoura. Les aires d'influence du commerce de gros à Bechar concernent en particulier les communes situées au nord de la wilaya en particulier les communes urbaines, à savoir Kenadsa, Beni-Ounif et Abadla. Un fait qui s'explique par la proximité et la concentration de plusieurs commerces de détails dans ces villes contre la monopolisation du commerce de gros par la ville de Bechar. En deuxième position vient les villes de la Saoura en particulier Beni-Abbes, Igli, Kerzaz et Tabelbala. En troisième position, ces échanges s'orientent vers Tindouf, d'autant plus que la majorité des commerçants de cette ville sont originaires de Bechar (Amari K., 2008).

Sur le plan national, les échanges se structurent en faveur des grands centres urbains du Nord algérien selon des axes commerciaux spécialisés. Ainsi, des échanges réguliers sont nés sur les axes nord-ouest, nord-centre et nord-est :

- Le premier axe, favorisé par la RN6 reliant les villes du Sud-ouest à une série de villes du Nord-ouest et se spécialise dans le commerce alimentaire notamment en direction des deux villes portuaires Oran et Ghazaouet (w. de Tlemcen). Ces deux ports sont incontournables pour les commerçants de Bechar, moins pour les commerçants de Timimoun et d'Adrar qui s'orientent pour les mêmes produits en direction de Sétif et d'Alger. Métropole du Nord-ouest algérien, Oran domine les échanges avec Bechar à travers les produits importés via son port (sucre, thé, café…). Quant à Ghazaouet, elle est le lieu de commercialisation des produits halieutiques et des céréales importés. Sur le même axe s'effectuent d'Oran vers Bechar des échanges de produits bureautiques, cosmétiques et d'habillement. Les autres villes du Nord-ouest ont une influence qui se limite à quelques produits tels que le commerce des légumes et des fruits ou des matériaux de construction comme il est le cas pour Saïda, Mascara et Tlemcen qui constituent des directions privilégiées pour les commerçants de Bechar.

- Le second axe qui longe la partie centrale sur la RN1 reliant Ghardaïa et Alger, a une vocation multiple en direction de Timimoun, d'Adrar et de Reggane avec une prédominance du commerce alimentaire, de la quincaillerie, de l'habillement et des produits cosmétiques.
- Quant au troisième axe en direction de Sétif, il est le plus important et concerne les trois villes pour les mêmes produits en particuliers l'ameublement, les appareils électroménagers et les pièces détachées de véhicules.

D'autres types d'échange s'effectuent occasionnellement avec quelques villes telles que Chlef, M'sila, Ouargla et El-Oued pour des produits spécialisées à consommation limitée. Dans le même ordre d'idée, les relations en direction du sud saharien concernent en particulier Adrar et Reggane qui entretiennent de fortes relations avec Tamanrasset et Bordj-Badji-Mokhtar où les échanges dépassent les frontières (8). Avec 39 commerçants enregistrés pour l'import- export à Adrar, ce commerce se développe en se focalisant essentiellement sur le commerce de bétail, des denrées alimentaires, des produits agricoles (les dattes) et du commerce illicite tel que le tabac. Une grande partie de ce commerce est contrôlée par les commerçants de la région, les Touatis et les Chaânba, moins les Touareg.

Les enquêtes effectuées démontrent une segmentation commerciale particulière, pondérant les axes commerciaux en fonction des origines géographiques des commerçants. L'évolution des structures commerciales des villes du Sud-ouest s'est réalisée en s'appuyant sur les réseaux sociaux. En effet, les Kabyles dominent le commerce alimentaire, la restauration et les cafés ; les commerçants de Sétif se spécialisent dans la filière des équipements électroménagers, d'ameublement et de pièces détachées ; les Oranais et les Algérois sont omniprésents dans le commerce d'habillement, de cosmétique et dans le commerce lié aux équipements de nouvelles technologies; les Mozabites se spécialisent dans la quincaillerie, la peinture et les librairies ; enfin, les commerçants locaux ont des vocations multiples avec une domination du commerce alimentaire et transsaharien pour Adrar.

---

(8) Il faut signaler qu'une partie du commerce transsaharien est légale, reconnue par les Etats dont le le troc est toujours pratiqué.

Photo n°31. **Commerce ambulant (ksar Sidi-Aissa à Aoulef)**

Photo n°32. **Marchand ambulant originaire de Médéa à ksar Sidi-Aissa à Aoulef**

Tableau n°29 **Origines géographiques des commerçants de détails dans les villes du Sud-ouest selon leurs lieux de naissance**

Villes	Adrar		Bechar		Timimoun		L'ensemble des villes	
Wilaya	Effectif	%	Effectif	%	Effectif	%		
Adrar	11	18,3	3	5			14	8,0
Ghardaïa	9	15	4	6,7	6	15	19	10,9
Bechar	4	6,7	14	23,3	4	10	22	12,6
Biskra	2	3,3	0	0	0	0	2	1,1
El-Oued	1	1,7	0	0	0	0	1	0,6
Tindouf	0	0	1	1,7	0	0	1	0,6
Timimoun	0	0			13	32,5	13	7,4
Régions sahariennes	**27**	**45**	**22**	**36,7**	**23**	**57,5**	**72**	**41,1**
Alger	6	10	3	5	2	5	11	6,3
Tizi-Ouzou	4	6,7	3	5	1	2,5	8	4,6
Bouira	3	5	2	3,3		0	5	2,9
Bejaïa	3	5	2	3,3	2	5	7	4,0
Blida	1	1,7	0	0	5	12,5	6	3,4
Médéa	1	1,7	0	0	0	0	1	0,6
Région Nord-centre	**18**	**30**	**10**	**16,7**	**10**	**25**	**38**	**21,7**
Oran	4	6,7	7	11,7	2	5	13	7,4
Mascara	2	3,3	3	5	0	0	5	2,9
Mostaganem	2	3,3	1	1,7	0	0	3	1,7
Tlemcen	1	1,7	6	10	0	0	7	4,0
Saïda	0	0	4	6,7	0	0	4	2,3
El-Bayadh	0	0	2	3,3	1	2,5	3	1,7
Naâma	0	0	1	1,7	1	2,5	2	1,1
Région Nord-ouest	**9**	**15**	**24**	**40**	**4**	**10**	**37**	**21,1**
Sétif	3	5	3	5	2	5	8	4,6
M'sila	1	1,7			1	2,5	2	1,1
Batna	1	1,7	1	1,7	0	0	2	1,1
Skikda	1	1,7	0	0	0	0	1	0,6
Jijel			0	1,7		0	0	0,0
Région Nord-est	**6**	**10**	**4**	**6,7**	**3**	**7,5**	**13**	**7,4**
Total	60	100	60	100	40	100	160	91,4

Source : enquête de terrain, 2009

V-3 Mobilité cultuelle : quand les lieux de culte renversent les logiques spatiales

La recherche du savoir a engendré depuis toujours des mobilités, donnant aux territoires où s'implantent les institutions éducatives que ce soit religieuses ou académiques un poids particulier. Dans le Sud-ouest, la dimension culturelle a pris une place importante depuis plusieurs siècles en s'appuyant sur un réseau de zaouïas qui assure une fonction éducative et d'enseignement jusqu'à nos jours. Ainsi, ces zaouïas structurent l'espace dans le Sud-ouest et génèrent des mobilités à une échelle locale, régionale, nationale, mais aussi internationale. « *Le thème de mobilité est une récurrence en matière de sainteté. Cette mobilité se présente bien évidemment sous formes diverses* » (Moussaoui A., 2002).

L'expansion de l'islam vers le soudan via le Sahara a été réalisée selon une démarche pacifique en faisant appel aux réseaux maraboutiques qui se sont développés à partir du 16ème siècle et qui ont a atteint leur apogée entre le 18ème et le 19ème siècle. Il n'est pas par hasard que dans le Sud-ouest algérien cette mouvance a multiplié ses adeptes. Berceau des *chorfa* et des *merabtine*, le Touat et le Gourara, autrefois carrefour des caravanes subsahariennes, se remplissaient de zaouïas destinées à recevoir des étrangers qui traversaient ces territoires. L'existence d'une masse de *chorfa* dans le Touat et de berbères tournés vers le maraboutisme dans le Gourara, les a placé au cœur de cette mouvance « *chorfa et merabtine se prévalent de la même institution légitimante : zaouia. Elle est fondée une ou l'autre faction pour affirmer un ordre religieux ou confrérique* » (Marouf N., 1980).

Le commerce était une source de richesse importante impliquant des marabouts qui réutilisent leur légitimité religieuse pour la convertir d'une autorité morale en autorité politique (Abtibol M., 1980), leur permettant d'exercer des influences aussi bien sur les ksouriens que sur les nomades. Une telle influence, avait impliqué les zaouïas dans l'arbitrage du trafic saharien. Adhérant à de telle ou telle mouvance, les tribus nomades comme les oasiens s'engageaient à protéger les caravanes commerciales dont le cheikh avait donné au préalable sa ''*baraka*'' bénédiction. Les caravaniers devaient aux marabouts de cette région désertique la sécurité de leur caravane, mais aussi la prospérité de leur commerce par la *baraka* du cheikh. La dimension religieuse était donc bien présente dans les échanges commerciaux et s'articulaient non seulement sur ses capacités d'influence et de mobilisation des adeptes de *zaouïa*, mais aussi sur le réseau ethnique. C'est ainsi que les itinéraires commerciaux étaient dictés non seulement par des données géographiques et politiques, mais aussi par l'autorité religieuse qui mettait sous sa protection telles ou telles caravanes. « *Les Taibia des chorfa de Ouazzane*

contrôlèrent en partie la route du Touat, la Senoussia régna sur toute la zone orientale des échanges, la Kadiria pénétra loin dans l'intérieur du centre d'Afrique suivant les itinéraires commerciaux de l'Afrique Orientale. » (Miege J.L., 1981).

Structurées autour d'un réseau de zaouïas, les confréries puisent leur vitalité des dons collectés (denrées alimentaires, articles précieux, fonciers...) en fonction du principe de *zakat* qui est une notion de partage des richesses ; toute personne en aisance financière, devrait partager une partie de sa fortune avec la société. Ainsi, les zaouïas qui représentent l'autorité religieuse légitime, se placent comme institutions capables d'assurer la redistribution des richesses. Ces dons souvent réutilisés pour gérer le quotidien de ces zaouïas et pour parvenir aux besoins des personnes en détresse. Une organisation similaire à l'ordre municipale comme le qualifia N. Maârouf (1981) : « *le but officiel est de doter l'ensemble des ksour (ou le ksar) placés sous la bénédiction de la zaouïa, d'un budget communal : il permettra ainsi de faire fonctionner l'école coranique, de prendre en charge un misérable, et surtout de faire face aux invités de passage (dhiâf)* ». Dans cette dimension, la mobilité se croise bien avec la mission des zaouïas.

Bien qu'il existe plusieurs mouvances confériques (9) telles que la Senoussia, la Drekaouia et la Tidjania dans le Sud-ouest, il est clair que la Kadiria et la Chadilia en particulier et ses dérivées telles que la Taïbia, la Kerzazia, et la Cheikhia encore moins la Ziania ont eu la part de lion des adeptes à l'échelle des oasis du Gourara, du Touat, du Tidikelt et de la Saoura.

---

(9) Ces différents réseaux véhiculaient non seulement des valeurs et des pratiques de la religion musulmane, mais aussi ils étaient un vecteur d'influence politique et économique. Les marabouts jouissant un grand respect dans la société saharienne. Leurs pouvoirs extraordinaires et leurs savoirs, les ont mis davantage dans une place centrale dans l'arbitrage des conflits et la protection des biens et des individus et c'est ainsi que le commerce transsaharien était au cœur de cette démarche. Si les saâdide se sont basés sur la Jazoulia pour leur conquête du Sahara et du Soudan, même si cette intervention était militaire, les Alaouides avaient misé sur la Tidjania pour pénétrer les territoires soudanais. « *L'islam et le commerce devinrent à leur yeux de meilleurs outils de pénétration, aussi efficace que pacifiques. Mawlay Solyaman qui patronna ainsi toutes les activités de la Tidjaniya vers l'Afrique occidentale engagea parallèlement une série d'opération dans les provinces sahariennes du Maroc, facilitant ainsi les échanges entre le Sahel et le nouveau port de Mogador, devenu depuis sa création, en 1765, le principal débouché maritime des caravanes du Sud* » (Abitbol M., 1980).

Les deux concepts de la Kerzazia et de la Ziania ont été développés dans le Sud-ouest algérien. Leurs zaouïas mères sont localisées dans la Saoura, dans le ksar de Kerzaz pour la première et dans le Guir dans le ksar de Kenadsa pour la deuxième. Quant à la Cheikhia et la Taïbia, bien que leurs sièges ne soient pas situés dans cette zone du Sahara, elles ont pu mobiliser une grande masse des adeptes dans le Gourara et dans le Touat. Ces doctrines ou ''*Tarika*'' ont jumelé les petites agglomérations voire des ksour perdus dans le Sahara aux grandes cités où se trouvent les zaouïas mères mais aussi à toutes celles où l'ordre était présent ; « *en terme contemporain, plusieurs petits ksar se trouve ainsi activement présent dans un vaste réseau urbain dépassant souvent les frontières des pouvoirs politiques* » (Moussaoui, 2002). En contre partie ces petites agglomérations acquièrent un statut de ''cité '' en s'inscrivant dans ce réseau.

Après avoir été virée du champ politique depuis la colonisation et les premières années de l'indépendance, les zaouïas ont recentré leur champ d'action sur la fonction sociale et éducative. Quelques rares zaouïas se focalisent uniquement sur les activités sociales telles que celles d'Ouled-Saïd, de Timokten et de Reggane. Ainsi, « *chaque localité avait sa zaouïa et sa confrérie d'affiliation* » (Moussaoui, 2002). Conséquemment, cette mouvance entraine deux formes de mobilité : la *ziara*, forme de pèlerinage dont le motif est purement spirituel et les voyages d'étude des étudiants *Talabat* en direction des grandes zaouïas dont le motif est l'acquisition du savoir. Aujourd'hui, le Sud-ouest a hérité un réseau dense de zaouïas d'un passé très mouvant culturellement où se croisaient les sciences et la pratique religieuse ; l'activité de quelques unes reste importante auprès la population locale et des adeptes extérieurs.

V-3-1 Les *''Ziaras''* : les petits centres s'imposent par une mobilité inter-ksar

Le Gourara a formé le berceau des zaouïas historiques qui se sont développées entre le 16ème et le 18ème siècle, comptant 21 zaouïas, dans le Touat leur nombre est de 16 et dans la Saoura, elles sont six dont les plus importantes sont celles de Kerzaz et de Kenadsa. Par contre, le Tidikelt-occidental en compte deux seulement, à Akabli et à Timokten (figure n°41).

Les adeptes de la zaouïa de Kerzaz sont majoritaires dans le Sud-ouest et le Nord-ouest de l'Algérie, en particulier dans la Basse-Saoura, dans le Touat et dans le Gourara, dans les zones steppiques de Naâma et d'El-Bayadh, dans la wilaya de Tlemcen et dans la partie est du

Maroc. Quant à la zaouïa Ziania, elle domine la région de Bechar et compte beaucoup d'adeptes de Tlemcen et d'Oujda au Maroc (Deppont E., Cappolani X., 1897) mais avec moins d'adhérents dans la Basse-Saoura et dans le Gourara. Ces fidèles se rencontrent une fois par an durant la *ziara,* durant laquelle les collectes de fonds se font, mais aussi des rituels entrainant une forme de mobilité particulière.

En effet, la *ziara* génère des mobilités temporaires sous forme de pèlerinage en direction de quelques agglomérations, parfois des petits ksour, dont la finalité est d'assister à un rituel qui s'organise dans un lieu et en un jour précis pour commémorer les biens faits d'un marabout. Ce mouvement très intense dans le Sud-ouest concerne aussi bien le Gourara que le Touat et la Saoura dont les zaouïas historiques veillent sur son organisation ou à défaut la famille descendante du marabout. Chaque Ksar a sa *ziara* une fois par an et organise à l'occasion une fête pour honorer son saint dont on compte 203 *ziara* rien que dans la wilaya d'Adrar. Ainsi, les déplacements s'effectuent en direction du ksar où existe le tombeau du saint pour lequel s'organise la commémoration. Généralement, ces *ziara* entraînent une mobilité à une échelle d'un ensemble des ksour voisins, mais peut concerner aussi tous les ksour situés à l'intérieur du territoire identitaire (Touat, Gourara, Saoura) voire aussi les territoires voisins.

Photo n°33. **Zaouïa historique de Sidi Mohammed Ben Bouziane à Kenadsa**

L'échelle de la mobilité dépend du poids historique du saint (ses miracles et son savoir), du poids culturel de la zaouïa ou du poids social de la famille qui organise cette manifestation. Ainsi, les échelles de mobilité sont différentes en fonction des rangs spirituels qu'occupaient

ces saints, hiérarchisant indirectement les lieux de cultes ou les agglomérations dans lesquelles existent leurs tombeaux. Ainsi, certaines ''*ziara''* ont une renommée qui dépasse la limite de la région et drainent des pèlerins venant même de l'étranger : ''*ziara''* de Reggani à Reggane, de Sidi-Abedelkader-el-Djilani (01 septembre, le premier jeudi, à Adrar), de Sidi-Hadj-Belkacem à Timimoun, de Sidi-Sliman à Ouchen, de Sidi-Ben-Bouziane à Kendasa. La fête du ''*Mawlid''*, date de naissance du Prophète de l'islam, est associée généralement à ces rituels.

Photo n° 34. **Visite (ziara) des adeptes originaires de la wilaya de Naâma (selon l'immatriculation du véhicule) à la zaouia de Kenadsa**

La mobilité à l'échelle des ksour du Gourara, avait été bien démontrée par Moussaoui (2002), qui a étudié la *ziara* à Timimoun : *« d'ailleurs au regard des pèlerins qui y participent, cette fête n'est pas seulement celle de Timimoun, elle concerne pour le moins tout le Gourara ».* Les pèlerins forment plusieurs cortèges dont chacun prend départ d'une localité reliée à travers son saint à Sid-el-Hadj Belkacem, saint d'un petit ksar à proximité de Timimoun. Ainsi, se forme trois principaux cortèges depuis les localités de Tinerkouk, d'Ouled-Saïd et d'Ouled-Aissa. Les pèlerins dans leur route vers Timimoun font plusieurs haltes aux niveaux des stations bien connues pour se regrouper en un seul cortège, d'abord à Ouled-Saïd puis à Massine. Le circuit se caractérise par des visites à une série de tombeaux situés sur ce

parcours. Le premier cortège démarre de Tinerkouk en passant par les principaux ksour de la partie est de Timimoun, Sammouta, Ouled-Saïd, Kali Massine et se termine à Zaouiet-el-Hadj-Belkacem. Ce parcours dure sept jours avant de toucher sa fin à la Zaouiet-el-Hadj-Belkacem. Sur un autre plan, ce rituel rappelle l'importance des petites localités éclipsées par l'importance qu'a prise Timimoun, « *c'est la manière qu'à choisi l'ordre anthropologique pour se rebeller contre le pouvoir officiel et centralisateur. Timimoun, capitale coloniale et ensuite chef-lieu de daïra après l'indépendance, monopolise le pouvoir depuis presque un siècle. Elle n'a pas autant réussi à effacer de la mémoire locale, ni l'importance de Tabelkoza, ensuit dans les dunes de Tinerkouk, ni les splendeurs passées des Ouled-Saïd* » (Moussaoui A., 2002).

V-3-2 Réseaux des zaouïas et mobilité des *''talabat''* : une autre forme d'intégration des agglomérations dans le réseau urbain

Les zaouïas éducatives sont très actives dans l'enseignement, elles sont dotées par des salles d'accueil et d'enseignement, des dortoirs et des réfectoires. Ayant une réputation nationale voire internationale, ces zaouïas sont fréquentées par des étudiants ''*talbat*'' qui sont pris en charge durant leurs études par l'institution elle-même. Dans le Sud-ouest 31 zaouïas sont actives ayant un nombre total d'élèves de 9 195. En 2008, la wilaya d'Adrar seule en compte 8 475 élèves et 25 zaouïas ; 68% des élèves sont externes et révèlent l'importance de la mobilité des *talabat* dans cet espace. La majorité de ces zaouïas se concentre dans le Touat avec un total de 19 zaouïas, contre 05 pour le Gourara (figure n°41). La ville d'Adrar est dotée de quatre zaouïas avec plus de 1 600 élèves, dont celle de cheikh Mohamed-Ben-Lekbir se réjouit d'une grande réputation.

L'existence ou non d'une zaouïa dans une agglomération est déterminée par l'histoire et la structure ethnique de celle-ci. Outre le support idéologique et historique, la dimension financière est à ne pas écartée : la zaouïa est appelée à s'autofinancer en mobilisant son réseau d'adeptes pour collecter des fonds et recruter de nouveaux élèves. Beaucoup de zaouïas possèdent aussi des jardins en forme de *habous* (biens fonciers appartenant aux institutions religieuses), lui permettant de diversifier ces ressources. C'est pour cela que les *merabtine* et les *chorfa* sont mieux placés pour en profiter. C'est ainsi que les grandes zaouïas éducatives se trouvent dans les agglomérations les plus peuplées telles qu'à Adrar, Timimoun, Zaouiet-Kounta, Tamentit, Sali ou même Bordj-Badji-Mokhtar récemment.

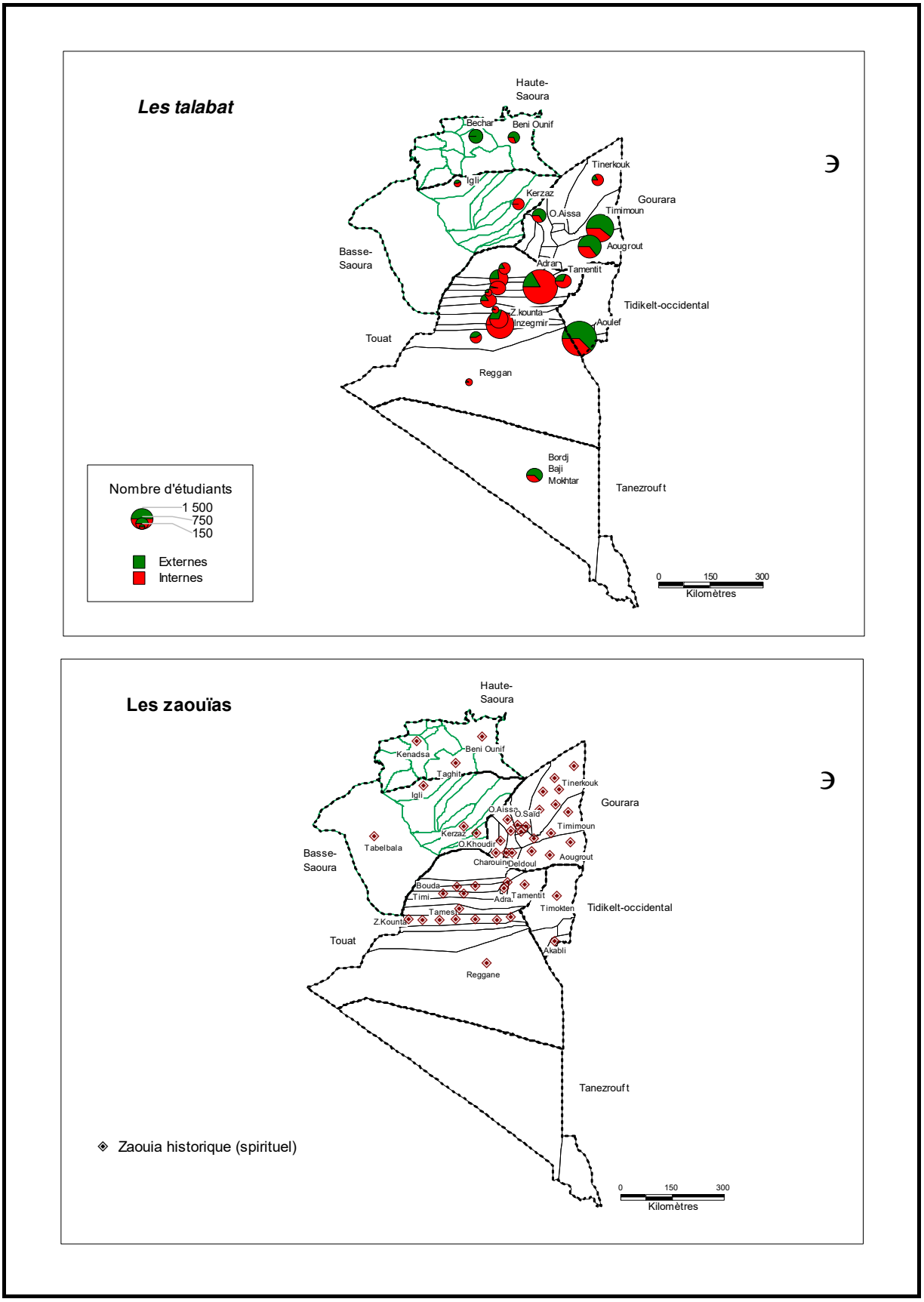


Figure n°41. **Répartition des zaouïas et des *talabat* dans les Sud-ouest algérien**

Implantées dans les agglomérations les plus importantes de la zone d'étude et ayant un support idéologique, historique et une renommée qui dépasse le seuil local : trois zaouïas nous intéressent pour examiner leur échelles de recrutement afin de pouvoir reconstituer les réseaux de mobilité. Il s'agit de la Zaouïa d'Adrar, de Timimoun et de Reggane.

a- Nouvelle zaouïa pour un nouveau rôle régional de la ville : Cas de la Grande Zaouïa d'Adrar

Ayant pour doctrine *Tarika* la Moussaouia Kerzazia, la grande zaouïa d'Adrar n'a cessé d'évoluer depuis sa fondation à Adrar par son maître spirituel cheikh Mohammed-Ben-Lekbir en 1950. Le nombre d'étudiants *talabat* formés jusqu'aujourd'hui est estimé à plus de 20 000, soit une moyenne de 1 000 étudiants par an dans les deux dernières décennies (10). Une nouvelle infrastructure moderne a été mise en place ces dernières années comportant des salles de prière, d'enseignement et de conférence, des dortoirs, une cantine et une bibliothèque, dont le financement est assuré par les dons de ses fidèles (voir photos n°35, 36).

Sur le plan spatial, on constate que la mobilité des étudiants de la zaouïa ne concerne pas uniquement le Touat mais aussi le Gourara, le Sud algérien, le Nord du pays et quelques pays voisins (figure n°42). Ce rayonnement touche toute la partie Nord-ouest du pays où 25% des étudiants de la zaouïa y sont originaires.

Tlemcen, réputée par ses écoles religieuses prestigieuses, est en première position des départs vers Adrar. Elle tisse avec la Zaouïa d'Adrar de fortes relations, du fait que le cheikh Mohammed-Ben-Lekbir y a fait ses études. Mascara, où l'enseignement religieux occupe toujours une place prépondérante dans la société locale, entretient des relations importantes avec le Sud algérien où les confréries sont actives, d'autant plus que Mascara compte un nombre considérable des tribus *chorfa* qui préservent des relations sociales avec les habitants de Tlemcen, de Mostaganem et du Touat par le biais de ces confréries. Oran et Mostaganem constituent à leur tour des pôles religieux par la présence de certaines confréries et par leur ouverture sur les autres villes et douars de la région Nord-ouest (11).

---

(10) Depuis le décès de son fondateur en 1998, la zaouïa d'Adrar a connu une légère régression de ses étudiants
(11) cheikh Mohammed Ben Lekbir a tissé des relations d'amitié avec plusieurs cheikhs de zaouïas (Belkaid, Bendaoud, Boufeldja….) dans cette région durant ces voyages.

Photo n° 35. **Projet d'extension de la zaouïa de cheikh Mohammed-Ben-Lekbir à Adrar (2008)**

Photo n° 36. L**a zaouïa de cheikh Mohammed-Ben Lekbir à Adrar, après fin de travaux (2009)**

Excepté le Nord-est algérien, toutes les régions des Hautes Plaines Steppiques et du Sahara sont reliées à la zaouïa d'Adrar, même si le nombre d'étudiants est moins important, du fait qu'il existe une forte mouvance par rapport aux zaouïas locales dans ces zones (12).

Sur le plan local, Timimoun et Charouine dans le Gourara représentent les premières communes de la wilaya d'Adrar, pourvoyeurs d'étudiants à cette zaouïa. Timimoun fut la première destination du fondateur de la zaouïa cheikh Mohammed-Ben-Lekbir après son retour de Tlemcen en 1943, suite à l'appel de ses notables pour la mise en place d'une grande école coranique (13). Dans le Touat, excepté Reggane (14), la zaouïa amasse des étudiants de l'ensemble des localités. Par effet de proximité, trois communes ressortent : Bouda, le lieu natal du cheikh, Timmi, une commune du groupement actuel de la ville d'Adrar et la commune d'Adrar, le siège de la zaouïa (la grande mosquée). Zaouiet-Kounta, autrefois pôle religieux et lieu de concentration de plusieurs zaouïas, voit ses relations se renverser en faveur de la zaouïa d'Adrar dont le poids du cheikh est indiscutable.

Les voyages de cheikh et ‘‘ses miracles’’, ont contribué à mobiliser un capital relationnel qui continue d'attribuer à la zaouïa le même rôle après le décès de son cheikh. Si la zaouïa a réussi à recruter tant d'étudiants de différentes origines, c'est parce qu'elle a su valoriser ses réseaux mais aussi parce qu'elle tient un discours conçu autour du personnage de son fondateur cheick Mohammed-Ben-Lekbir, qui se réjouissait des ’’*karamat*’’ (miracles). Ces ’’miracles’’ sont sollicités par les différentes catégories sociales de la population locale et extérieure, voire même par des politiques et les entrepreneurs.

b- <u>Les zaouïas historiques soutiennent l'intégration des petits centres dans le réseau urbain: cas des zaouïas de Reggane et Timimoun</u>

Les deux zaouïas de Reggane (Moulay Reggani) et de Timimoun ont un effectif certes modeste, mais elles rayonnent au-delà des limites communales pour concerner aussi bien les wilayas du Nord algérien que les pays du Sahel surtout pour la zaouïa de Reggane.

(12) Cette zone compte un nombre important des zaouïas.
(13) cheikh quitta Timimoun en 1948 suite à la fermeture de son école sous prétexte qu'un des enseignants, battait ses étudiants, mais la vraie cause réside dans sa vision politique indépendantiste vis-à-vis le colonialisme.
(14) la présence de la grande zaouïa de Reggani au sud du Touat semble avoir limité les relations avec la zaouïa d'Adar.

Fondée au 17ème siècle à Reggane, la Zaouïa de Moulay Reggani adopte une doctrine de la mouvance de la *kadiria*, a un poids déterminant dans l'histoire de la région dont le rituel célébrant le *Maoussim* (01 Mai, date du décès du cheikh Moulay-Abdlah-Reggani,) draine des milliers d'adeptes depuis toutes les régions de l'Algérie et les pays voisins, du Sahel, en particulier Mali et Niger (Ibrahim A., 2010).

Quant à la place de la zaouïa dans le mouvement d'enseignement, elle est active plutôt dans le Touat où Zaouiet-Kounta et Tamentit sont les principales stations des départs des *''talabat''* vers cette zaouïa et ce malgré l'existence de grandes zaouïas dans ces localités. La zaouïa de Reggani exerce une attractivité au niveau des localités de Bordj-Badji-Mokhtar dans le Tanezrouft et de Zaouiet-Debagh dans le Gourara. Si pour Bordj-Badji-Mokhtar cette influence s'explique par la mouvance de ce courant sur l'axe Zaouiet-Kounta-Gao, la mouvance à Zaouiet-Debagh est plutôt due à l'existence de quelques adeptes de la même doctrine à savoir la Kadiria (figure n°42). Au niveau national, la mobilité des étudiants vers cette zaouïa est faible et ne concerne que les wilayas de Tindouf et de Tamanrasset au Sahara, de Blida, Tipaza et Boumerdès au Nord-centre et de Mascara, Tiaret et El-Bayadh à l'Ouest.

A Timimoun, la zaouïa de Sidi-M'hamed-Boughrara exerce des influences dépassant l'échelle locale dont la mobilité extra-wilaya est marquante notamment en provenance des wilayas sahariennes et des wilayas du Nord (figure n° 42). La wilaya de Ghardaïa compose 20.8% des lieux de résidences des étudiants de la zaouïa. Ceci s'explique non seulement par la proximité, mais aussi par les relations sociales que véhiculaient, depuis longtemps, les Chaânba nomades qui fréquentaient Timimoun. Metlili et Berriane, deux localités constituent les lieux de stationnement de cette tribu et représentent les seuls lieux de résidence des étudiants provenant de Ghardaïa. Avec une part moins importante, s'affiche les mobilités en provenance de Tamanrasset, Ouargla et Bechar dont la faiblesse s'explique par les limites des liens sociaux qui relient ces zones avec Timimoun. Par ailleurs Tlemcen, Mascara, Naâma et El-Taref constituent des wilayas de résidence de la majorité des étudiants externes avec 10% chacune. Ces relations s'inscrivent dans la continuité des liens historiques qui ont caractérisé les échanges économiques et les migrations entre Timimoun et ces espaces, à l'exception d'El-Taref, à l'extrême Nord-est, où les relations sont véhiculaient par la doctrine de la *kadiria* qui a beaucoup d'adeptes dans l'Est algérien et en Tunisie.

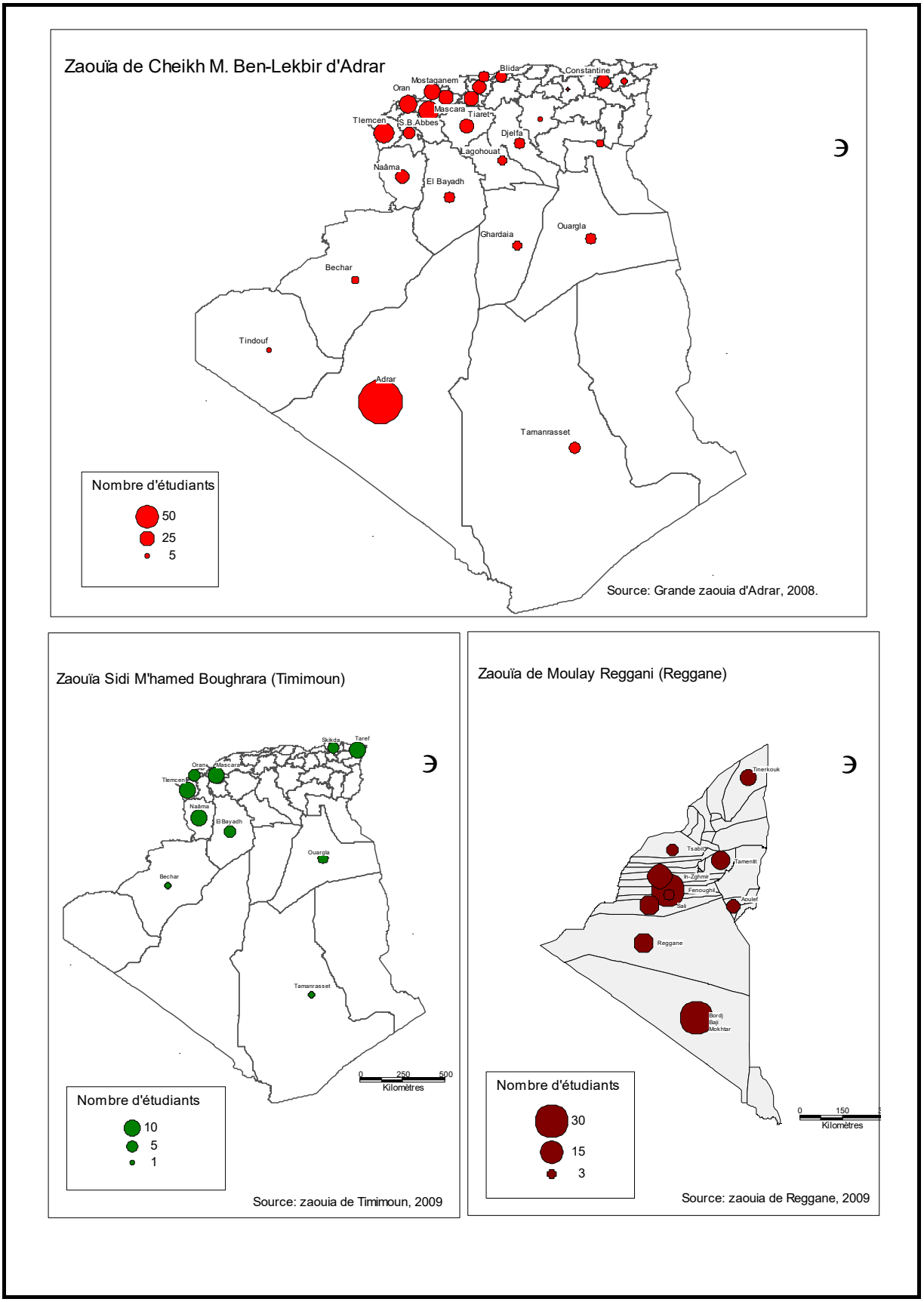


Figure n°42. **Répartition des *talabat* des zaouïas dans les Sud-ouest algérien selon leurs lieux de résidence**

Conclusion

Le Sud-ouest représentent est aujourd'hui structuré par de véritables villes qui organisent l'espace en fonction de leur strate et modulent les flux selon plusieurs échelles; les relations ville-campagne sont au cœur de cette dynamique. La mise en place de nouveaux équipements a contribué au développement d'une mobilité d'une part, locale, limitée aux communes voisines pour les villes intermédiaires et d'autre part, régionale voire nationale et internationale pour les agglomérations chefs-lieux de wilaya. La taille de l'équipement et la qualité des prestations hiérarchisent les échelles d'attraction. En effet, les aires de prestations sanitaires sont stratifiées en fonction du rang des villes : le rayonnement de Bechar (une grande ville) s'étale dans toute la région du sud-ouest et la partie sud de la Steppe oranaise, celui d'Adrar (une ville moyenne) concerne toute la wilaya d'Adrar (Gourara, Touat et Tidikelt) et celui Beni-Abbès ou Reggane (petite ville) ne dépassent pas les communes limitrophes. Cependant, les aires de provenance des élèves de l'enseignement secondaire se sont rétrécies du fait de la réalisation de plusieurs établissements scolaires dans les centres semi-ruraux et dans quelques centres ruraux, notamment dans la wilaya d'Adrar. Malgré cela, la mobilité des élèves qui fréquentent les lycées situés dans les deux chefs-lieux de wilaya, reste importante. Elle touche les communes rurales en particulier dans la wilaya de Bechar. Réalisée dans les décennies précédentes, cette génération d'équipement a été dotée par de grands moyens d'accueil. Actuellement, ces équipements comblent le déficit des autres lycées face à l'évolution de la population scolarisée dans les communes rurales. Quant à l'enseignement supérieur, il a donné une vocation régionale aux deux chefs-lieux de wilaya depuis l'installation des deux universités ; leur influence s'est étalée sur les espaces sahariens et steppiques du Nord-ouest.

L'arrivée des nouveaux commerçants du Nord algérien a permis aux villes d'Adrar et de Timimoun de réactiver les échanges commerciaux locaux en direction des agglomérations semi-rurales et rurales qui se disposent d'un appareil commercial de détail. Devant l'ampleur de développement du commerce de gros de ces deux villes, l'influence de Bechar s'est réduite. De nouvelles relations commerciales spécialisées ou plutôt segmentées sont tissées avec les commerçants des grandes villes et des métropoles du Nord du pays (Sétif, Oran, Alger et Ghardaïa) développant ainsi des réseaux d'échange en inter- connexion avec la partie transsaharienne, notamment sur l'axe du Mali.

Sur un autre aspect d'échange, le rôle éducatif des zaouïas reste ancré dans les traditions de ces espaces, notamment dans le Touat, moins dans le Gourara et encore moins dans la Saoura. La mobilité des *talabat* témoigne de l'importance culturelle de cette mouvance dans les espaces les moins urbanisés. Les échelles de recrutement des *talabat* diffèrent ainsi d'une zaouïa à une autre et ce, en fonction de son histoire, de sa doctrine *tarika*, de ces moyens financiers et du poids spirituel de son cheikh. La mobilité des *talabat* dépasse souvent les limites des sous ensembles identitaires pour concerner les wilayas sahariennes, les wilayas du Nord-ouest en particulier et les pays du Sahel. Ceci témoigne de la continuité des influences pratiquées par certaines zaouïas sur ces espaces même si leurs marges de manœuvre se sont rétrécies et se révèlent limitées par rapport à l'image de puissance que leur a attribuée l'opinion publique et ce, malgré le parrainage que leur assurent les politiques et l'Etat pour contrecarrer le mouvement *salafistes* ces dernières années.

Si les zaouïas dominaient et encadraient ces relations d'échanges depuis longtemps pour la majorité des villes sahariennes et subsahariennes, la nouvelle dynamique urbaine a également donné aux villes du Sud-ouest un pouvoir économique et administratif qui leur a permis de réguler les échanges spatiaux et de contribuer à la nouvelle organisation spatiale de la région. Désormais, de nouveaux acteurs gèrent, contrôlent et régulent les échanges de la ville d'Adrar, qui devient un espace ouvert à de nouveaux enjeux, un espace qui échappe peu à peu au contrôle de la notabilité locale qui se rassemble autour des confréries.

Chapitre VI

Transports dans le Sud-ouest algérien : accélération des échanges ville-campagne et des mobilités sahariennes

Bien que le processus de désenclavement du Sahara a été entamé pendant la colonisation, mais ce n'est qu'après l'indépendance qu'il a été quasiment achevé, entrainant l'évolution des déplacements et restructurant le fonctionnement spatial autour d'un ensemble de villes. L'Etat à travers plusieurs plans de développement avait inscrit la réalisation, le prolongement et le revêtement des routes qui ont constitué la colonne vertébrale d'intégration politique de ces espaces. Cependant, un grand effort a été poursuivi pour la réalisation ou la réhabilitation des aéroports, dont le transport aérien avait bien été choisi comme support soutenant le transport terrestre.

La mise en place de nouvelles infrastructures de transport conjuguée au développement de la motorisation a révolutionné le mode de déplacement dans les espaces sahariens du Sud-ouest algérien, entraînant une nouvelle organisation de l'espace. Le transport que ce soit aérien ou terrestre, matérialise spatialement les relations d'échange et les mobilités à travers plusieurs échelles. Ainsi, l'analyse des réseaux de transports et leurs fréquences nous permettent non seulement d'approcher l'offre mais aussi d'illustrer la manière de fonctionnement du réseau urbain. Dans ce volet, nous nous sommes référés aux données des Directions des transports des deux wilayas pour quantifier et spatialiser les réseaux de transports. La question de l'usage de la route ou bien du trafic des véhicules a été abordée par des comptages effectués sur terrain dans les entrées et les sorties de villes.

VI-1 Réseau de transport : trafic dense à l'échelle régionale et locale

La mise en réseau des villes du Sud-ouest algérien s'est articulée sur les différents modes de transport qui matérialisent spatialement le fonctionnement du réseau urbain. La formation et l'évolution de ces réseaux de transports répondent aux interdépendances qui se caractérisent par des flux d'échange et de déplacement définissant ainsi, les types de relations qu'entretient chaque ville avec les autres espaces, à savoir les relations interurbaines et les relations ville-campagne. Ces flux, résultent du processus de spatialisation des relations administratives, économiques, sociales et culturelles, dépendant de l'armature et du réseau urbain de la région comme ils sont conditionnés par le mode opérationnel de gestion des transports qui relèvent

du contexte politique et économique du pays. Ainsi, il est primordial pour la compréhension des mobilités sahariennes d'aborder la question des réseaux de transport, du trafic routier et du réseau urbain.

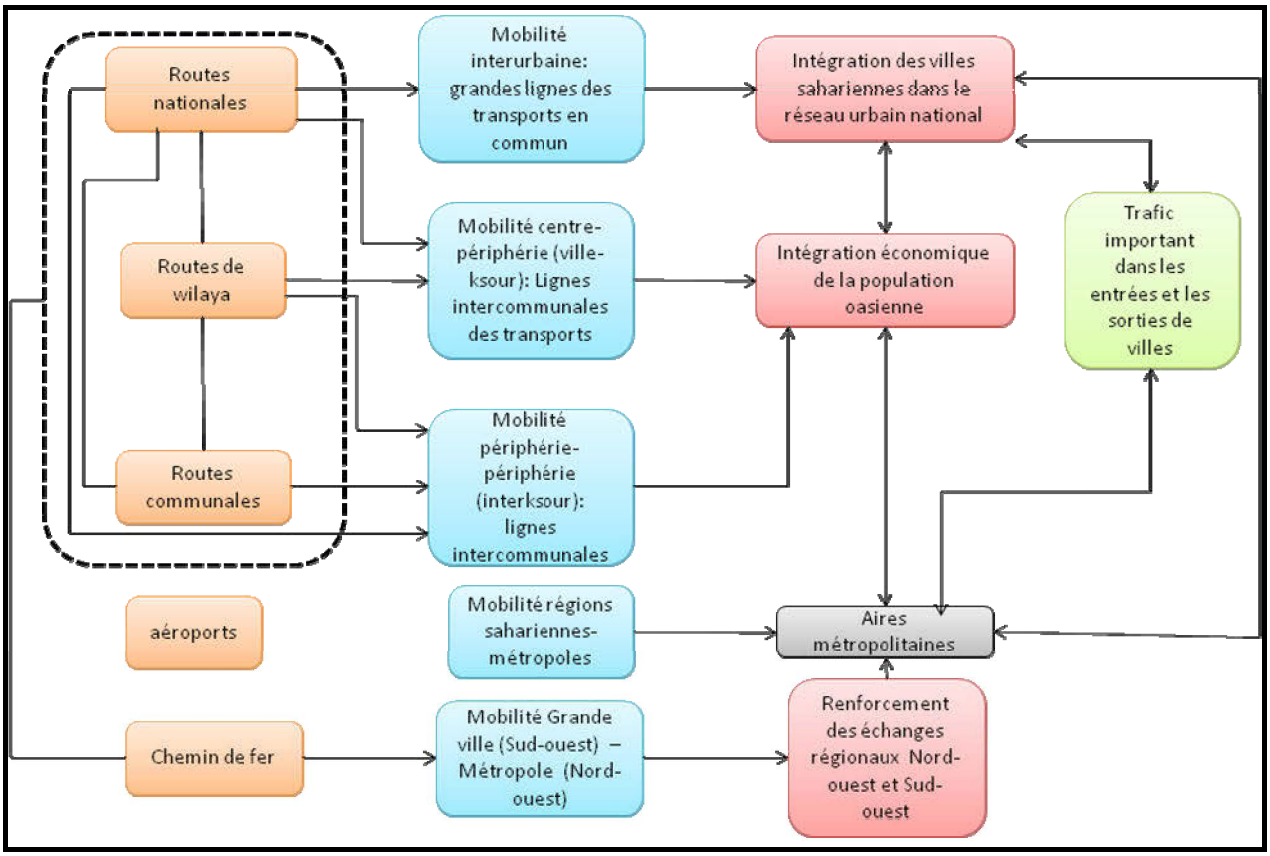


Figure n°43. **Infrastructures de transports, réseau urbain et mobilité**

VI -1-1 Transport aérien : mobilité restreinte réorientée vers les grandes villes du Littoral

Moyen efficace et rapide pour désenclaver les zones sahariennes, la desserte aérienne des zones intérieures a connu son apogée après l'indépendance ; le Sud-ouest algérien s'est doté de trois aéroports reliant les villes de Bechar, d'Adrar et de Timimoun aux autres régions du pays via la compagnie d'Air Algérie qui a opère dans le transport des voyageurs et du fret. Si la mise à niveau des deux aéroports des deux chefs-lieux de wilaya est justifiée, la valorisation d'une telle infrastructure à Timimoun vient pour faire face au problème de la spécificité du réseau urbain dans la wilaya d'Adrar. Celui-ci est caractérisé par la faiblesse de sa densité dans la mesure où la distance entre les centres urbains est très importante, d'autant plus que Timimoun a acquis des infrastructures hôtelières destinées pour une fonction

touristique, bien développée dans les années 1970 et 1980. Nous aborderont, l'analyse du trafic dans les deux aéroports des deux chefs-lieux de wilaya car non seulement leur fréquence est plus importante mais aussi les dessertes sont plus diversifiées ; d'autant plus que ces deux villes sont les plus importantes dans la région.

Le trafic aérien dans l'aéroport de Bechar se conjugue bien avec le nouveau contexte politique et économique du Sahara. Le trafic des voyageurs était de l'ordre de 24 000 voyageurs par an en 1954, il a atteint 140 000 voyageurs au début des années 1990, pour chuter à 72 000 voyageurs en 2006. Ce recul des fréquences des voyageurs est dû dans les dernières années à la suppression de plusieurs vols (figure n°44). Cet aéroport desservait jusqu'aux dernières années précédentes essentiellement, la capitale en raison de quatre vols par semaine soit 50 000 voyageurs, Oran par de deux vols aller-retour en moyenne par semaine soit 20 000 voyageurs, comme il desservait Tlemcen et Constantine dans le Tell par un vol aller-retour par semaine. Au Sud, il desservait Adrar, Ghardaïa, Timimoun et Tindouf par un vol aller-retour par semaine. Mis à part des trois dessertes (Alger, Oran, Tindouf), les autres destinations ont été supprimées. Quant au transport de fret, il est constitué de 183t. de marchandises et 19 t. de fret postal (journaux) entrant et de 15 t. de marchandises et 11 t de fret postal dans le sens inverse.

Plus au Sud, le trafic aérien via l'aéroport d'Adrar permet de relier rapidement le Touat aux autres régions et villes du pays, car le Gourara est doté d'un aéroport situé à Timimoun. Desservi une fois par semaine Alger à l'époque coloniale, cet aéroport a diversifié ses dessertes après l'indépendance pour concerner d'autres villes du Nord et du Sud algérien. Requalifié en 1982 pour l'aviation civile, l'aéroport d'Adrar (Cheikh Mohamed Ben Lekbir) a été classé au deuxième rang en 1989 en mois d'avril (décret 89/50). Une classification qui l'intègre dans le réseau des vols internationaux ; pour assurer spécialement des vols du pèlerinage en direction de Djedda en Arabie Saoudite. Quant aux dessertes nationales, elles ont concerné aussi bien les deux métropoles du Nord à savoir Alger et Oran, desservies respectivement par trois et deux vols (aller-retour) par semaine, que les villes sahariennes comme Ouargla, In-Amenas, In-Salah, Ghardaïa, Tamanrasset et Bordj-Badji-Mokhtar avec

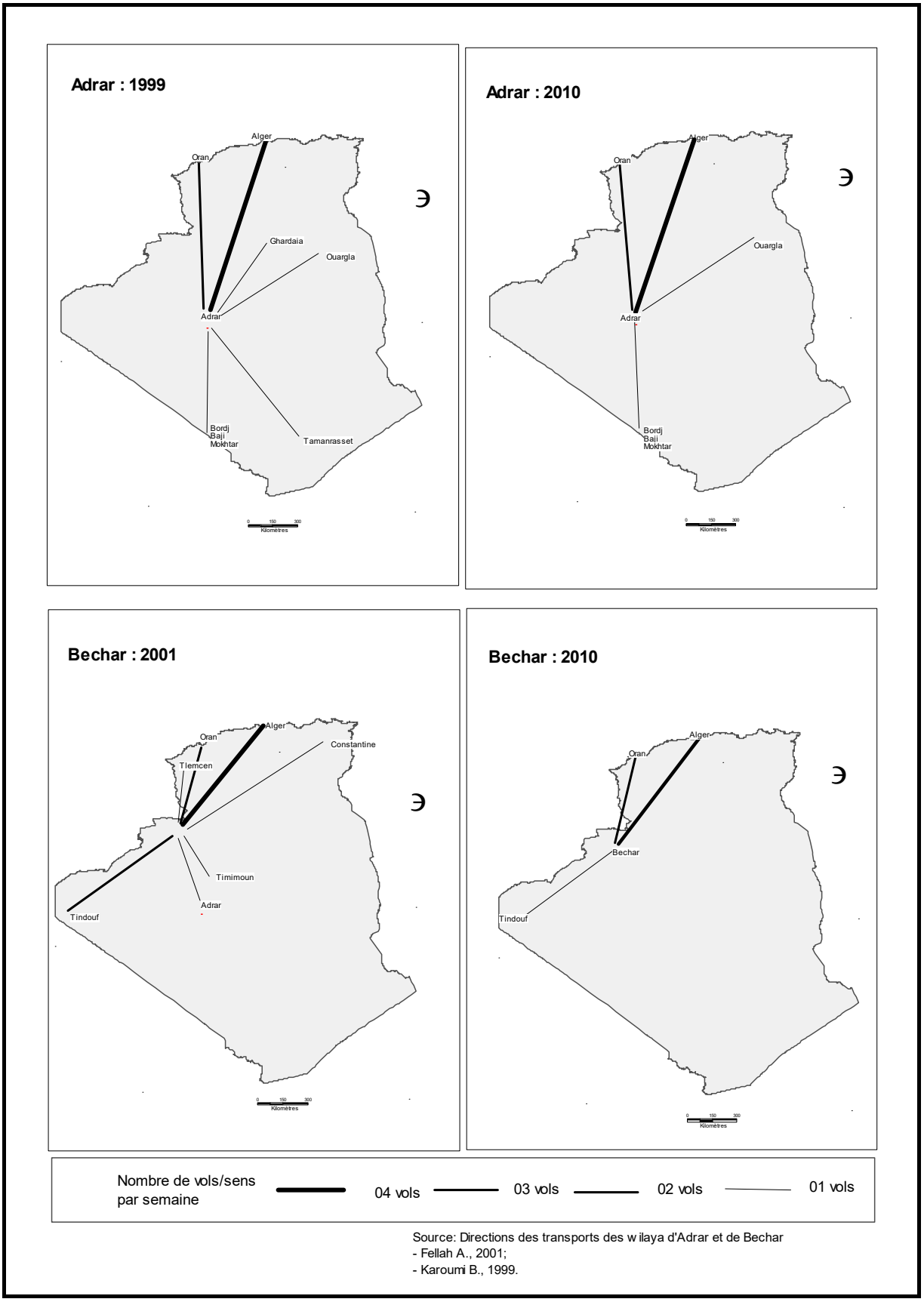


Figure n°44. **Réseau du transport aérien des villes du Sud-ouest algérien**

une fréquence moins importante, soit un vol aller-retour par semaine. Ces dessertes ont subi le même destin que celles de Bechar dont le nombre de voyageurs n'a cessé de reculer. Jugés non rentables, les vols de Tamanrasset, Ghardaïa, In-Amenas et In-Salah, furent supprimés. Le nombre de voyageurs en 2005 a été estimé à 46 562 seulement. Le recours à ce moyen de transport s'explique par rapport à l'importance de la distance qui sépare la région quant aux villes du Nord du pays, en particulier Oran et Alger.

Une enquête sur les origines géographiques des passagers de deux vols : Alger- Adrar et Oran-Adrar, menée en mois de mars 2000 par Keroumi B. (1999), avait démontré que les dessertes aériennes sont empruntées majoritairement par des passagers originaires du Nord du pays, révélant une mobilité extra-saharienne qui est générée par un le nouveau rôle régional de la ville d'Adrar. En effet, l'installation d'une population extérieure originaire du Nord, constituée de cadres et de commerçants, dans les villes du Sud-ouest a sans doute marqué l'évolution du transport aérien dans cette région; seulement 10% des voyageurs résident dans la région. Ainsi, la totalité des passagers du vol Alger -Adrar sont originaires de l'Algérois et de la Kabylie, avec 45% pour la première zone et 35% pour la deuxième. Pour le vol Oran - Adrar, la quasi-totalité des passagers sont originaires du Nord-ouest, en particulier d'Oran avec 48%. Les villes de Sidi-bel-Abbes et de Saïda viennent en deuxième position avec 16% et 14% respectivement, celle d'Aïn-Témouchent constitue 10% et enfin Tlemcen et Mascara ont une part de moins de 10%.

VI -1-2 Le réseau de transport terrestre des voyageurs : évolution spectaculaire

Monopolisé par l'État par le bais des entreprises publiques, le transport des voyageurs dans les années 1970 et 1980 n'a pas pu répondre aux besoins de déplacements des voyageurs dans toutes les directions. La Société Nationale de Transport de Voyageurs (SNTV) assurait des dessertes des grandes lignes reliant les centres urbains les plus importants. Restructurée en cinq entreprises régionales en 1984 (Ouest, centre, Est, Sud-est et Sud-ouest) (Matouk A., Abeille M., 1994), l'entreprise de transport de voyageurs du Sud-ouest avait pris le relais mais sans succès, car cette entreprise avait eu des problèmes financiers énormes et son parc enregistrait un taux d'immobilisation important ; elle dépendait des finances publiques pour combler son déficit. En conséquence, le nombre de véhicules et de voyageurs n'a cessée de reculer entre 1998 et 2006 (tableau 30). A l'échelle locale, le code de la wilaya et de la commune attribuait aux collectivités d'assurer des dessertes internes par des entreprises

publiques locales qui sont sous leur autorité. Mais, il est à signaler qu'aucune entreprise n'a été créée dans ce sens dans les deux wilayas.

Tableau n°30 **Moyens et activités de l'Entreprise de Transport de Voyageurs du Sud-Ouest (T.V.S.O.) - Années 1998 à 2006**

Année	Nombre de véhicules	Nombre de voyageurs	Kilomètres parcourus	Personnel en activité
Unité	Nombre	Millier	10^6 Km	Nombre
1998	28	350	1,3	101
1999	25	206,5	1,8	96
2000	24	117	1,4	96
2001	24	83	1	96
2002	15	67	0,7	97
2003	13	33	0,4	82
2004	13	23	0,2	79
2005	…	…	…	…
2006	…	…	…	…

Source : E.P.T.V.S.O : 1998 à 1999
Ministère des Transports : 2000 et 2001
E.P.T.V.S.O :2002 & 2003 & 200

Si la route était au centre des projets de développement, les entreprises publiques de transport ont échoué dans leur mission à cause de la faillite du modèle économique socialiste totalitaire appliquée au lendemain de l'indépendance. Ce n'est qu'après l'apparition de la loi 88/17 du 10 mai 1988 que le réseau de transport en commun s'est développé réellement au Sahara, notamment dans la dernière décennie, avec l'avènement de nouvelles petites entreprises utilisant des autocars modernes (voir photo 37).

Une nouvelle loi sur les transports terrestres a été promulguée en 2001 ; elle a défini les prérogatives et les missions de chaque acteur (entreprises et collectivités locales) mais, elle a mis essentiellement l'accent sur la mise en place des plans de transport sur les différentes échelles territoriales (au niveau : national, de wilaya et des agglomérations urbaines). Par conséquent, la libéralisation des transports a permis de promouvoir les déplacements dans le Sahara algérien ; pour Adrar et Bechar dont les flux se conjuguent parfaitement avec les flux

migratoires nationaux, se définissent des axes relationnels qui se démarquent par l'intensité des échanges et des mobilités.

Photo37. **Autocars de marque chinoise, desservant Oran-Bechar-Adrar (entreprise privée)**

Photo n°38. **Gare routière des grandes lignes à Bechar (concession privée)**

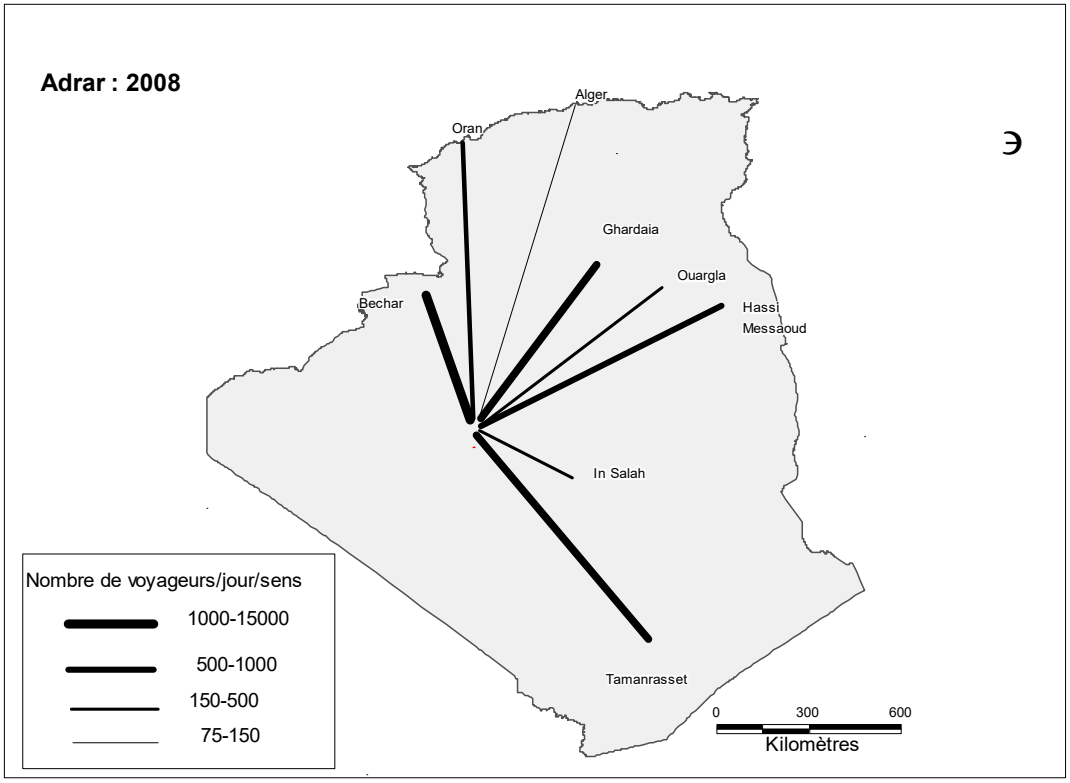
VI-1-2-1 Grandes lignes de transport des voyageurs : exclusion des petites villes

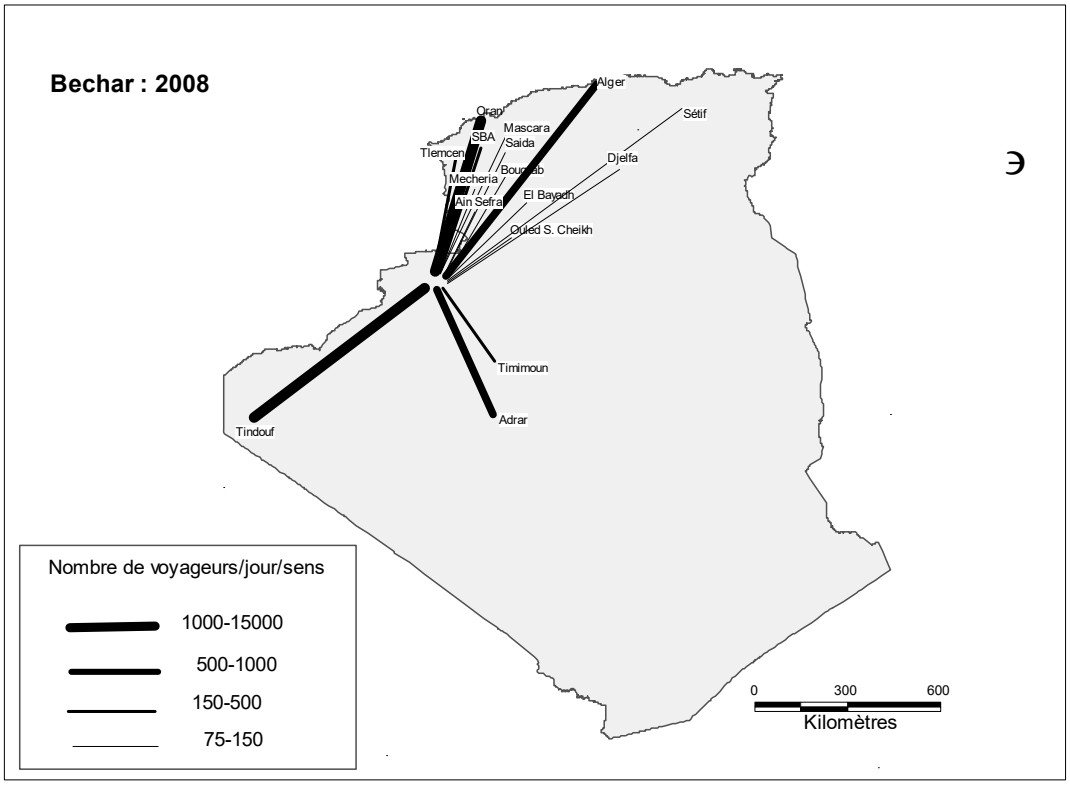
Sur le plan des déplacements inter-wilayas ou ce qui est appelé les grandes lignes, les chefs-lieux de wilaya sont les mieux dotés, car ils sont reliés par des dessertes directes avec les grandes villes quelle que soit leur situation géographique, au Nord ou au Sud. Quant aux autres villes de rang inférieur, elles ne sont jointes à l'espace national qu'à travers des points d'arrêts des grandes lignes qu'effectuent les autocars dans leur passage, excepté Timimoun qui est dotée par des dessertes directes en direction d'Oran, de Bechar et de Ghardaïa, mais elle bénéficie aussi des dessertes des grandes lignes de la ville d'Adrar dans les directions est, nord-centre et nord-est. Par ailleurs, la majorité des petites villes ne sont pas raccordés à ce réseau de façon directe, sauf pour les centres urbains sillonnés par une grande ligne reliant deux importantes villes ou chefs-lieux de wilaya. Si Beni-Ounif est desservie par le réseau reliant Bechar aux villes du Nord, Abadla est desservie par le biais des grandes lignes de Tindouf et d'Adrar via Bechar. Beni-Abbès est conjuguée dans la même logique de circulation à savoir l'axe Adrar-Bechar. Quant à Kenadsa, elle se retrouve isolée de ce réseau et dépend de Bechar à 20 km. Les agglomérations de Reggane et Aoulef s'insèrent dans les dessertes Tamanrasset-Adrar.

Ainsi, les grandes lignes desservant la ville d'Adrar s'orientent vers les grandes villes sahariennes et affirment l'existence de fortes relations intra-sahariennes. Ces lignes sont les mieux dotées en nombre d'autocars, en particulier dans les directions de Bechar, de Ghardaïa, de Tamanrasset, de Hassi-Messaoud et d'Ouargla (figure n°45). L'intensité de ces flux reflète la densité des relations fonctionnelles et sociales qu'entretient la ville d'Adrar avec ces régions. Bechar vient en première destination des déplacements du fait qu'elle est la grande ville la plus importante et la plus proche où se concentrent les services à caractères régional (directions régionales de plusieurs entreprises et banques). A ceci s'ajoutent les différentes relations qui ont toujours relié les deux agglomérations depuis la période précoloniale par le biais des confréries religieuses, le commerce caravanier puis pendant la colonisation par la fonction administrative de Bechar. Ghardaïa en seconde position, constitue aussi bien une destination commerciale qu'un point de transit vers les Nord-centre et le Nord-est. Les relations sont aussi historiques et sociales avec l'existence d'une forte population Chaânbi depuis la colonisation. Quant à la fréquence de la ligne Adrar-Hassi-Messaoud-Ouargla, elle s'explique par le poids économique qu'entraîne les pôles pétroliers à travers la mobilité liée à l'emploi ; enfin, Tamanrasset est un autre point de transit mais cette fois vers les pays du

Sahel d'autant plus qu'une partie de la population d'Adrar est constituée de Touaregs sahéliens (quartier Bni-Ouskout), qui préservent leurs relations avec Tamanrasset. Enfin, les lignes desservant Oran et Alger sont fréquentées d'une part par une majorité d'étudiants du fait que les deux universités d'Adrar et de Bechar ne disposent pas de toutes les spécialités, et d'autre part, par beaucoup de voyageurs empruntant ces dessertes souvent pour effectuer des visites familiales ça et là ; sachant bien qu'il existe de forts mouvements migratoires entre Adrar les villes citées ci-dessus.

A Bechar, les grandes lignes sont plutôt orientées vers les régions du Nord-ouest et le Sud-ouest (figure n°45). Les dessertes les plus importantes sont en direction des villes sahariennes à savoir Tindouf et Adrar, avec plus de 1 500 voyageurs/ jours (aller-retour) pour la première et 1 000 voyageurs jours (aller-retour) pour la deuxième. Ces relations sont encadrées par le rôle régional de Bechar et son influence sur ces zones. Si ces relations sont intenses avec Tindouf, c'est parce que la mobilité des militaires est importantes, d'autant plus que Bechar représente le point d'escales vers d'autres régions du Nord. Quant aux déplacements vers Oran, ils sont le produit des influences de la métropole oranaise sur le Sud-ouest, d'autant plus que ces relations se conjuguent bien avec les flux migratoires nationaux. D'autres axes représentent une forte mobilité notamment vers les Hautes Plaines Oranaises, et les zones telliennes de l'Ouest.





Source: Directions des transports des w ilaya d'Adrar et de Bechar.

Figure n°45. **Réseaux nationaux des transports routiers de voyageurs des villes du Sud-ouest algérien**

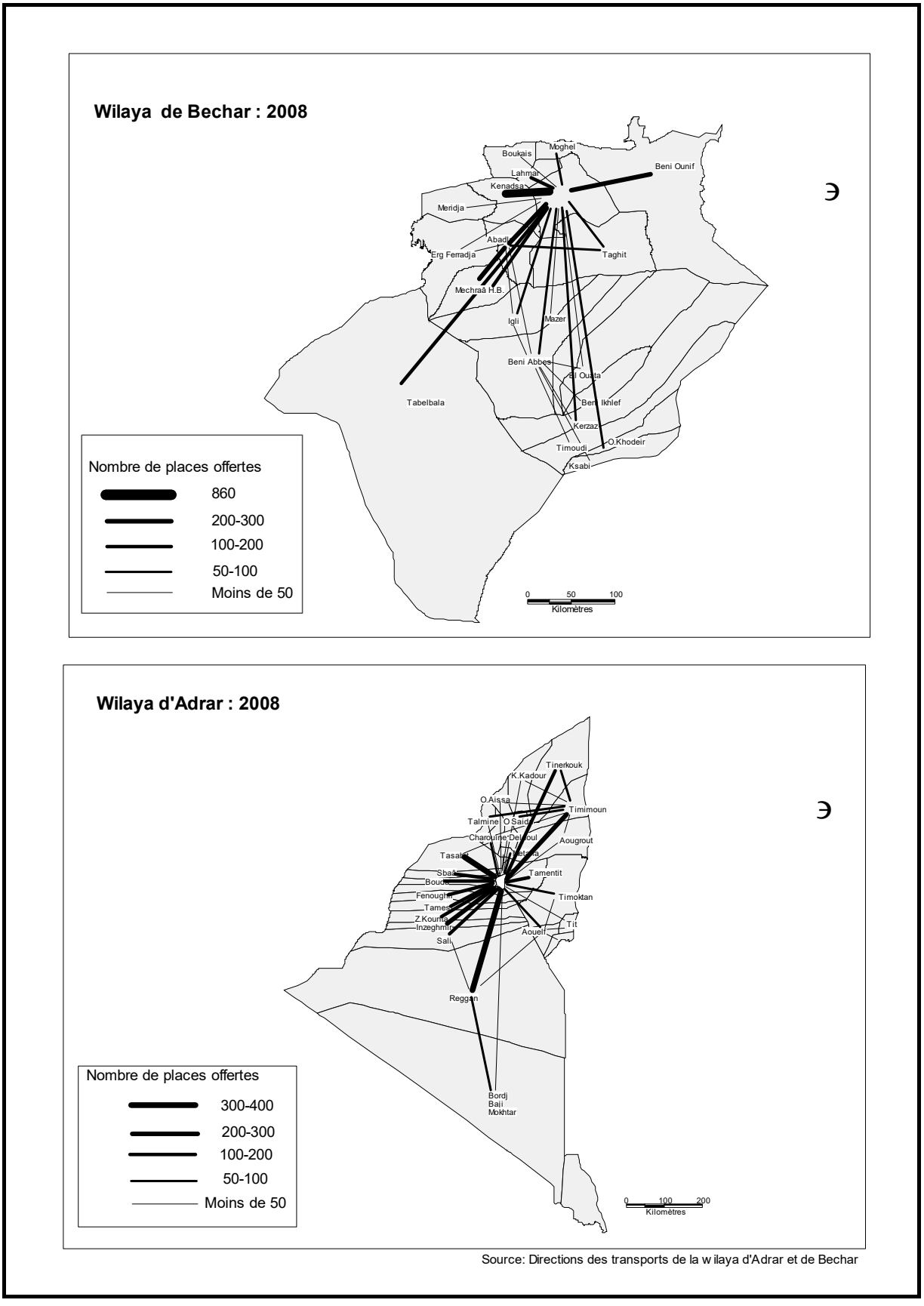
VI -1-2-2 Transport intercommunal : réaffirmation de la place de la ville dans l'organisation de l'espace saharien

Le transport intercommunal ou intra-wilaya est assuré par les petites entreprises privées utilisant les petits autocars dont les lignes s'orientent essentiellement vers les chefs-lieux de wilaya sous forme radioconcentrique. Les chefs-lieux de commune sont reliés directement aux centres urbains les plus proches. Les liaisons sont hiérarchisées dans ce volet sous deux formes :

- Les liaisons interurbaines représentent les dessertes entre petits et grands centres urbains. Les fréquences sont denses et les relations sont complexes et dépassent souvent l'équation ville-campagne. Ceci concerne les dessertes Kenadsa-Bechar, Beni Ounif-Bechar et Abadla-Bechar avec plus de 860 places offertes ; à Adar les fréquences sont intenses sur les axes Adrar-Timimoun et Adrar-Reggane-Aoulef.
- Le deuxième type de desserte caractérise les relations ville-campagne et concerne les toutes les villes. Sur un premier plan, les communes rurales sont reliées directement à la ville la plus importante lorsque la distance qui les sépare du petit centre urbain le plus proche est grande. Les communes situées au nord de Bechar illustrent bien ce type de rapports, où Boukais, Lahmar et Mougheul sont desservies par des lignes directes qui les relient à la ville de Bechar (figure n°40). A Adrar, la majorité des communes situées sur un rayon de 50 km (Tamentit, Fenoughil, Bouda, Sbâa et Tsabit) est reliée directement à la ville d'Adrar avec des fréquences importantes (figure n°40). Sur un deuxième plan, les transports depuis les communes rurales les plus excentrées, s'orientent vers les petites villes les plus proches, constituant les points de convergence des déplacements des ksouriens. Beni-Abbès est reliée à un ensemble d'agglomérations situées dans le Bas-Saoura en particulier El-Ouata, Ksabi, Ouled-Khoudir et Beni-Ikhlef. Abadla est reliée à Taghit, Igli, Mechraâ-Houari-Boumedienne et Erg-Ferradj. Timimoun oriente ces lignes rurales vers Ouled- Saïd, Zaouiet-Debagh et Talmine. Reggane dessert Sali et Bordj-Badi-Mokhtar. Aoulef est reliée à Tit, Akabli et Timokten.

Photo n°39. **Station de transport routier des voyageurs, desservant Bechar et ses environs (type des véhicules utilisés : Peugeot Karsan de 18 places)**

Photo n°40. **Station de transport routier des voyageurs à Adrar desservant les communes sud de la wilaya (types de véhicules utilisés : Toyota 12 et 24 places)**



Source: Directions des transports de la wilaya d'Adrar et de Bechar

Figure n°46. **Réseaux des transports intercommunaux du Sud-ouest algérien**

VI -2 L'usage de la route : trafic intense en direction des moyennes et grandes villes

La compréhension de l'organisation des flux motorisés ne se limite par sur l'analyse du réseau de transport mais passe aussi par une approche des mobilités motorisées effectuées en fonction des autres moyens de transport. L'usage de la route est complexe et nécessite la mise en place d'une enquête fiable. C'est ainsi que quelques tronçons ont été choisis pour effectuer des comptages dans les entrées et les sorties de villes. Ceci nous a permis non seulement de mesurer le trafic routier mais surtout de mettre l'accent sur le poids des villes dans l'organisation de l'espace au Sud-ouest, en vérifiant leur attractivité en se référant d'un côté aux indices de fréquence du trafic et d'un autre côté, à l'origine des véhicules.

Le comptage routier consistait à relever le nombre de véhicules, leur type et leurs origines en identifiant les plaques d'immatriculation. Les enquêtes ont été effectuées entre le mois de mars et le mois d'avril 2009, sur quatre tronçons :

- Bechar est à la tête de ce réseau au nord et représente la ville du premier rang.
- Adar, son choix s'inscrit sans doute dans la logique de circulation Nord-Sud, elle est la seule ville la plus importante (ville de deuxième rang) au sud de Bechar sur la route nationale RN6.
- Timimoun, son choix s'appuie sur le rang de la ville (troisième rang) et sur la logique de circulation qui est plutôt transversale, orientée dans le sens (est-ouest).
- Reggane, une petite agglomération de quatrième rang dans la wilaya d'Adrar, a été choisie parce qu'elle est le centre le plus reculé au Sud où deux logiques de circulation se croisent (nord-sud) et (est-ouest), constituant un nœud de circulation vers les frontières algéro-maliennes au sud, vers In- Salah et Tamanrasset à l'est et vers Adrar au nord.
- El-Ouata représente une petite agglomération rurale de la Saoura qui a glissé sur la RN6 et occupe une situation centrale dans le trafic puisqu'elle est considérée comme un petit centre-relais.

VI -2-1 Trafic orienté vers le Nord

Le trafic est orienté d'une manière dense vers les deux chefs-lieux de wilaya à savoir la ville de Bechar et d'Adar, moins vers Timimoun, encore moins vers Reggane. Comme, il se caractérise aussi par une dominance de circulation orientée vers le nord de Bechar, d'Adrar et

de Reggane ainsi que vers l'ouest par rapport à Timimoun. La lecture des plaques d'immatriculations révèle clairement le fonctionnement de ces territoires qui s'articule aussi bien autour les relations d'échange locales (intra-wilaya), régionales (sahariennes) et nationales en destination des wilayas du Nord du pays (tableau 31).

Tableau n°31 **Trafic des véhicules au niveau des entrées et des sorties des villes du Sud-ouest algérien selon les wilayas d'enregistrement des véhicules (plaques d'immatriculations)**

Ville		Trafic intra-wilaya	Trafic intra-saharien	Trafic extra-saharien	Total
Bechar	Nbre de véhicules	2041	188	1302	3531
	%	**57,8**	**5,3**	**36,9**	**100**
Adrar	Nbre de véhicules	1527	263	1000	2790
	%	**54,7**	**9,4**	**35,9**	**100**
Timimoun	Nbre de véhicules	1375	130	496	2001
	%	**68,7**	**6,5**	**24,8**	**100**
Reggane	Nbre de véhicules	874	86	125	1085
	%	**80,6**	**7,9**	**11,5**	**100,0**
El-Ouata	Nbre de véhicules	180	84	265	529
	%	**34**	**15,9**	**50,1**	**100**
Ensemble des villes	Nbre de véhicules	5997	932	3007	9936
	%	**60,4**	**9,4**	**30,2**	**100,0**

Enquête de terrain : Mars-Avril, 2009.

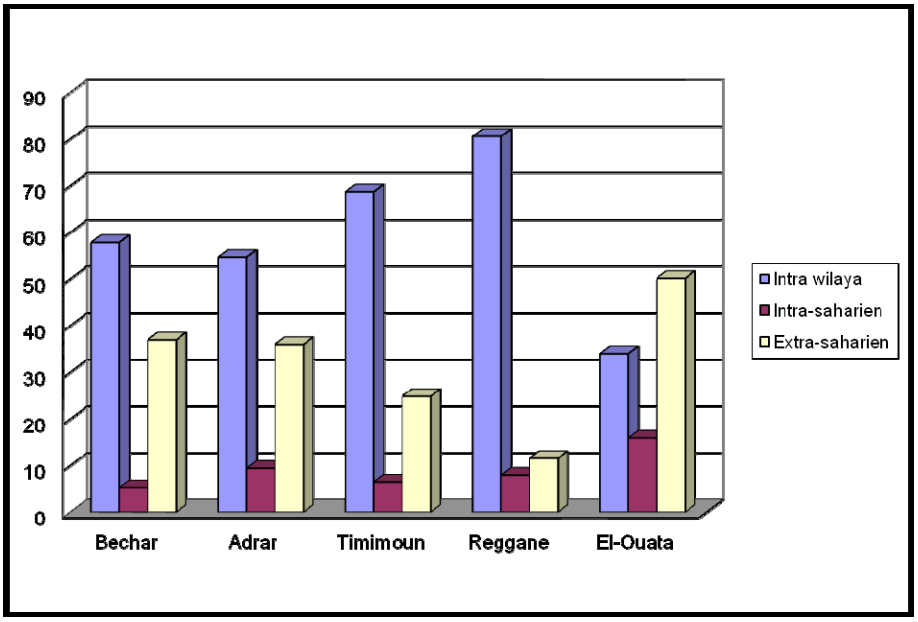


Figure n°47. **Origine des véhicules entrants et sortants des agglomérations du Sud-ouest**

a- Trafic local (intra-wilaya) intense dans les petites villes et les villes intermédiaires

Au Sud-ouest la circulation à l'échelle locale (intra-wilaya) est dominante, elle représente 60.4% du total des flux sur les entrées et les sorties des agglomérations. Ce type de trafic révèle l'importance de la fréquence des échanges et des mobilités au niveau des sous réseaux urbains que nous avons définis ci-dessous, dans lesquels s'effectuent des relations villes-campagnes ou grandes villes-petites villes.

Ce trafic prend de l'ampleur dans les villes de Reggane et de Timimoun dont il constitue 80.6 % et 68.7% respectivement du volume global. Ceci est le résultat d'une forte mobilité qui s'effectue quotidiennement entre chacune de ces villes et les ksour qui leur entourent. Une mobilité qui s'inscrit forcément dans le cadre des échanges villes-campagnes ; ces deux villes, bien équipées et dotées de quelques services publics et commerces, exercent des influences sur les communes rurales environnantes.

Une partie du trafic intra-wilaya représente les mobilités en direction du chef-lieu de wilaya, à savoir la ville Adrar. Ceci est le résultat d'une relation classique dans toutes les wilayas où les chefs-lieux s'accaparent de la majorité des services et des commerces rares et spécialisés. Le volume du trafic local au niveau des deux chefs-lieux de wilaya laisse certes la place pour les échanges extérieurs, mais il reste comme même important avec plus de 57% du trafic dans le cas de Bechar et plus de 54% dans celui d'Adrar. Il représente les échanges générés par

l'influence de ces deux villes sur les autres agglomérations les plus proches. Le trafic entrant est supérieur au trafic sortant par rapport aux véhicules immatriculés localement dans la ville de Bechar et ce, dans les deux directions sud et nord. A Adrar ce type de trafic concerne les véhicules entrants, il est plus important sur l'axe sud, la rue des palmeraies où se concentrent plusieurs ksour.

b- Trafic extra saharien concernant les deux chefs-lieux de wilaya

En se référant à la lecture des plaques d'immatriculation, il s'avère que la circulation extra-saharienne, concerne le tiers du trafic enregistré dans les entrées et les sorties des villes du Sud-ouest algérien. Ceci représente les échanges et les mobilités qui s'effectuent entre ces villes sahariennes et les villes de Nord du pays et se manifeste clairement en faveur des deux chefs-lieux de wilaya soit la ville de Bechar et d'Adrar avec 36.9 % et 35.9% respectivement. Ce trafic est orienté pour le cas de Bechar vers les wilayas du Nord-ouest à savoir Oran, Tlemcen, Naâma, Saïda et Mascara, comme il concerne pour le cas d'Adrar, les wilayas du Nord-centre (Alger et Blida) et du Nord-est (Batna, M'sila et Sétif). La densité de la circulation orientée en direction du nord explique bien l'intensité de ces relations d'échanges avec plus de 190 v/h/sens pour Bechar et plus 146 v/h/sens pour Adrar. L'importance de ce trafic nous renseigne sur le rôle de ces villes qui deviennent des points d'articulation entre le nord et les territoires sahariens comme cela a été démontré dans le cadre des échanges commerciaux et des mobilités de personnes depuis le nord vers le sud.

Cependant, le trafic extra saharien diminue en fonction de la strate de la ville comme c'est le cas de Timimoun et Reggane. En effet, Timimoun se caractérise par un trafic extra-saharien qui détient 24.9% de l'ensemble du trafic enregistré dans les entrées et les sorties de cette ville ; il est orienté en direction des grandes villes de l'Algérie du Nord notamment du Centre et de l'Ouest. Ces relations nous renseignent que Timimoun a développé des réseaux d'échanges indépendamment et se détache graduellement des villes sahariennes les plus proches de la strate supérieure, sauf pour les fonctions pointues (administratives avec Adrar par exemple). L'existence d'un arrière-pays agricole lui a permis de développer des relations d'échange directes avec les grandes villes et les métropoles du Nord de l'Algérie. Quant à Reggane, sa fréquentation extra-saharienne est faible ; ce trafic ne dépasse pas 11.5% et représente à la fois les mobilités de personnes et des échanges commerciaux dont une partie transite en direction des frontières algéro-sahélienne (Tamanrasset et Bordj-Badi-Mokhtar). Si les relations directes avec les wilayas du Nord sont moins denses avec cette ville, c'est parce

qu'Adrar constitue le relai et domine les échanges entre le Nord de l'Algérie et le Sud du Sahara.

Photo n° 41. **Transport de marchandise nord-sud (Déchargement d'un camion immatriculé dans la wilaya de Sétif à Tilouline, Sud d'Adrar)**

Photo n° 42. **Commercialisation des produits agricoles dans le sens nord-sud au niveau d'El-Ouata (camion immatriculé dans la wilaya de Saïda)**

Enfin, El-Ouata, une localité qui se trouve au bord de la RN6, presque à mi-chemin entre les deux villes, Bechar et Adrar, constitue un passage obligé pour le trafic entre la wilaya d'Adrar et les wilayas du Nord-ouest en particulier. C'est ainsi, que quelques commerces de restauration se sont installés. Plus au sud, à quelques kilomètres, une autre localité, Kerzaz, commence à développer elle aussi un service de transit.

c- Trafic régional (intra-saharien) orienté en direction d'Adrar

La faiblesse de la fréquence des véhicules immatriculés dans les wilayas sahariennes démontre que les échanges à l'intérieur de cet espace sont encore moins développés. Ceci est du à la fois à l'éloignement entre les grandes villes dans cet espace d'un côté et à l'absence des grands pôles de développement d'un autre côté. Excepté Bechar, les autres agglomérations entretiennent des relations d'échange avec les wilayas sahariennes qui se manifestent par 15% à El-Ouata, 9% à Adrar, plus de 7% à Reggane et plus de 6% à Timimoun. Ces relations sont orientées essentiellement vers les wilayas voisines à savoir Bechar et Ghardaïa puis Ouargla et Tamanrasset pour Adrar. Quant à Reggane, elle enregistre une fréquence importante sur l'axe de Reggane-Aoulef en direction de Tamanrasset. Enfin, Timimoun se caractérise par un fort trafic en direction de Ghardaïa et Ouargla. Ceci s'explique par le rôle des routes nationales RN51 et la RN52 dans la jonction des parties Sud-ouest et Sud-est d'une part, et le Sud-ouest et le Grand Sud (région de Tamanrasset et In Salah) d'autre part. Si ce trafic est dominant à El-Ouata c'est parce que tous les échanges entre les wilayas d'Adrar et de Tamanrasset et les wilayas de Bechar et du Nord-ouest s'effectuent sur cet axe.

Cependant, ce trafic à Bechar ne représente que 5.3% ; les échanges s'orientent essentiellement vers la wilaya d'Adrar et de Tindouf qui, représentent deux destinations classiques puisqu'elles partagent des liens historiques, d'autant plus que l'analyse des flux migratoires nous a démontré l'importance des mobilités sur ces axes.

VI -2-2 Types de véhicules dans les entrées et les sorties de villes au Sud-ouest

Dans ce volet, on fera l'accent sur les types de véhicules sillonnant les routes dans le Sud-ouest algérien dans le but de vérifier la nature du trafic en fonction de deux formes à savoir : le transport de marchandise et le transport de personnes. Le premier type s'exprime par l'usage des véhicules utilitaires et du poids lourd, le deuxième se distingue par l'usage des

véhicules personnels et des autocars. Ainsi, le trafic destiné vers les villes du Sud-ouest algérien se compose de 65% du transport de personnes et de 35% de transport de marchandise (tableau 32).

Tableau n°32 **Trafic au niveau des entrées et des sorties des villes du Sud-ouest algérien selon les types de véhicules**

Villes	Entrées/Sortie	Véhicule personnel	Véhicule utilitaire	Poids lourd	Autocar	Total
Bechar	Nord	1166	306	385	209	2066
	%	**56,4**	**14,8**	**18,6**	**10,1**	**100,0**
	Sud	661	230	205	141	1237
	%	**53,4**	**18,6**	**16,6**	**11,4**	**100,0**
	Total1	1827	536	590	350	3303
	%	**55,3**	**16,2**	**17,9**	**10,6**	**100,0**
Adrar	Nord	691	275	341	171	1478
	%	**46,8**	**18,6**	**23,1**	**11,6**	**100,0**
	Sud	618	345	217	150	1330
	%	**46,5**	**25,9**	**16,3**	**11,3**	**100,0**
	Total2	1309	620	558	321	2808
	%	**46,6**	**22,1**	**19,9**	**11,4**	**100,0**
Timimoun	Ouest	681	259	267	178	1385
	%	**49,2**	**18,7**	**19,3**	**12,9**	**100,0**
	Est	376	106	131	99	712
	%	**52,8**	**14,9**	**18,4**	**13,9**	**100,0**
	Total3	1057	365	398	277	2097
	%	**50,4**	**17,4**	**19,0**	**13,2**	**100,0**
Reggane	Nord	380	328	142	28	878
	%	**43,3**	**37,4**	**16,2**	**3,2**	**100,0**
	Sud	23		27	0	50
	%	**46,0**	**0,0**	**54,0**	**0,0**	**100,0**
	Est	57	47	38	15	157
	%	**36,3**	**29,9**	**24,2**	**9,6**	**100,0**
	Total4	460	375	207	43	1085
	%	**42,4**	**34,6**	**19,1**	**4,0**	**100,0**
El-Ouata	Nord	135	40	52	24	251
	%	**53,7**	**16,0**	**20,7**	**9,6**	**100,0**
	Sud	113	79	59	28	279
	%	**40,7**	**28,2**	**21,1**	**10,0**	**100,0**
	Total5	248	119	111	52	529
	%	**46,9**	**22,4**	**20,9**	**9,8**	**100,0**
Ensemble des villes	Total général	9802	4029	3727	2086	19645
	%	**49,9**	**20,5**	**19,0**	**10,6**	**100,0**

Source : enquête de terrain, Novembre 2009.

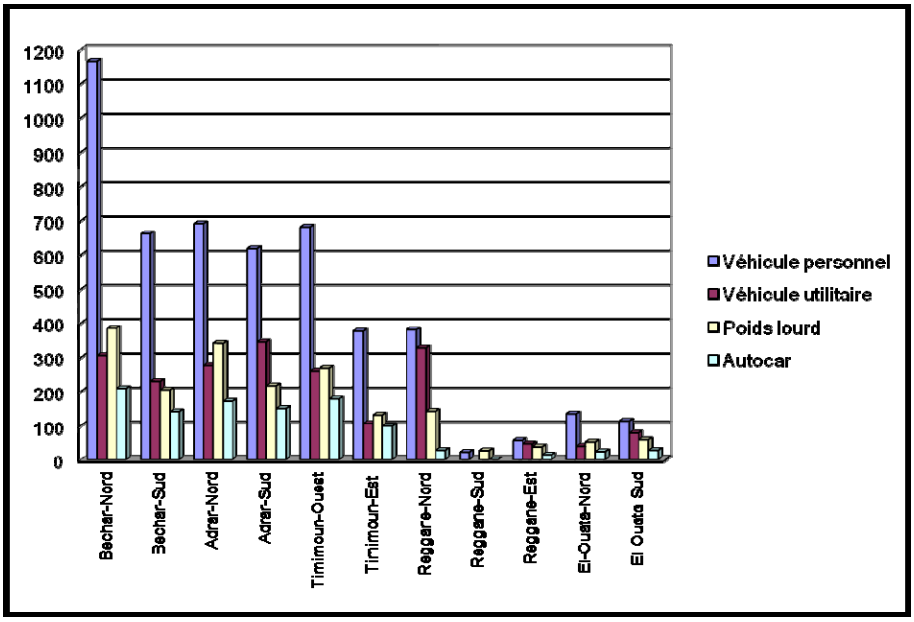


Figure n°48. **Trafic dans les entrées des agglomérations du Sud-ouest selon les types de véhicules**

Constitué par un trafic de véhicules particuliers et des transports en commun, ces flux représentent des mobilités qui s'effectuent entre les villes et leur arrière-pays comme, ils représentent un transport de transit vers d'autres destinations. Les véhicules particuliers occupent certes la moitié de ce trafic, mais ils ne reflètent pas tous les déplacements de personnes ; à l'inverse, les transports en commun représentent 10% du trafic global, ils drainent une grande masse des voyageurs (de 25 à 50 places par véhicule), venant répondre à la demande générée par la présence d'un ensemble de ksour dans la région.

La part des autocars de l'ensemble du trafic entrant et sortant des villes varie entre 9% et 13% pour les trois villes les plus importantes à savoir Bechar, Adrar et Timimoun. En effet, les transports en commun canalisent dans le Sud-ouest algérien les déplacements aussi bien à l'échelle locale qu'à l'échelle régionale et nationale. Suite à la libéralisation du secteur des transports terrestre et la mise en place d'un dispositif du soutien à l'emploi de jeune, des petites entreprises privées se sont développées rapidement au cours des dernières années.

D'un autre côté, le recours à l'utilisation des véhicules personnels est sans doute engendré par le développement des déplacements des personnes dans le Sud-ouest comme il est le résultat du développement des pratiques de consommation qui sont dues à l'évolution du niveau de vie et des infrastructures routières. Ce trafic dépasse 50% dans les villes de Bechar et de Timimoun. Orienté vers le nord pour la première et vers l'est pour la deuxième, l'usage des

véhicules personnels dépasse les limites du cadre local, et concerne aussi les déplacements nationaux qui sont effectués vers le Nord du pays.

Quant à la part des véhicules utilitaires fréquentant les villes du Sud-ouest, elle est de 20.5% contre 19.5% pour les poids lourd. Si ces deux types de transport de marchandise dans la majorité des villes du Sud-ouest sont égaux c'est parce qu'on a tendance à recourir aux poids lourd qui est plus rentable par rapport aux véhicules utilitaires pour assurer l'approvisionnement de ces régions lointaines, dépendantes aux échanges avec le nord de l'Algérie comme on l'a évoqué ci-dessus.

Photo n°43. **Camion semi-remorque utilisé dans le transport des marchandises pour les longues distances**

Les véhicules du poids lourd et les véhicules utilitaires constituent une part importante du trafic au niveau de Reggane, d'Adrar et d'El-Ouata. Avec plus de 54% sur l'axe de Bordj-Badji-Mokhtar et plus de 24% sur l'axe d'Aoulef, Reggane se distingue par un trafic des poids lourds qui s'explique par la situation de la ville à l'intersection des deux axes commerciaux, le premier en direction de Mali via Bordj-Badji-Mokhtar, puis le deuxième en direction de Tamanrasset via Aoulef et In-Salah ; ceux-ci génèrent une circulation dense de camions. En effet, une partie de ce trafic représente les échanges internationaux avec les pays

voisins. A Adrar, ce trafic est dense sur l'axe nord par lequel s'effectue la totalité des échanges avec les wilayas du Nord. Quant à El-Ouata, elle est un point important du transit vers le nord et le sud. A Timimoun, l'axe est se caractérise par un trafic de camions en direction de l'est du Sahara et le nord centre et est du pays. Ceci s'inscrit dans le cadre des échanges commerciaux qui s'entretiennent entre ces zones distinguant Timimoun comme point important dans la distribution dans le Sud-ouest.

Photo n° 44. **Reggane : Camion de transport de marchandises entre Reggane et Bordj-Badji-Mokhtar**

Le transport de marchandise par les des véhicules utilitaires assure plus de rotations avec les agglomérations les plus proches. Ce mode de transport se compose de petites camionnettes de type « pic-up » utilisées pour l'approvisionnement des petits commerces et l'écoulement des produits agricoles notamment en direction des zones rurales, mais aussi le transport des personnes des petits ksour (photo n°45). Ainsi, ce trafic est important à Reggane : sur l'axe nord en direction d'Adrar et en direction d'Aoulef comme il représente un moyen de locomotion important depuis Adrar en direction du sud. Dans le cas de Bechar, ce type de véhicules est utilisé pour transporter les produits frigorifiés et d'autres produits (cosmétiques, habillement…), notamment en direction du nord. A Timimoun ce trafic reste peu significatif

avec une domination du trafic en direction de l'ouest mais aussi le nord-est (1) c'est-à-dire vers les zones rurales. A El-Ouata le trafic des véhicules utilitaires occupe une place importante puisqu'on est dans une zone rurale de la Saoura où il représente un moyen de transport de produits agricoles, mais aussi de personnes.

Photo n° 45. **Véhicule utilitaire utilisé pour le transport de personnes (Talmine-RN6)**

Photo n°46. **Station de transport routier à Reggane desservant Bordj-Badji-Mokhtar (Type de véhicule utilisé : quatre roues motrices de marque Toyota)**

(1) Axe non concerné par l'enquête puisque il s'agit d'une route de wilaya, mais l'importance de ce trafic que ce soit pour transporter les marchandises ou les personnes mérite d'être signalée.

VI -2-3 Flux et densité de circulation

Si le relevé des immatriculations nous a permis de détecter les origines des véhicules entrant et sortant au niveau des villes du Sud-ouest et de vérifier le type des relations qu'entretiennent celles-ci avec les autres espaces, la quantification du trafic nous permet de mettre le point sur la densité des flux qui nous renseigne sur le rôle réel de chaque ville dans le réseau urbain. En se référant à cet indice, on a pu constater que les villes du Sud-ouest exercent une attractivité qui se manifeste par l'importance de la densité des flux entrants par rapport aux flux sortants et qui est en adéquation avec le rang qu'occupe chaque ville dans l'armature urbaine, excepté Reggane qui se distingue par l'importance de son trafic sortant (tableau n°33).

Tableau n°33 **L'intensité du trafic au niveau des entrées et des sorties des villes du Sud-ouest algérien**

Ville	Direction	Entrées (UVP *)	Sorties(UVP)
Bechar	Nord	206.7	173.8
	Sud	116.3	107.1
	Moyenne1	**323.1**	**281**
Adrar	Nord	126	165.3
	Sud	162.6	76.6
	Moyenne2	**288.6**	**242**
Timimoun	Est	91.2	74
	Ouest	146.4	115.7
	Moyenne3	**237.6**	**189.7**
Reggane	Nord	77.1	71.7
	Sud	5.1	7.9
	Est	11.8	19.2
	Moyenne4	**94**	**98.7**

Source : enquête de terrain, Novembre 2009.

Bechar de par sa taille et son poids économique, arrive en première position par un trafic moyen de 323 véhicules entrants par heure contre un trafic moyen de 281 véhicules sortants par heure (figure n°49). Ceci s'explique à Bechar par les relations qu'elle entretient avec les wilayas du Nord et sa forte influence sur les petites villes les plus proches. Sur l'axe nord de

(*) UVP : Unité de Véhicule Particulier calculé selon les ratios suivants :
1 véhicule = 1 uvp
1 autocar = 2 uvp
1 camion = 3uvp

Bechar, la circulation est plus intense puisque tous les échanges entre le nord-ouest et le sud y transitent. Si le trafic est moins dense sur l'axe Sud, c'est parce que le volume des échanges baisse du fait que la densité de la population s'affaiblie. Ce trafic représente à la fois les échanges avec la Basse-Saoura où la lecture des plaques minéralogiques reflète l'importance des échanges locaux et les échanges qui se font avec les wilayas d'Adrar et de Tindouf.

Adrar vient en deuxième position avec une moyenne de 288 véhicules entrants, contre 243 véhicules sortants par heure (figure n°50). Ce trafic représente les échanges avec les zones rurales de la wilaya d'Adrar. Le volume du trafic sur l'axe nord dépasse le volume sur l'axe sud, en particulier en ce qui concerne les sorties avec une moyenne de 165.3 véhicules par

heure. Ceci représente les échanges avec les autres territoires de la wilaya, mais aussi avec les autres wilayas car cet axe est l'issu principal de la circulation vers le nord et le sud-est via Timimoun. Par ailleurs, l'axe sud se caractérise par des entrées massives avec une moyenne de 163 véhicules par heure, reflétant les échanges locaux notamment dans les oasis du Bas-Touat.

Timimoun occupe la troisième place avec 238 véhicules entrants par heure contre 190 véhicules sortants par heure (figure n°51). Si cette ville occupe une telle place c'est parce qu'elle constitue une plaque incontournable du transit entre le Sud-est, le Sud-ouest, le Nord-centre, l'Est et le Touat, comme elle entretient des relations ville-campagne avec la majorité des oasis du Gourara. A Timimoun, les flux sont plus importants en direction de l'ouest soit vers quelques oasis du Gourara soit vers les villes d'Adrar et de Bechar. Si la densité moyenne des entrées dépasse celle des sorties sur cet axe c'est parce que Timimoun arrive à capter des flux des oasis environnantes conjuguant la relation ville-campagne. La circulation sur l'axe est est inférieure à une moyenne de 91 véhicules entrants et de 74 véhicules sortants par heure. Ceci s'explique par la faiblesse du peuplement rural sur cet axe à l'exception de la présence du village socialiste de M'guiden.

Enfin, Reggane se caractérise par des flux sortants et entrants presque équilibrés (une moyenne de 94 véhicules pour les premiers et une moyenne de 98 véhicules pour les deuxièmes) ; une part de ce trafic représente le transit en direction de Tamanrasset ou en direction de Bordj-Badji-Mokhtar (figure n°52). L'axe Reggane-Adrar est le plus fréquenté avec 77 véhicules entrants contre 71 véhicules sortants par heure. Très peuplé, cet axe est vital dans le Touat où se juxtaposent plusieurs agglomérations. Bien qu'elle soit étouffée par

la ville d'Adrar à 146 km au nord, Reggane arrive à capter quelques mobilités dans le Bas-Touat en exerçant une influence sur quelques ksour et communes proches notamment celle de Sali. Parallèlement, les axes de Reggane-Aoulef et de Reggane- Bordj-Badji-Mokhtar sont moins fréquents et se caractérisent par un trafic sortant de 19 véhicules par heure pour le premier et de 8 véhicules par heure pour le deuxième. Ceci démontre bien que la circulation à Reggane est orientée plus vers Aoulef, entre autres In-Salah et Tamanrasset qui réussissent à capter une part de mobilité depuis le Sud-ouest. Les flux de l'axe sud sont faibles puisque aucun foyer de peuplement n'existe jusqu'à Bordj-Badji-Mokhtar. A ceci se rajoute la précarité de la route qui n'est pas encore revêtue sur une grande partie. C'est ainsi que ce trafic est le produit des moyens de transport de personnes par taxi à quatre roues motrices (4*4) et le transport de marchandises qui s'effectuent uniquement par camions. La mobilité sur cet axe reste à promouvoir pour attribuer à Reggane un nouveau rôle régional.

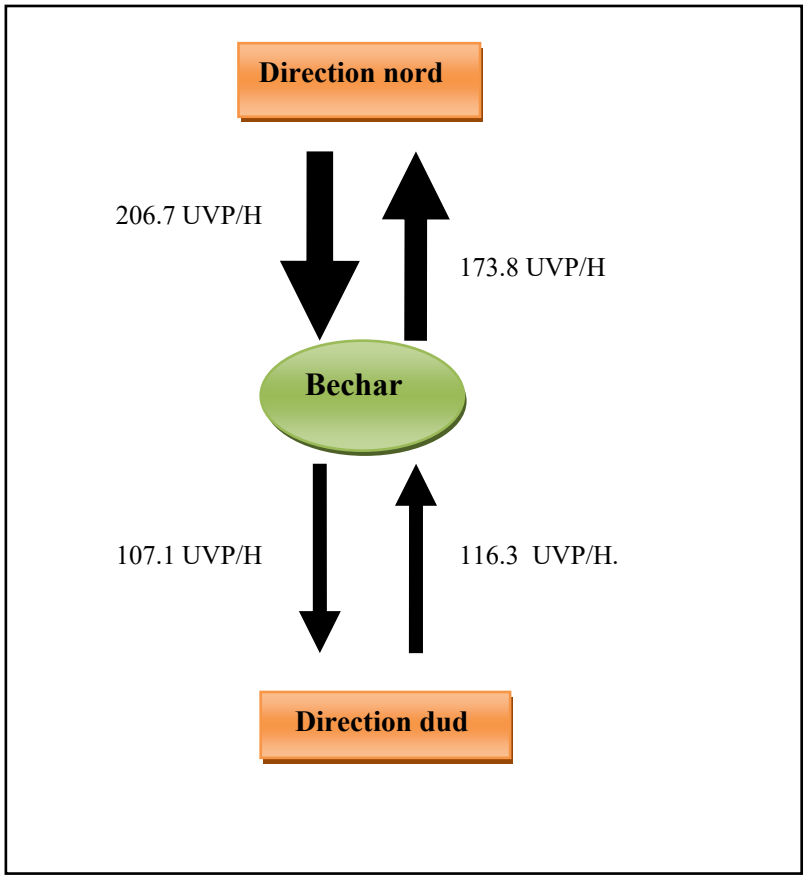


Figure n°49. **Flux des véhicules au niveau des entrées de la ville de Bechar**

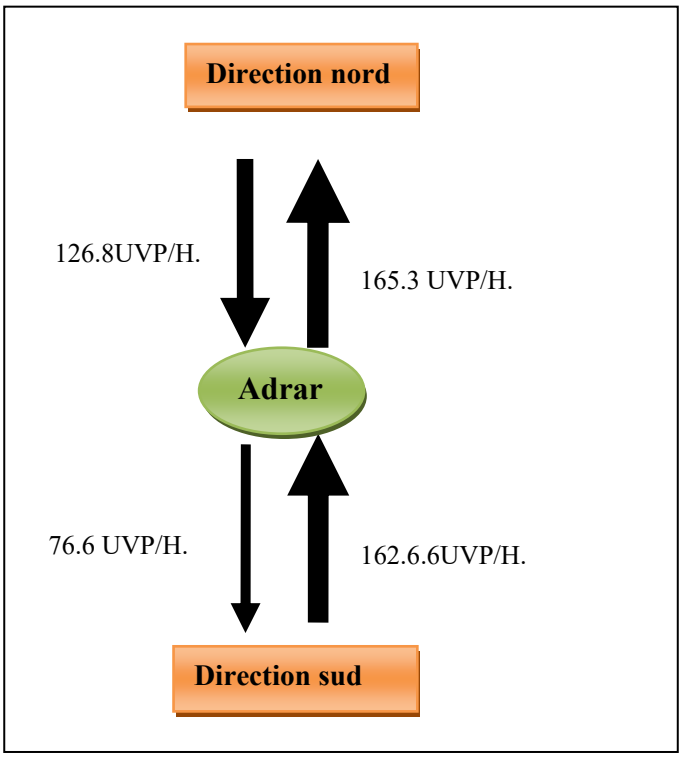


Figure n°50. **Flux des véhicules au niveau des entrées de la ville d'Adrar**

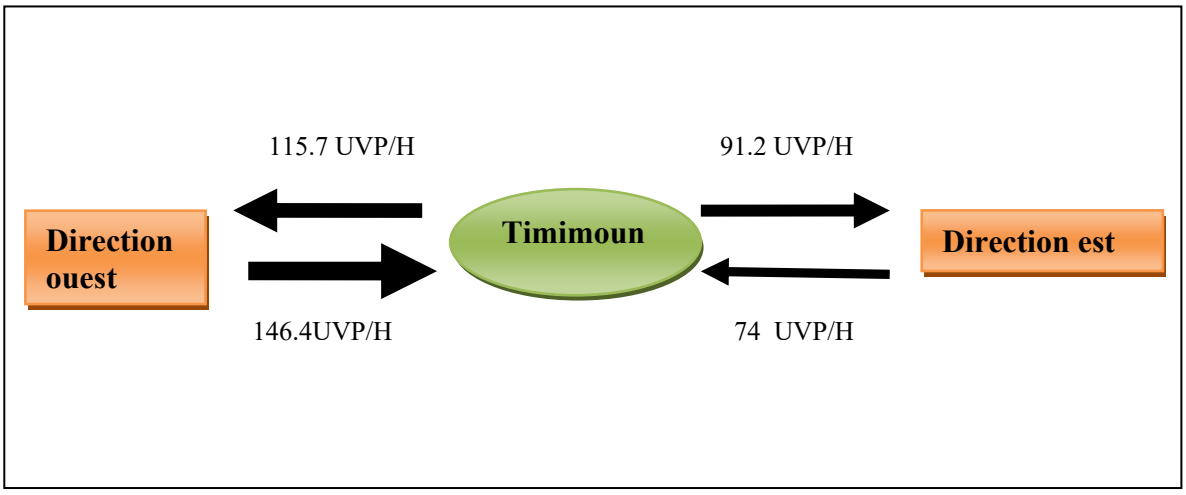


Figure n°51. **Flux des véhicules au niveau des entrées de la ville de Timimoun**

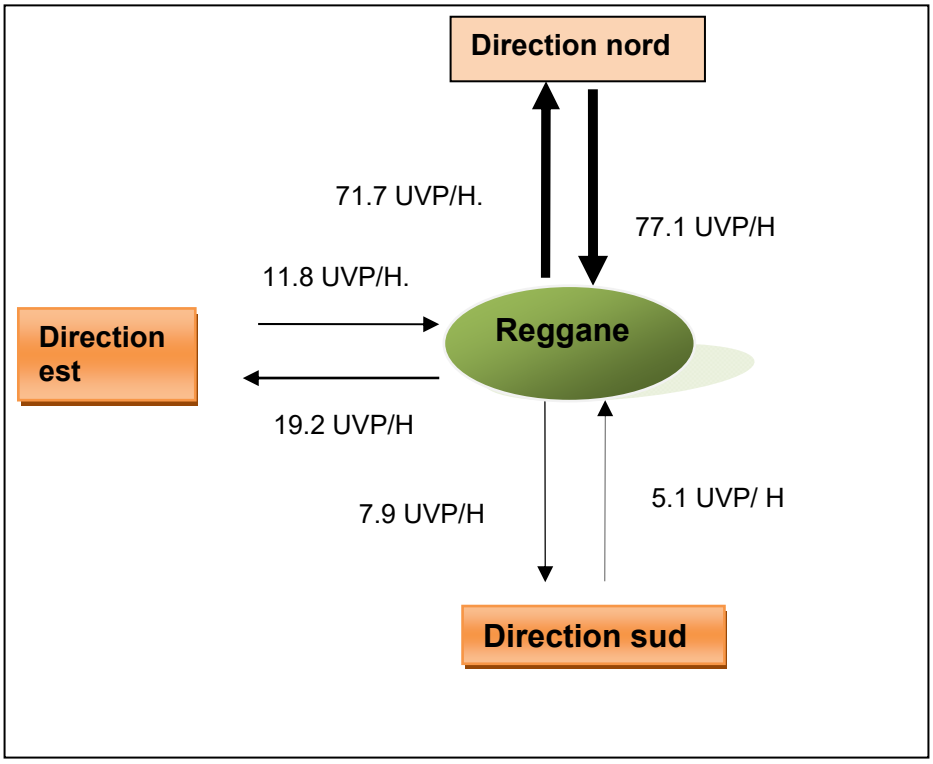


Figure n°52. **Flux des véhicules au niveau des entrées de l'agglomération de Reggane**

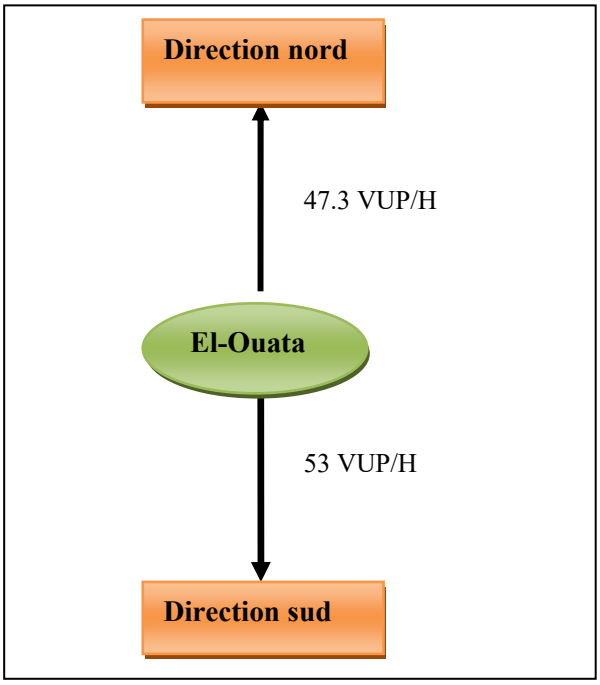


Figure n° 53. **Flux des véhicules sur la RN6 au niveau d'El-Ouata**

VI-3 Réseau urbain dans le Sud-ouest algérien : carences et dysfonctionnements

Sur le plan spatial, le réseau urbain prend une forme linéaire qui répond à une logique de circulation nord-sud, développée depuis plusieurs siècles dans la région, dans laquelle les agglomérations jouaient le rôle de centres-relais. Bien que la fonction de ces centres ait changé depuis presque un siècle, la disposition des villes dans l'espace reste la même. Constitué d'une grande ville, Bechar, située dans la partie septentrionale, le réseau tend, en l'absence d'une grande ville dans la partie centrale et méridionale, à être orienté vers les grandes villes du Tell en particulier Oran, Saïda et Tlemcen. Seulement, le développement des villes moyennes telle qu'Adrar ainsi que les villes intermédiaires comme Timimoun et Aoulef dans la partie centrale, peut équilibré ce dysfonctionnement. Si Adrar constitue le centre de gravité de cette partie, les deux autres villes forment des mailles qui relient le réseau urbain du Sud-ouest algérien à la partie centrale et orientale du Sahara algérien. En effet, Timimoun relie le réseau à El-Goléa, à Ghardaïa et à Ouargla, tandis qu'Aoulef au sud, l'associe à In-Salah et Tamanrasset. Quant aux petites villes, elles remplissent un rôle purement local et sont orientées vers les villes des strates supérieures du Sud-ouest algérien. Mais seulement, elles sont réparties d'une manière moins équilibrée dans l'espace ; alors qu'on n'en compte aucune petite ville dans le Gourara, au Bas-Touat se trouve Reggane, quant à la Basse -Saoura, elle est structurée par Beni-Abbès qui émerge. Par ailleurs on compte trois petites villes dans la Haute-Saoura à savoir : Abadla, Beni-Ounif et Kenadsa. Ce déficit est comblé par le développement des centres qui dépasse 5 000 habitants (en 2008) dont la quasi-totalité a été classée semi-rurale en 1998 (2), notamment dans le Touat (Tiliouline et Tamentit auxquelles nous ajoutons Zaouiet-Kounta) et dans le Gourara (Tinerkouk et Aougrout) et moins dans le Tidikelt-ouest (Kasbate-Djena) et la Basse-Saoura (Igli).

Sur le plan fonctionnel, les petits centres forment le premier niveau des échanges avec la campagne, puisqu'ils sont en majorité entourés de ksour notamment dans la partie à ancien peuplement. Quant aux villes intermédiaires, chacune joue différemment son rôle dans le réseau urbain. Aoulef par exemple est loin d'être à titre d'égalité fonctionnelle de Timimoun,

---

(2) Lors de notre recherche, les résultats définitifs de l'armature urbaine selon le RGPH 2008 n'étaient pas encore publiés.

car elle est dépourvue des fonctions qui lui permettent d'acquérir un rôle d'une ville intermédiaire. En revanche, Timimoun rassemble tous les critères d'une ville de rang intermédiaire pilotant une partie du réseau, notamment la partie centre-est.

Quant à Adrar, elle est considérée comme une ville certes moyenne au vu de sa taille, mais qui produit des prestations de niveau supérieur. Etant donné qu'aucune ville de cette taille n'existe au sud de Bechar, Adrar est capable de piloter le réseau urbain dans la partie centrale du Sud-ouest sur un rayon de 500 km.

Bien que le réseau urbain dans le Sud-ouest a évolué ces dernières années, mais il reste lâche vue la dispersion des agglomérations urbaines dans l'espace. Ainsi, il est difficile d'évoquer une cohérence spatiale, puisque les distances entre les agglomérations de différents rangs sont importantes. Autrement dit, les articulations entre les villes des strates successives dans l'espace se heurtent à l'étendue spatiale, à la faiblesse de la densité et l'hétérogénéité de la répartition de la population. On peut constater la faiblesse des villes ayant le niveau de Timimoun dans le Bas-Touat et dans la Basse-Saoura où la jonction entre un petit centre et grand centre urbain s'effectue sans articulation avec des villes moyennes dans ces territoires.

Dans la Saoura, l'inexistence des villes moyennes face à la centralité de Bechar (grande ville) déséquilibre le réseau urbain dans cette partie. A cela s'ajoute l'hétérogénéité des fonctions de ces centres qui, si on se réfère à l'ensemble des critères que nous avons développés ci-dessus, peuvent être différentes dans la même strate. Classés dans le même rang, certains centres assurent différemment leurs fonctions, tel est le cas de Beni-Abbès et Reggane face à Kenadsa et Beni-Ounif, ou comme Timimoun face à Aoulef. Ceci dit, la théorie des places centrales trouve ses limites dans le Sud-ouest algérien.

Faisant référence à cette organisation spatiale et fonctionnelle, trois sous ensembles peuvent être distingués à savoir : le sous ensemble de la Saoura, le sous ensemble du Touat et le sous ensemble du Gourara. Ceci s'explique aussi bien par l'histoire du peuplement que par les distances entre les villes des deux parties, méridionale et septentrionale (500km en moyenne).

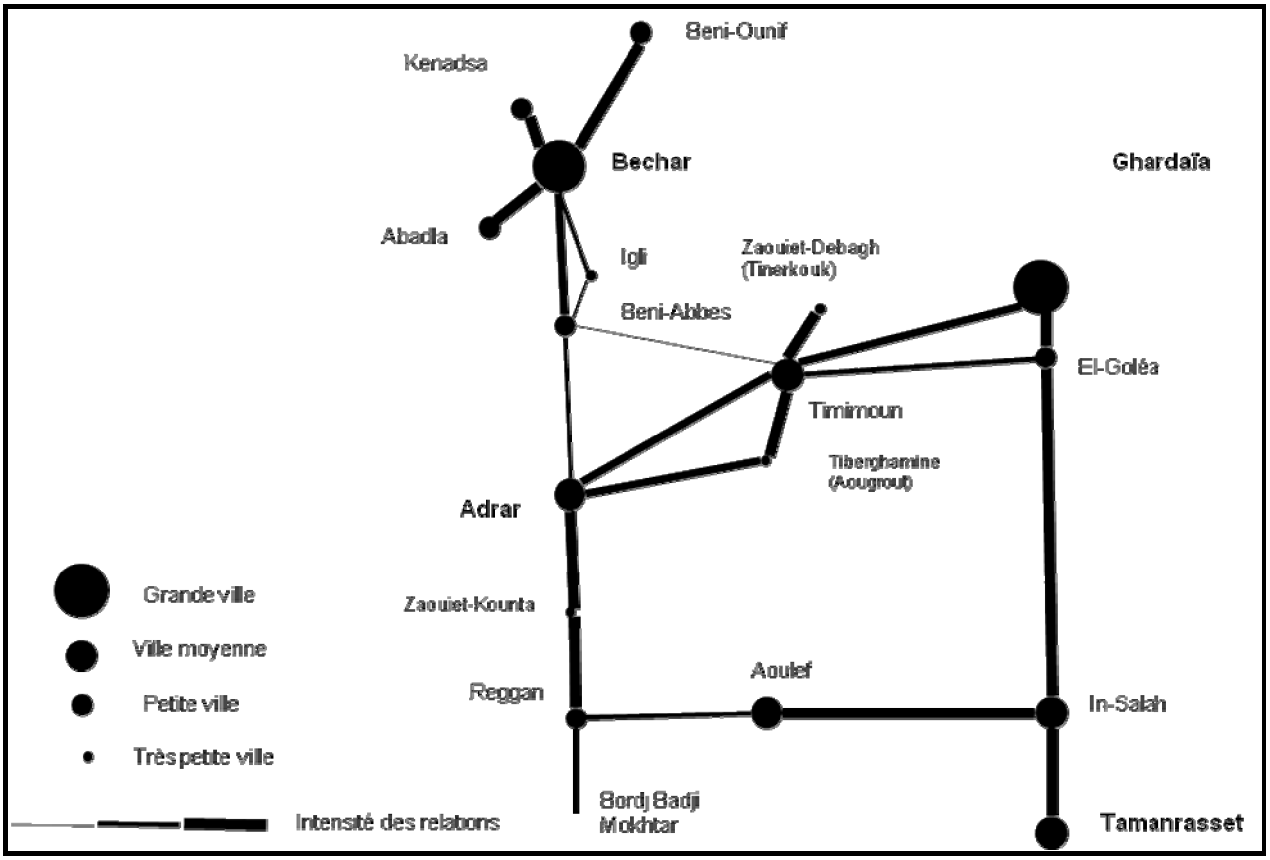


Figure n°54. **Réseau urbain linéaire : faiblesse des maillages encadrant les territoires**

a- Sous ensemble de la Saoura

La Saoura est structurée par un ensemble d'agglomérations qui sont constituées d'une ville mère de 165 000 habitants, de quatre petites villes de 10 000 à 20 000 habitants et d'une agglomération semi-rurale. On peut déjà constater l'absence des villes moyennes ou intermédiaires ainsi que des centres semi urbains.

Ayant des rapports directs avec les espaces ruraux, les petits centres jouent un rôle important dans la structuration de l'espace dans cette région. Spatialement, ces centres se concentrent dans la zone des oasis, dans la partie sud de la Saoura tels que Kerzaz et Igli, dans la Zousfana telle que Taghit ou même sur l'ancienne route caravanière et proche de la zone de pâturage des Reguibat comme c'est le cas de Tabelbala. Fonctionnellement, ces petits centres sont des chefs-lieux de daïra dotés de quelques équipements et de quelques commerces de distribution qui leurs permettent d'entretenir des rapports directs avec les espaces ruraux autour des services publics et du commerce. D'autre part, ces agglomérations sont elles-

mêmes en rapport avec les petites villes, en particulier, Beni-Abbès et moins Abadla, représentant des petites villes bien équipées, structurant l'espace rural proche. Dotée des équipements de rang intermédiaire (hôpital, lycée…) et d'une structure commerciale assez diversifiée, Beni-Abbès à 240 km au sud de Bechar devient depuis la colonisation un centre de gravité des oasis de la Basse-Saoura d'Igli jusqu'à Ksabi dont la distance est inférieure à 200km. Seulement, la situation géographique de Kerzaz par rapport à cet espace (distance moyenne inférieure à 70 km entre les centres ruraux les plus excentrés au nord et au sud) et la circulation sur la RN 6, conjuguée à son poids historique et culturel, pourraient lui attribuer un rôle qui peut dépasser celui de Beni-Abbès dans les années a venir ; la naissance d'un commerce de transit en témoigne. Plus au nord, Abadla située à 150 km de Beni-Abbès et à 90 km de Bechar, joue un rôle important dans la plaine de Guir en entretenant plus de rapports d'échange avec Mechraâ-Houari-Boumedienne, Erg-Ferradj (moins de 20km) qu'avec Taghit du fait des liens historiques des Doui-Meniaâ. Cependant, un deuxième type de petites villes se distingue sans arrière-pays solide ; il s'agit de Beni-Ounif et Kenadsa qui sont écrasées fonctionnellement par la ville de Bechar sous l'effet de la proximité notamment pour Kenadsa (20km). Beni-Ounif semble être coupée à son-arrière pays historique qui se trouve dans les oasis de Figuig au Maroc. Ces villes sont dominées par Bechar qui tire sa prolifération à l'échelle régionale de sa taille et de son rôle militaire développé depuis la colonisation pour le contrôle de la région; plusieurs casernes et bases y sont implantées. M. cote (1998) qualifie les grandes villes sahariennes situées aux portes du Sahara, sur les grands axes de circulation, entre autres Bechar, des villes de l'espace nomade ou de '' vide'' après leur sédentarisation. Dans les dernières décennies, son aire d'influence semble rétrécir dans le sud de la Saoura face à l'évolution des villes d'Adar et de Timimoun.

b- <u>Sous ensemble du Gourara</u>

Le deuxième sous ensemble est formé par les centres situés au Gourara dont le sommet de cette hiérarchie est occupé par la ville de Timimoun, une ville intermédiaire de plus de 20 000 habitants mais qui a tous les atouts de piloter un sous ensemble d'agglomérations. Autrefois centre-relais et marché du commerce transsaharien, Timimoun s'impose aujourd'hui, avec ses propres réseaux, indépendamment d'Adrar et de Bechar, en développant une structure commerciale aussi bien dans le commerce de gros que dans le commerce de détail. Dotée d'une infrastructure de transport et d'équipements de rang supérieur tels qu'un aéroport, un réseau routier de premier plan (route nationale RN52), d'une infrastructure hôtelière, des

équipements à caractère social (quatre lycées et un hôpital), Timimoun a les mêmes atouts des villes de rang supérieur. Bien plus, cette ville s'appuie sur un arrière-pays agricole proche d'un rayon de 80 km en moyenne, qui est composé d'un ensemble d'oasis ayant une paysannerie importante, faisant de Timimoun un marché incontournable. Timimoun entretient directement des rapports d'échange avec ses zones rurales de contact (Ouled-Saïd, Charouine), comme elle maintient des relations intenses avec deux petits centres : Zaouiet-Debagh au nord (77 km), et Tiberghamine au sud (78 km). Ces deux agglomérations se sont développées pour structurer chacune, un espace rural peuplé constitué d'un ensemble de ksour.

Doté de quelques équipements scolaires et administratifs de rang moyen et de quelques commerces de distribution, Tiberghamine, chef-lieu de daïra, a compté 7 000 habitants en 2008, elle représente la deuxième agglomération dans le Gourara. Dominée par quelques familles nomades des Khenafsa sédentarisées qui ont des relations commerciales avec les Châanba. Cette agglomération assure des services à l'ensemble des oasis d'Aougrout (Ksar-El-Oustan, Mansour et Oufrane). La mise en place d'un périmètre de grande mise en valeur agricole dans cette zone avait renforcé le rôle de ce petit centre qui s'est appuyé sur la promotion administratif. Metarfa, semble fonctionner plus avec Tsabit à 35 km alors qu'administrativement elle est reliée à Aoughrout à 96 km.

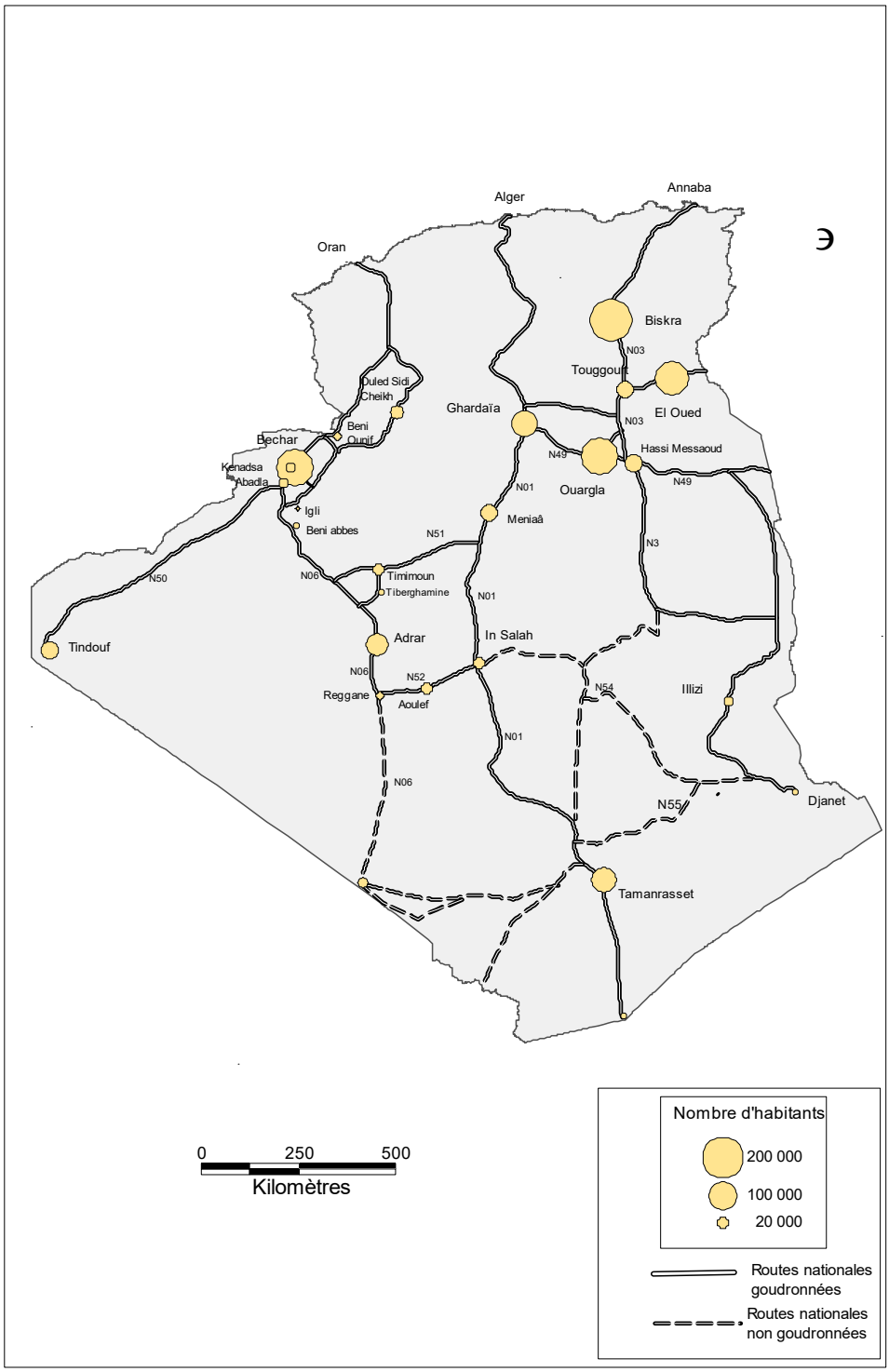
Quant à Zaouiet-Debagh, elle s'appuie sur son rang administratif (chef-lieu de daïra) et sur un ensemble de ksour assez peuplés ainsi que sur les oasis de l'erg. Ces deux centres avaient connu aussi la sédentarisation de plusieurs centaines de nomades issus de la fraction des Ouled-Sidi-Cheikh (Zoua). Ils dépendent de Timimoun notamment en ce qui concerne l'approvisionnement en matière du commerce de gros, de quelques commerces rares et des prestations sanitaires.

c- Sous ensemble du Touat

Le troisième sous ensemble est constitué des centres du Touat qui s'articulent autour de la ville d'Adrar, la deuxième importante agglomération dans le Sud-ouest algérien. Ayant plus de 60 000 habitants, cette ville s'appuie aussi bien sur son poids administratif que sur son poids commercial et de services. Elle a connu l'essentiel de son développement après sa promotion en chef-lieu de wilaya en 1975 qui lui a permis d'acquérir un rôle important dans la région suite au développement des infrastructures et des équipements de niveau supérieur.

En effet, Adrar structure un espace rural assez peuplé qui est dynamisé par de multiples programmes de mise en valeur agricole.

Dans ce sous réseau, plusieurs petites agglomérations jouent le rôle de centre secondaire telles que Reggane dans le Bas-Touat et Aoulef dans le Tidikelt-occidental. L'effet des distances qui les séparent d'Adrar (145 km et de 240 km respectivement), conjugué à un niveau médiane de leur équipement, les qualifient pour structurer leurs espaces ruraux environnants. Reggane entretient des relations plus avec les ksour de Sali (36 km) et moins avec ceux d'In-Zghmir (50 km) qui s'orientent plutôt vers Zaouiet-Kounta (20 km), un petit centre dynamique qui émerge. Quant à Aoulef, elle est le centre intermédiaire dans le Tidikelt-ouest qui est constituée de plusieurs oasis telles que Timokten à 15 km au nord, Tit à 50 km au Sud-est, Akabli à 60 km au Sud. Cette partie de Tidikelt, bien qu'elle soit liée administrativement à Adrar, elle est orientée fonctionnellement plus vers In-Salah, et timidement vers Reggane ou même Adrar en exception de quelques services.



Source: - Ministère des travaux publics, Trafic routier en Algérie, INC, 2001.
- RGPH 1998, ONS

Figure 55. **Articulations : réseau de villes et réseau routier dans le Sahara**

Conclusion

Le développement des transports routiers a redynamisé la mobilité dans les zones sahariennes et a replacé les agglomérations urbaines dans le maillon des échanges tant intra-sahariens qu'extra-sahariens. Les réseaux des transports s'appuient sur la structure urbaine dont, les grandes et les moyennes villes (Bechar, Adrar et Timimoun) sont reliées aux grandes villes sahariennes et du Nord du pays ainsi qu'aux petites villes de la région qui animent les espaces ruraux respectifs. Les flux en direction des grands centres urbains du Sahara sont denses pour Adrar et faible pour Bechar. Les dessertes sont soutenues par un transport terrestre des grandes lignes et par un réseau de transport aérien en direction des grandes métropoles du Nord en particulier, mais aussi en direction de quelques villes sahariennes pour la ville d'Adrar. Sur les plans régional et local, les dessertes de transport de voyageurs reflètent l'intensité des relations entre les petites villes, les moyennes et les grandes villes, définissant ainsi l'ossature de trois sous ensembles qui se dessinent autour de trois villes à savoir Bechar, Adrar et Timimoun.

Conséquemment, une nouvelle forme de mobilité ville-campagne a émergée entre les petites villes et leurs espaces ruraux environnants telles qu'à Beni-Abbès dans la Saoura, Abadla dans la plaine de Guir, Reggane et Zaouiet-Kounta dans le Bas-Touat. Il faut souligner que la libéralisation des transports en commun à partir de 1988 a contribué d'une part à la promotion des déplacements sahariens dont le minibus et le fourgon aménagé ont révolutionné les pratiques sociales et d'autre part, à une nouvelle perception de l'espace oasien. En effet, grâce à l'évolution des moyens de transport les ksouriens trouvent de nouvelles perspectives d'emploi dans les villes suite à la décadence de l'agriculture osirienne, tout en continuant à garder les mêmes liens avec leurs espaces d'origine, bien plus, en continuant à y habiter.

Conclusion de la deuxième partie

Les premiers signes des mutations des espaces sahariens remontent à la période coloniale pendant laquelle les officiers de l'armée agissaient en toute liberté, durant presque cinquante ans. Seulement, leurs actions d'intervention pour le développement des oasis se confrontaient aux contraintes financières car cet espace est non utile pour la métropole après l'échec du projet du chemin de fer transsaharien qui visait à réactiver les échanges économiques avec l'Afrique noir. Ils se contentaient donc, de réaliser quelques équipements à caractère social, et d'assurer la souveraineté coloniale sur ces territoires. Ainsi, ils se sont appuyés les structures sociales traditionnelles et ont déjoué les nomades de leur rôle traditionnel.

La découverte du pétrole a constitué un tournant important dans l'histoire récent du Sahara car il est aussitôt replacé au centre d'intérêt de la métropole qui a opté à son développement par une démarche centralisatrice passant par la départementalisation. Après l'indépendance, l'intervention de l'Etat algérien dans ces espaces s'est inscrite dans la continuité de la logique de centralisation, révélant plutôt une logique géostratégique visant leur intégration territoriale qu'une logique de développement proprement dit. Ceci s'est introduit aussi bien par le biais des découpages administratifs et de développement des services publics que par le développement des infrastructures de transport qui ont constitué sans doute le pivot de la dynamique de ces territoires ensuite. Ainsi, une nouvelle forme d'organisation des espaces sahariens du Sud-ouest algérien a émergé.

L'institutionnalisation des transports représente l'élément important dans la transformation de l'espace saharien et dans la promotion des mobilités dans le Sud-ouest saharien. Les nouvelles infrastructures de transports notamment les routes et les aéroports ont non seulement désenclavé ces espaces, mais aussi déclenché une dynamique locale qui a primé dans l'aménagement de l'espace. Sur le plan urbain, cette dynamique avait accéléré le développement d'une série de villes comme Adrar, Timimoun et Reggane, comme elle avait permis de redresser le dysfonctionnement du réseau urbain régional constaté depuis la période coloniale. Un dysfonctionnement matérialisé par une concentration des villes dans la partie nord autour des gisements du charbon ; dans les espaces ruraux, on assiste à un éclatement des oasis en plusieurs fragments, remettant en cause les trois dimensions de la fabrication de l'oasis (foggara, ksar et jardins). Ceci se manifeste par l'abandon du ksar et la création de

nouvelles entités d'habitat extra-muros, au bord de la route où l'État implante ses équipements et aménage les nouveaux périmètres agricoles.

Soutenu par un nouveau réseau de transport routier, les nouvelles agglomérations urbaines ont concouru à redynamiser la mobilité intra-saharienne, redéfinissant ainsi de nouvelles relations spatiales entre la ville et son arrière-pays. En effet, ce réseau de transport se conjugue bien avec la structure urbaine où les petites villes jouent le rôle de relais et assurent des relations ville-campagne. Les villes des strates supérieures (Bechar, Adrar et Timimoun) assurent des relations interurbaines au sein de la zone elle-même et avec les autres grandes villes nationales. Les dessertes aériennes renforcent le rôle de ces villes et les mettent en contact direct avec les grandes métropoles du Nord. Sur le plan régional et local, les dessertes de transport des voyageurs reflète l'intensité des relations en direction des moyennes et grandes villes et définissent l'ossature de trois sous réseaux qui sont composés d'un ensemble d'agglomérations et structurés autour de trois villes à savoir Bechar, Adrar et Timimoun.

Si la dynamique urbaine actuelle renverse le fonctionnement classique des ksour, les accumulations historiques, au contraire, leur procurent des résistances. L'insertion de ces centres dans le réseau urbain national est soutenue par des fonctions cultuelles traditionnelles des réseaux confrériques. En instrumentalisant l'héritage historique et la mémoire collective et en s'appuyant sur la présence d'un marabout ou d'une zaouïa, les petits centres s'inscrivent dans une logique des mobilités et des échanges qui leur attribue du poids social et religieux par le biais des *ziaras* ou des mobilités des *talabat* (étudiants religieux). C'est ainsi que la hiérarchie urbaine ne correspond pas à la hiérarchie des cultes ; une fonction que les centres urbains les plus importants tentent de se procurer à travers la création de nouvelles zaouïas comme à Bechar et à Adrar à partir des trois dernières décennies.

Sur le plan social, les nouvelles fonctions et les structures modernes, basées sur les services publics dans les villes du Sud-ouest ont contribué à la recomposition de la société locale. L'avènement d'une nouvelle classe d'élite composée de cadres qui ont été appelés à faire fonctionner ces équipements remet en cause l'ancienne organisation sociale. L'arrivée des nouveaux commerçants du Nord algérien a permis aux villes du Sud-ouest algérien de réactiver les échanges commerciaux locaux et régionaux. Cependant, de nouvelles relations commerciales spécialisées ou plutôt segmentées sont tissées par ces commerçants avec ceux des grandes villes et des métropoles du Nord du pays (Sétif, Oran, Alger et Ghardaïa)

développant ainsi des réseaux d'échange en interconnexion avec la partie transsaharienne, notamment sur les deux axes, Bordj Badji-Mokhtar et Tamanrasset.

Troisième partie

Processus de formation des nouveaux espaces urbains et recomposition socio-spatiale

Les nouvelles dynamiques urbaines dans le Sud-ouest algérien ont été la source de mutations et de transformations de plusieurs petits centres, d'anciennes bourgades en réelles villes. Si la consolidation de l'armature urbaine régionale a nécessité l'injection des équipements de haut niveau dans ces petits centres, la croissance de la population et la mobilité résidentielle ont imposé la mise en place d'un programme ambitieux d'habitat afin de prendre en charge les nouveaux habitants de ces villes. Composé essentiellement de cadres et de commerçants les nouveaux habitants véhiculent dans ces espaces un nouveau mode de vie similaire à celui des villes du Nord. Néanmoins, la question du logement de la population locale n'est pas négligée puisque plusieurs familles habitants des ksour ont été logées dans les nouveaux espaces urbains. Quittant le ksar volontairement ou par défaut d'insalubrité, les ksouriens font face à un nouveau mode de vie véhiculé par un habitat moderne et aussi par un voisinage extérieure.

Conséquemment, ce dynamisme se caractérise sur le plan spatial par un étalement considérable du cadre bâti, dû essentiellement à l'amplification de l'habitat aussi bien programmé que spontané produisant des nouvelles périphéries urbaines. Seulement, la gestion de l'urbanisation dans ces espaces pose tant de problèmes liés aux conditions générales de l'habitat, de l'environnement, de l'équipement, des transports, constituant un vrai défi pour la ville saharienne. Quels sont les mécanismes de production de logement et les stratégies résidentielles dans les villes du Sud-ouest algérien ?

Pour répondre à nos questionnements nous avons, effectué plusieurs enquêtes à plusieurs échelles. D'abord, une collecte de données et une lecture des documents d'urbanisme a été faite au niveau des Directions d'Urbanisme et de la Construction (DUC) et des Directions de l'Equipement et du Logement(DLEP) des deux wilayas d'Adrar et de Bechar, ainsi que des services techniques des communes concernées. Afin d'analyser les stratégies résidentielles des nouveaux habitants et leur intégration dans les villes du Sud-ouest en particulier, nous nous sommes basés d'une part sur les résultats de notre enquête portant

sur la mobilité des cadres et d'autre part sur les travaux de les travaux de mémoires d'étudiants en géographie ainsi que nos interviews effectuées avec quelques responsables représentant les acteurs publics dans le domaine de la construction et de l'urbanisme dans ces villes.

Chapitre VII

Formation des nouveaux espaces urbanisés et logiques d'insertion des nouveaux habitants

Les nouveaux espaces périphériques dans les agglomérations urbaines sahariennes sont le produit de succession d'actions qui viennent répondre aux besoins de la population en matière de logement et d'équipement. Ces actions sont divergentes car les objectifs finaux changent en fonction du contexte politique, économique et démographique de chaque période, formant ainsi des quartiers qui se distinguent tant structurellement que fonctionnellement. Par conséquent, une poussée spatiale spectaculaire caractérise l'ensemble des villes du Sud-ouest algérien, s'amorçant depuis la colonisation et accélérée après l'indépendance.

En effet, une nouvelle approche planificatrice a été mise en place depuis les années 1930, pour contrôler l'urbanisation dans ces espaces, mais ceci n'a pas empêché l'apparition de plusieurs dysfonctionnements que les autorités algériennes ont tenté d'effacer après l'indépendance en utilisant une approche volontariste. Aujourd'hui, la ville saharienne est formée d'une mosaïque de quartiers dont la naissance, l'évolution et le fonctionnement révèlent des interventions et des pratiques d'acteurs dont les logiques sont divergentes.

Cependant, ce dynamisme se caractérise sur le plan spatial par un étalement considérable du cadre bâti, produisant des nouvelles périphéries urbaines aussi bien programmées que spontanées. Ainsi, loin d'être homogène, cette ceinture d'habitat périphérique renferme des noyaux d'habitat qui se distinguent difficilement tant par leur morphologie que par leur contenu social. En effet, les nouveaux programmes affectés dans ces espaces ciblent des groupes sociaux différents comme pour les logements de fonction, les logements socio-participatifs, les logements sociaux… Par ailleurs, la population issue des milieux défavorisés, trouve des difficultés pour s'insérer dans ce système ; elle recoure à l'action illicite pour construire des habitations dans les marges des villes produisant des quartiers d'habitat précaire.

A travers quelques exemples des villes sahariennes du Sud-ouest algérien (Bechar, Adrar, Timimoun, Kenadsa et Reggane), on tentera de faire le point sur les mutations et les transformations, qui touchent les nouveaux espaces urbanisés de la ville saharienne, tant sur le

plan social que fonctionnel, en fonction des périodes qui se distinguent par leur contexte politique et économique.

VII-1 Période coloniale : du centre indigène à la ville institutionnelle

Les petits centres sahariens ont subi durant la période coloniale des mutations rapides affectant leur morphologie, leur fonctionnement et leur composante humaine, développant de nouvelles logiques et pratiques de production de l'espace. Dans la nouvelle approche coloniale, sont séparés les espaces indigènes et européens, se distinguant sur tous les plans (spatial, identitaire, fonctionnel, architectural). Ainsi, les nouvelles formes d'habitat se diversifiaient allant de l'habitat pavillonnaire destinée aux européens jusqu'aux gourbis autoproduits par les indigènes issus des ksour environnants ou des tribus nomades qui s'installaient dans les marges des villes. La ville saharienne est formée de quartiers répondant aux normes de l'urbanisme, donnant naissance à un espace institutionnel qui s'oppose à l'espace autoproduit par la population indigène. Dans cette logique, les anciens noyaux à savoir les ksour se trouvent enclavés pour ne pas dire exclus du nouveau système urbain développé depuis la période coloniale. Dans une telle dichotomie, la ville saharienne présentait un modèle de fonctionnement particulier dont les traces existent jusqu'à nos jours.

VII-1-1 La première poussée spatiale des agglomérations sahariennes : les villages coloniaux face aux ksour

La première étape de la formation des villes sahariennes remonte à la période coloniale où des villages ont été créés à proximité des ksour les plus importants pour accueillir au départ des installations militaires à savoir des casernes dont quelques unes y existent toujours. Cette période s'étale entre 1900 et 1930 et concerne un ensemble d'oasis chefs d'annexe ou postes militaires telles qu'Adrar, Aoulef, Reggane, Timimoune Zaouiet-Debagh dans la wilaya d'Adrar et Beni-Abbès, Taghit, Igli, Abadla, Beni-Ounif et Colomb-Bechar dans la wilaya de Bechar. Ces postes militaires étaient installés au départ au sein des remparts des ksour dont la fonction est d'instaurer l'ordre et de pacifier la région. Aussitôt, les espaces situés aux alentours de ces ksour ont été occupés pour construire quelques petits équipements, mais aussi pour abriter des populations extérieures qui s'installent dans des quartiers autoproduits. A Beni-Ounif par exemple, un douar ''arabe'' s'est développé suite à la mise en place d'une gare terminus temporaire sur la ligne de chemin de fer Oran- Colomb-Bechar (voir chapitre IV).

Se réjouissant d'une quasi-autonomie, l'intervention des officiers militaires du Bureau des indigènes dans l'espace était timide et consiste à assister la population locale par la construction des infirmeries, des écoles…. Ces équipements élémentaires et ces installations militaires vont constituer les noyaux de villages qui ont bouleversé le mode d'habitat dans les espaces oasiens.

Mais ce n'est qu'à partir des années 1930, suite à la croissance démographique de ces centres et l'évolution des besoins de terrains que les premières extensions de ces villages sont apparues. La croissance spatiale s'est faite en partie par densification et en partie par prolongement des trames des premiers noyaux coloniaux. Les acteurs impliqués dans la construction et l'aménagement de ces nouvelles extensions se multiplient ; les officiers des affaires indigènes perdent une partie de leur marge de manœuvre puisque des représentants civils de l'administration centrale montent en créneau tels que l'architecte et l'ingénieur des travaux publics (Souami T., 2004). Ainsi, pour la première fois dans leur histoire, les villes sahariennes ont été dotées de plans orientant leur extension à savoir Colomb-Bechar en étant le nouveau centre administratif du territoire d'Aïn-Sefra à partir de 1930, Kenadsa dans la Haute-Saoura autant qu'une ville minière qui avait connu une forte croissance de sa population, Adrar qui est invitée à être'' la capitale'' des oasis du Sahara centrale du Sud-ouest, et Beni-Abbès qui est une agglomération connaissant une forte expansion touristique européenne dans les années 1940, dotée par un plan d'embellissement proposant des aménagements sur les artères principales. Ces extensions suivent d'une manière générale un plan en damier abritant des équipements sanitaires, touristiques, des marchés et des lotissements pour habitations distinguant la population indigène de la population européenne.

Dans le Touat et le Gourara, seule Adrar était dotée d'un Plan d'Aménagement et de Construction (PAC) qui a été établi pour la première fois avec un objectif d'encadrer Adrar pour passer d'un village à une ville secondaire. Le premier plan fut proposé par le capitaine Rongiéras en 1929 qui comportait la place de Laperrine (300 m de côté) ; au nord du village une place pour commerçants ; à l'ouest la porte de Colomb-Bechar, des écoles et la poste de Boubernous; à l'est l'hôtel de la CGTS, la porte de Timimoun et le marché ; au sud, la porte de Reggan et le Bordj militaire. En 1945, le commandant Exéa ajouta quelques éléments dans ce plan à savoir : une cité administrative traversée par de large rue avec trois bâtiments des officiers, des bâtiments de la mairie, des bâtiments des contributions, une recette municipale PTT ; il a prévu aussi la construction d'un ouvroir pour indigènes, d'une classe

supplémentaire, d'une école ménagère et d'une rue comprenant dix pavillons qui constitueront le futur quartier indigène, ainsi que quelques aménagements et transformations des édifices déjà existantes (transformation du Fondouk en Dar-el-Askri, créations d'allées arborées, aménagement d'une place) (Souami T., 2004).

Quant au plan d'aménagement et d'extension de la ville de Colomb-Bechar établi en 1941, il comportait en particulier un programme d'extension (création de nouveaux lotissements), avec des aménagements de servitudes (centre ville- gare). Ce plan définit un zoning selon l'usage à savoir : zone de la palmeraie, zone commerciale, zone industrielle, zones réservées (l'ancien cimetière, le terrain d'atterrissage…) et la zone résidentielle qui se constitue du ksar, des quartiers indigènes, des îlots militaires et des lotissements résidentiels pour les Européens. En 1958, un nouveau plan plus cohérent a été établi tentant plutôt de renforcer les articulations entre les espaces et propose la création d'un nouvel axe est-ouest qui vient se croiser avec le premier axe nord-est au niveau du centre ville, comme il prévoit des extensions à partir du centre intégrant les terrains vides entre les différents fragments. Une voie de contournement a été proposée pour décongestionner la ville de la circulation concernant notamment les poids lourds militaires et des camions des mines.

Sans plan, Timimoun se développait par jonction des programmes d'habitat et d'équipement qui se succèdent, suivant la logique d'un plan en damier. A partir des années 1950, des casernes, des écoles, des logements pour enseignants et des habitations furent construits dans le village et formant le quartier de Hassi-Saka, situé dans le sud-ouest. Il est de même pour Beni-Abbès, qui avait connu des extensions à partir du Bordj installé sur les hauteurs de la palmeraie où quelques habitations européennes mais surtout juives venaient se greffer ainsi que l'église, l'Unité de Recherche sur les Zones Arides (URZA), l'hôtel et l'école. Un ensemble d'habitations conventionnelles et d'équipements est venu s'accoler plus tard en amont sur le plateau. Par ailleurs, la création d'une nouvelle cité indigène prés du Bordj bien qu'elle ne soit pas orientée par un plan, était un choix stratégique pour les officiers des affaires indigènes afin de contrôler la région d'un côté et pour protéger ces populations des crues de l'oued Saoura. Les deux anciens ksour situés dans la palmeraie avaient été regroupés sur un seul site (appelé Garda). Ces constructions ont pris une forme traditionnelle et ont formé le noyau de la ville de Beni-Abbès où le centre ville avait pris lieu.

VII-1-2 Dichotomie spatiale marquée par des équipements et des places

Les aménagements proposés intègrent des équipements structurants qui servent au contrôle de l'espace. Le premier programme pluriannuel d'équipement pour les zones sahariennes date de 1928, et a touché les agglomérations les plus importantes, affectant aussi bien les ksour que les palmeraies. Ainsi, deux types d'actions furent définis, les équipements destinés à la population indigène et les équipements partagés entre européens et indigènes pour ne pas dire réservés dans la majorité des cas aux européens.

Les équipements concernaient les travaux d'hydrauliques et agricoles, la construction des établissements scolaires, les ouvroirs, les infirmeries, les routes et les pistes caravanières et les chemins de fer. Quelques équipements destinés aux indigènes avaient trouvé leur place dans l'espace extérieur comme le projet d'un Fondouk à Adrar ou le projet d'un pavillon destiné aux réunions ''*Medjelès''* à Timimoun. Ces équipements avaient servi à séparer les espaces indigènes et les espaces européens.

Quant à la deuxième catégorie des équipements, elle avait concerne plutôt les espaces urbains, affectant les espaces extérieurs des ksour. Alors que la réalisation des équipements se faisait sur la base des propositions ponctuelles, elle s'est intégrée à partir des années 1930 dans le plan qui définissait les besoins actuels et futures de la population. Le plan du commandant d'Exéa pour Adrar avait prévu la réalisation de plusieurs équipements tels que la cité administrative, des pavillons d'officiers, les bâtiments de la mairie, les bâtiments de contributions, la recette municipale...

Les nouveaux espaces se caractérisaient par l'aménagement des grandes places aussi bien pour Bechar telle que la place Luteaud, appelée aussi place des chameaux que pour Adrar et Timimoun portant les deux le nom de la Place de Laperrine. Ces places occupaient et occupent toujours un lieu central dans les nouveaux espaces urbanisés et elles sont entourées des équipements aussi bien militaires que civiles. Sur un autre plan, ces places ont été conçues à l'égard des traditions de la population locale qui fête collectivement les *''ziara''* en se réunissant chaque année dans ces lieux.

Quelques travaux ont concerné les zones de contact entre espace européen et indigène où des opérations d'embellissement de façades ou d'aménagement des entrées et des accès principaux d'agglomérations ont étaient entreprises. Beni-Abbès qui avait pris une ampleur

importante avec le développement du nombre des touristes européens, a été concernée par des actions d'aménagement touchant l'entrée du village et ce par la construction d'une galerie d'arcades desservant le souk et les boutiques indigènes, ainsi que l'aménagement de la place du souk utilisée principalement par des indigènes. A Timimoun, le chef d'annexe changea la position du marché de la place qui donne lieu sur la grande place principale de la ville européenne, un marché couvert fut construit près du ksar. A Bechar, une série d'arcades a été construit pour camoufler la maison du goum qui donne sur le souk (Benmohamed T., 2005).

L'introduction des plans d'urbanisme dans les agglomérations sahariennes n'a pas empêché la création et le développement des quartiers informels autoproduits par la population indigène. Les nouveaux espaces extérieurs ont été pensés pour accueillir une population civilisés selon le modèle européen. La ville telle qu'elle a été conçue par les nouveaux plans à partir de 1940 négligeait les indigènes et a dressé des barrières entre les deux espaces. La nouvelle démarche d'aménagement des extensions avait exclu la population locale en particulier dans les grandes villes telle que Bechar qui s'européanisait de plus en plus « *dans le plan de Colombe-Bechar, en 1941, les indigènes furent ignorés, oubliés ou nier »* (Souami T., 2004). Ainsi, l'équation du quartier indigène fait son apparition au fur et à mesure de la croissance de l'agglomération. Ceci a été bien illustré dans le plan d'extension d'Adrar en 1945 par le commandant d'Exéa qui prévoyait au nord d'Adrar, la construction de dix pavillons uniques pour constituer le noyau du futur quartier indigène : *« le commandant Exéa tentait, avec beaucoup d'hésitation, une programmation visant les indigènes ; d'où un nombre réduit de logements. Il se réserva, en définitive comme chef d'annexe la possibilité d'adapter le projet aux évolutions futures en se limitant à la définition d'une aire d'installation d'un noyau originel* » (Souami T., 2004).

La démarche ségrégationniste se faisait aussi par le prix excessif du foncier dans les nouveaux lotissements où l'objectif visait d'attirer des nouveaux colons, un moyen d'exclure les indigènes qui, dans la majorité des cas, n'ont pas les moyens pour s'offrir des terrains pour construction dans cette partie de la ville institutionnelle. Une démarche qui s'appuyait sur le coût financier des travaux d'aménagement dont les conséquences est une augmentation des prix de 2000% dans le cas de Bechar par exemple (Souami T., 2004). Par conséquent, rares sont les indigènes qui ont pu accéder directement à la propriété par ce bais, exceptées quelques familles aisées et caïdales. Face à cette situation, quelques familles nomades se sont appropriées des parcelles dans quelques lotissements, s'installant au début dans des tentes

d'une manière illicite puis construire des maisons en dur au sein de ces parcelles. Devant ce fait accompli, les officiers des affaires indigènes ont fermé les yeux sur ces pratiques, donnant naissance à quelques quartiers indigènes au sein de la ville européenne.

VII-1-3 Nouveaux quartiers pour de nouveaux arrivants

L'insertion économique de la population locale, qui s'est manifesté par l'avènement de l'emploi salarial dans les chantiers des hydrocarbures et de bâtiment à partir des années 1940, avait produit des mobilités résidentielles en direction de nouveaux espaces extramuros. L'émancipation des harratine et la fixation des nomades avait accéléré ces mutations socio-spatiales, contribuant à l'édification des nouvelles habitations à l'extérieure du ksar. L'exemple de Timimoun illustre bien ce processus comme cela avait été bien démontré par Bisson J.. Beaucoup de haratine avaient quitté le ksar pour s'installer dans un nouveau quartier nègre dans le nouveau village ; parallèlement des nomades chaânbi (commerçants, transporteurs) avaient constitué leur quartier dans le nouveau village. Quant à la population locale constituée en particulier de propriétaires terriens à savoir les *chorfa* et les *merabtine* dont la rente agricole est la seule source financière, elle reste fixée dans ses habitations dans le ksar comme à Timimoun et Adrar.

Néanmoins, quelques actions spécifiques d'aménagement aux ksour des agglomérations les plus importantes ont été enregistrées et avaient concerné la construction et la reconstruction des mosquées, l'accès à l'eau potable (lavoir et fontaine), la construction et l'aménagement de l'habitat. Ces travaux consistaient à aménager les rues et les places, à construire des trottoirs et de mettre en place des pavages…, mais rarement qu'ils visaient à modifier des structures ou d'intervenir à l'intérieur des habitations, excepté dans les catastrophe naturelle comme en 1944 où des pluies torrentielles avaient affectées le Gourara et le Touat. Une fontaine a été construite dans le village nègre à Adrar en 1928, d'autres à Timimoun entre 1931 et 1936 suite aux conflits entre nomades et ksouriens. Ainsi, les espaces extérieurs restent des espaces d'étrangers où les nouveaux arrivants s'installent à savoir les européens qui occupent les maisons intégrées dans le nouveau village et les nomades récemment sédentarisés (les Chaânba à Adrar, à Timimoun et à Beni-Abbès, les Doui-Meniaâ et les Ouled-Djerir à Bechar).

A Kenadsa, la mine a eu des effets non négligeables sur l'urbanisation où un quartier est réservé pour les européens et un autre a été aménagé pour les travailleurs musulmans. La ville

européenne telle qu'elle était conçue dans le plan fut bâtie à une distance importante du ksar et se caractérise par un habitat pavillonnaire européen. Quant aux travailleurs musulmans de la houillère, un nouveau quartier implanté au sud, leur a été réservé. Prenant forme d'un nouveau ksar, ce quartier a constitué un fragment isolé de la ville. Parallèlement, un quartier informel autoproduit par les indigènes, appelé Quartier des plans, a pris place entre la ville européenne et le ksar.

A Bechar, des quartiers informels ont été formés par la population indigène, nomade et ksourienne à la quête du travail dans le chemin de fer, le bâtiment et la houillère. Le premier quartier est né autour de l'ancien ksar des les années 1940, sur les rives de l'oued Bechar appelé Chaâba. La décennie suivante est marquée par la naissance d'un nouveau quartier près de la gare ferroviaire. Sur la rive est de l'oued de Bechar, le quartier Debdaba prend de l'ampleur suite à l'installation des nouveaux nomades de la tribu des Ouled-Djerir. Au sud et en discontinuité avec la ville, un nouveau noyau s'est formé à proximité de la nouvelle houillère, constituant le quartier de Bechar Djedid appelé aussi Bidon 2, où quelques familles issues de la tribu des Doui-Meniaâ avaient édifié leurs habitations loin du centre colonial.

A Beni-Ounif, un douar arabe au nord de la ville est né à proximité du village colonial. Situé sur la rive sud d'oued Milies. Constitué de taudis et de gourbis, ce quartier est formé par une majorité de nomades de la Steppe qui se sont sédentarisés et de harratine quittant le ksar (Belgourari A., 1991). A Abadla, la fixation des nomades a produit un énorme village dont les constructions sont insalubres ; aucune norme de l'urbanisme n'a été imposée, mise à part la construction des casernes militaires (Hamidi A., 1990).

Cette situation avait duré jusqu'à la fin des années 1950 suite à la départementalisation du Sahara et la mise en place du Plan de Constantine, instauré par le général De Gaulle. Les agglomérations urbaines les plus importantes étaient dotées pour la première fois par un programme d'habitat à loyer modéré (HLM) destinées aux indigènes comme à Bechar.

VII-2 Formation des nouveaux espaces urbanisés après l'indépendance : une place considérable à l'habitat planifié

Si la priorité était donnée à la construction des équipements et des infrastructures dans les agglomérations sahariennes durant les deux premières décennies après l'indépendance (entre 1962 et 1980), les préoccupations des pouvoirs politiques se sont réorientées en direction du

problème de logement dans les trois dernières décennies (entre 1980 et 2010). Ainsi, la croissance spatiale des agglomérations sahariennes dans le Sud-ouest algérien, prend une allure spectaculaire suite à l'instauration d'une série de mesures renforçant la production de l'habitat dans les villes algériennes à partir du milieu des années 1970. Les lotissements et les zones d'habitat urbain nouvelles (ZHUN) sont à l'origine de ces extensions spatiales opérées entre 1980 et 1990, suivi d'un important programme entre 1990 et 2010 de logements combinant différentes formules injectés dans ces périphéries par le biais des plan d'occupation du sol (POS)(1), à savoir l'habitat évolutif, social, socio-participatif.

C'est ainsi que les villes les plus importantes ont été dotées des plans d'urbanisme directeurs dans l'objectif de contrôler et d'orienter l'urbanisation, remplacés à partir de 1990 par les plans directeurs d'aménagement et d'urbanisme (PDAU) (1), concernant tous les centres. Ces outils se trouvent dépasser quelques années après leur mise en ouvre suite à la prolifération des programmes d'habitat mais aussi d'équipements entraînant une forte crise foncière. De ce fait, les PDAU de tous les centres urbains ont été révisé (Adrar, Bechar, Timimoun, Abadla, Beni-Abbès...). Bechar par exemple se trouve asphyxie par l'ampleur du foncier militaire qui entoure la ville et le foncier agricole cédé par l'Etat dans le cadre de l'APFA. En effet, le périmètre des mises en valeur agricoles, situé à l'est de Bechar présente la seul alternatif pour les futurs extensions selon les autorités locales, créant un litige entre les propriétaires et l'Etat qui devra racheter son foncier cédé il y a quelques années.

VII-2-1 L'habitat collectif et semi-collectif public depuis 1980: le système de quotas

Les logements collectifs constituent une nouvelle forme d'habitat dans les espaces sahariens, introduits dans la première fois à Bechar durant la fin de la colonisation (Plan de Constantine) puis généralisés par la mise en place d'une ZHUN et des programmes de moins de 400 logements constituant des petites cités d'habitat collectif ou plutôt semi-collectif comme à Adrar. Cette forme d'habitat représente pour l'Etat la manière la plus rapide pour loger les populations en détresse. L'aspect financier et le caractère social de ces habitations ont guidé ces choix au moment où les deux villes de Bechar et d'Adrar connaissaient une croissance rapide de demande de logements générée par la mobilité et la croissance démographique de la population.

(1) Loi n°90-29 du 1er décembre 1990 relative à l'aménagement et l'urbanisme, modifiée et complétée par la loi n°04-05 du 14 août 2004.

Dans la période des années 1970 et 1980, les nouveaux logements réalisés par l'OPGI, le maitre d'œuvre, n'ont pas un statut clair prédéfini à postériori puisque des quotas sont attribués pour chaque branche économique (enseignement, santé...). Ces quotas se négocient localement et résultent des rapports de force entre différents groupes sociaux et acteurs politiques. Ainsi, dans la même cité se côtoient les différentes catégories socioprofessionnelles. Ces logements ont été concédés aux locataires par le biais de la Loi des concessions des biens de l'Etat de 1981.

A Timimoun, trois cités ont été réalisées dans ce cadre : la première en 1977 de 110 logements, la deuxième en 1979 de 200 et la troisième en 1981 de 200 l. Il est à signaler que ces logements sont construits sur un seul niveau donnant un aspect horizontal à ces nouvelles extensions qui se greffent dans la partie sud-est de la ville. Dans cette période, les logements de fonction ont eu une part considérable dans la ville de Timimoun avec la construction des petites cités de 40 logements en 1983 affectés pour les secteurs de la santé, 30 logements pour l'enseignement et 50 pour les domaines de l'Etat en 1993.

La construction des quatre cités de logements collectifs à Adrar a produit les premières poussées d'urbanisation dans la direction sud de la ville où viennent se greffer 837 logements dont une grande partie a été réservée pour les logements de fonction. Ces bâtiments prennent la forme d'un habitat semi-collectif ne dépassant pas deux niveaux.

A Bechar, la ZHUN porte le nom de la Zone bleue dont la programmation a été prévue par le PUD de 1980 contenant plus de 1500 logements dont se succèdent les programmes suivants : une cité de 662 logements, une cité de 470 logement et une cité de 395 logements en plus des équipements à savoir un centre universitaire, un centre de formation professionnelle, une station météorologique, un centre technique de contrôle, une agence de la pharmacie centrale algérienne et un parc de loisir. Seulement, la dernière partie du programme n'a été réalisé qu'à partir de 1997, du fait que la ZHUN n'a été mise en place qu'en 1991 par la circulaire du ministère de la construction et de l'urbanisme n°173/91 du 26/05/1991. Repris par le PDAU de 1990, la ZHUN laisse sa place pour le POS n°2 dont la réalisation de cette zone a due être reportée pour l'année 1998 après une première programmation en 1997 de 570 logements puis de 408 logements. Mais seuls 570 logements ont été réalisés sur les deux sites, complétés en 1999 par un programme de 250 logements.

Photo n° 47. **Nouvelles extensions de la ville de Bechar : habitat collectif (Zone bleue)**

VII-2-2 Des lotissements et des coopératives immobilières: démarche sélective et nouveaux enjeux fonciers

Articulé sur un discours populiste d'un côté et sur la loi des réserves foncières (1975) (2) d'un autre côté, les lotissements, **i**nstaurés depuis 1975, ont bien soutenu l'urbanisation dans le Sud-ouest algérien. Reproduisant un habitat individuel, les opérations de lotissement ont été très répandues auprès des habitants et des pouvoirs publics à la fin des années 1980 et le début des 1990 dans toutes les agglomérations sahariennes sans exception, aussi bien les centres urbains que dans les centres semi-ruraux. Des grandes surfaces ont été occupées par ce type d'urbanisation, générant aussi des pratiques de spéculatives notamment dans les grandes villes.

---

(2) Ordonnance 74-26 du 20fevrier 1974 portant constitution des Réserves foncières au profit des communes.

En effet, le nombre important de lotissements dans les agglomérations de la wilaya de Bechar reflète la vitesse avec laquelle s'opère la croissance urbaine, notamment à Bechar qui a bénéficié seul de 69 lotissements s'étalant sur 665,32 ha, soit 14 593 lots de terrain. Quant à la superficie de ces lots, elle est supérieure à 200 m^2 à Bechar (avec une moyenne de 235 m^2) contre une moyenne inférieure 200 m^2 dans les autres centres. Ce paradoxe révèle que certaines opérations de ces lotissements s'inscrivent dans une logique de rente immobilière, générant des pratiques de spéculation, dans une ville comme Bechar où la pression sur le foncier enflamme les prix. Ceci est engendré par la multiplication des besoins (logements et équipements) sollicités par des acteurs aussi bien civils que militaires.

Appuyant les autres programmes étatiques de logements dans les petites villes, 16 lotissements ont été réalisés à Beni-Ounif sur une surface totale de 62,27 ha et 11 à Abadla sur une surface totale de 82,35, soit une moyenne de 167 m^2 et de 178 m^2 respectivement. Dans les autres villes, le nombre des lotissements ne dépasse pas quatre lotissements pour Kenadsa et six à Beni-Abbès (tableau 34).

Tableau n° 34 **Lotissements dans les villes de la wilaya de Bechar**

Communes	Lotissements Existants	Superficie Totale (Ha)	Viabilisation (%)				Lots de terrain			
			AEP	Assainent	Electricité	V,R,D	Total	Viabilisés	Attribués	Sup Moy(m^2)
Bechar	69	665,32	84,50	84,50	84,50	46,50	14593	12000	14140	235
Beni Ounif	16	62,27	91,40	91,40	91,40	22	2100	1920	2100	167
Kenadsa	04	53,10	50	87,50	50	50	1610	1010	1610	207
Abadla	11	82,35	73	73	73	23	1795	1310	1334	120
Igli	04	32,90	100	100	100	30	511	511	511	178
Beni Abbes	06	18,33	66,30	74,60	50	12	670	389	670	155

Sources : DUC wilaya de Bechar, 2007.

Ces lotissements souffrent d'un retard flagrant dans la réalisation des infrastructures en particulier les routes dont le taux ne dépasse pas 50% dans les meilleurs cas (Kenadsa). Ceci est dû à l'incapacité de ces communes à viabiliser ces espaces, du fait que les prix de vente de ces lots de terrain étaient dérisoires et insuffisants donc pour financer les opérations d'aménagement. En effet, devant la pression sociale et le jeu de pouvoir des différents acteurs,

les collectivités locales communales se sont empressées dans la réalisation de ces lotissements, sans mobiliser les moyens d'aménagement de ces espaces (voir photo 48).

Photo n° 48. **Lotissement dont les constructions sont lentes et inachevées à Bechar**

Dans la wilaya d'Adrar, les opérations de lotissements publics se sont multipliées dans tous les centres non seulement urbains mais aussi semi-ruraux. Les villes d'Adrar et de Timimoun se caractérisent par des grands lotissements dont la limitation de leur nombre (07 lotissements seulement à Adrar et 11 à Timimoun) n'a pas empêché les acteurs de ces opérations de gonfler le nombre de lots de terrain attribués dans chaque lotissement (avec plus de 300 lots de terrain par lotissement à Adrar et plus de 200 lots de terrain à Timimoun).

Ainsi, le nombre de lots de terrain produits dans ces opérations dépassent le nombre de parcelles octroyées dans le cadre des coopératives immobilières. Les conséquences de telles pratiques peuvent entraver la tache de la gestion et de l'aménagement de ces espaces, en sachant bien que le prix de vente de ces terrains est dérisoire. Cependant, ces opérations se sont succédées notamment dans les petites et les moyennes agglomérations (21 lotissements à Aoulef, 20 lotissements à Reggane, 14 lotissements à Timimoun, 10 lotissements à Zaouiet-Kounta) avec un nombre total de plus de 500 lots de terrain dans chaque centre, donnant naissance à des lotissements de petite taille (avec une moyenne inférieure à 100 lots de terrain), permettant aux collectivités locales de mieux gérer ces espaces (tableau 35). Ces lotissements constituent une forme d'accès à la propriété et viennent répondre aux aspirations d'amélioration des conditions d'habitat de la population locale. Bien plus, cette forme

d'habitat apparait plus adaptée à la culture locale de la population ksourienne, car elle leur permet de concevoir des habitations individuelles regroupant la famille élargie, tout en reproduisant les mêmes espaces de l'habitation traditionnelle (l'espace des femmes, des invités, des fêtes…).

Tableau n° 35 **Répartition des lotissements dans villes et quelques agglomérations de la wilaya d'Adrar**

Lieux	Nombre des lotissements	Nombre des lots	Nombre moyen des lots par opération
Adrar	07	2366	338
Timi	14	1793	128
Timimoun	11	2165	197
Aouelf	21	1211	57
Reggan	20	1724	86
Tsabit	16	931	58
Tamentit	7	732	104
Zaouiet Kounta	10	598	60
Chaorouine	3	344	114
Ouled-Said	1	50	50
Tinerkouk	1	50	50

Sources : CRASC, 2005-2007 (Belouadi L.)
-DUC wilaya d'Adrar, 2006

Coopératives immobilières : implication des fonctionnaires dans les villes les plus importantes

Les coopératives immobilières ont constitué l'alternative pour les pouvoir publics en vue de produire du logement en impliquant les citoyens dans ce processus. Instauré en 1976 (3), ces coopératives ont connu une grande adhésion des groupes socioprofessionnels notamment du milieu des fonctionnaires d'Etat. « *Mieux informés, car proches de la source d'information,*

(3) Ordonnance 76-92 du 23 Octobre 1976 relative à l'Organisation de la coopérative immobilière

les gestionnaires du secteur public et ceux qui gravitent autour du pouvoir ont su mettre à profit le discours politique qui invoquait « les nouveaux besoins de la population et les exigences du progrès social » pour se ‘’placer’’ et ajouter sur les listes établies quelques membres de la famille élargie et …quelques connaissances occupées dans le secteur économique privé mal vu, mal vu à l'époque par le pouvoir central » (Benjelid A., 1997). C'est ainsi que ces opérations se concentrent uniquement dans les villes les plus importantes à savoir Bechar, Adrar et Timimoun car leur création nécessite un montage bien particulier.

Dans la wilaya d'Adrar, les coopératives immobilières ont constitué un moyen pour accéder à la propriété foncière, car la démarche collective de construction des habitations n'a jamais été respectée, prenant l'aspect de lotissement comme cela avait été soulevé par Bendjelid A. (1997) en étudiant le cas de la métropole oranaise où « *pour beaucoup, l'accès du marché foncier par le biais de la coopérative immobilière était une première étape vers l'appropriation privée du sol urbain bien plus intéressante que les avantages qui accompagnent cette opération. En ce sens, ce n'est pas tant la construction individuelle qui importait , mais l'acte juridique qui permettait de s'approprier à moyen terme une partie de l'assiette foncière, même si à l'échelon central, on voulait des maisons individuelles construites par des classes moyennes et non pour des classes moyennes du secteur public et même d'un secteur privé (acteurs de la vie économique et culturelle…) de plus en plus toléré*» . Ainsi, plusieurs parcelles pour ne pas dire d'îlots, affectés dans le cadre de ces opérations sont toujours en état de veille. Ces opérations concernent essentiellement les deux villes d'Adrar et de Timimoun où elles prennent une dimension considérable avec 29 coopératives immobilières constituant 1723 parcelles pour la première et 24 coopératives immobilières formant 1611 parcelles pour la deuxième soit une moyenne de 60 parcelles par coopérative (tableau 36).

Tableau n° 36 **Les coopératives immobilières dans les villes de la wilaya d'Adar**

Lieux	Nombre des coopératives	Nombre de parcelles	Moyenne par opération (parcelles)
Adrar	29	1723	59
Timimoun	24	1611	67

Sources : CRASC, 2005-2007(Belouadi L.)
-DUC wilaya d'Adrar, 2006

Ceci révèle la place qu'occupent certains groupes sociaux qui exercent des pressions pour s'octroyer le foncier dans ces deux villes. Des groupes sociaux qui se sont constitués généralement dans le milieu professionnel, car ces opérations nécessitent un cadre organisationnel bien particulier. C'est ainsi qu'on peut avancer l'hypothèse de la main mise des cadres et des fonctionnaires installés dans les villes d'Adrar et de Timimoun sur le foncier urbain de ces agglomérations, par le biais des coopératives immobilières. En effet, les coopératives constituées par les fonctionnaires des services publics sont manifestement importantes à savoir, les coopératives de la santé, des services agricoles, de la justice, des affaires religieuses, de la sûreté nationale…, en plus de quelques coopératives du secteur économique représentées par quelques entreprises comme SONELGAZ et quelques banques publiques comme la BADR.

Majoritairement originaires des villes du Nord algérien et logés dans les logements de fonction, les bénéficiaires de ces coopératives ne s'engagent que rarement dans les opérations de construction, et optent plutôt à ''stocker ce bien immobilier'', autrement dit, spéculer. Ceci explique bien l'état inachevé de ces opérations formant des terrains immenses non construits dans les nouvelles périphéries, mise à part quelques habitations érigées çà et là. A Adrar, ces opérations ont bien marqué la nouvelle zone d'extension nord-ouest de Cheikh-Mohamed-Ben-Lekbir, donnant naissance à un quartier constitué par plusieurs petits ensembles d'habitat éclatés (voir figure n°56 et photo n° 49). A Timimoun, la zone sud-est de la ville a les mêmes caractéristiques que celle d'Adrar. Ceci pose tant de problèmes de gestion pour les autorités locales qui n'arrivent pas à programmer des actions dans ces espaces, ralentissant les travaux d'aménagement des cités voisines formées par la réalisation des logements sous d'autres formes (LSP, social, évolutif), au moment où les travaux de construction dans les coopératives n'ont même pas commencé dans la plupart des cas.

Figure n°56. **Nouvelles extensions d'Adrar : ruptures dans le tissu urbain causées par le retard des réalisations des coopératives immobilières et des lotissements (partie nord-ouest)**

Photo n°49. **Coopérative immobilière à Adrar (Cheik-Mohamed-Ben-Lekbir): retard flagrant dans la construction (excepté une salle de prière destinée pour la cité des logements sociaux et LSP)**

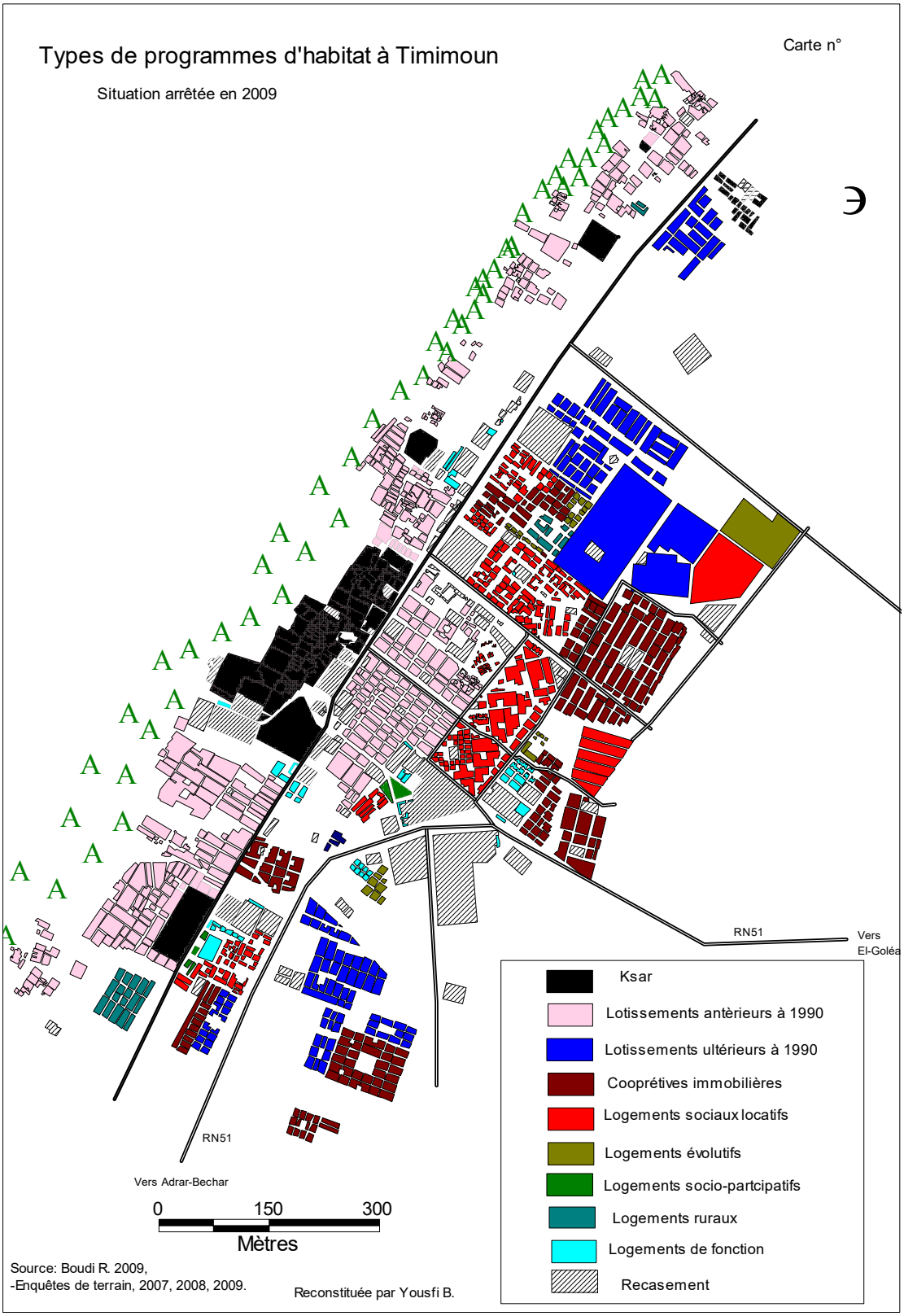


Figure n°57. **Types de programmes d'habitat réalisés à Timimoun jusqu'à 2009.**

VII-2-3 Amplification des programmes d'habitat à partir de 1990

De nouveaux programmes d'habitat ont renforcé la production du logement dans la ville algérienne à partir des années 1990, visant des catégories sociales différentes. Dans le Sahara, il s'agit essentiellement des logements de fonctions destinés aux cadres, des logements sociaux, des logements évolutifs et des logements socio-participatifs (LSP). Par ailleurs, les logements promotionnels sont limités pour ne pas dire inexistants, excepté quelques opérations à Adrar et Bechar par le biais de la Caisse Nationale de l'Epargne et de la Prévoyance (CNEP). Ces opérations d'habitat s'articulent spatialement sur des nouveaux outils d'aménagement urbain à savoir le PDAU et le POS, mais qui se trouvent dans la plupart des cas dépassés par la complexité des opérations d'aménagement et la multiplication des intervenants dans l'espace urbain.

a- Des logements destinés à une population aux revenus limités: les logements ruraux, sociaux et évolutifs

Il s'agit des opérations de logement à caractère social intéressant la population locale en situation défavorable. Ceci vise le relogement des habitants des ksour et des quartiers en difficulté comme il concerne les espaces ruraux où la population est ancrée justifiant une résidence de plusieurs années ou un terrain à construire dans les zones rurales. Trois modalités d'accès au logement définissent cette approche: le logement rural, le logement social et le logement évolutif.

Le logement rural s'intègre dans le cadre de la politique de développement rural ; il a pour objectif la promotion des espaces ruraux et la fixation des populations locales. Il consiste à encourager les ménages à réaliser, en auto construction, un logement décent dans leur propre environnement rural. La participation du bénéficiaire, dans ce cas, se traduit par la mobilisation d'une assiette foncière qui relève généralement de sa propriété et de sa participation à la réalisation ainsi que le parachèvement des travaux à l'intérieur du logement. Toute personne physique adhérente aux différents programmes du Plan National de Développement Agricole (PNDA) ou qui réside ou exerce en milieu rural peut bénéficier de l'Aide de l'Etat à l'habitat rural d'un montant de 700 000 DA.

Le versement de l'Aide par la CNL se fait en fonction de l'avancement des travaux, constatés par un procès-verbal établi par la Direction du Logement et des Equipements Publics (DLEP). La libération de l'Aide de l'Etat s'effectue comme suit :

- 20% de l'Aide à l'achèvement de la plate-forme
- 40% de l'Aide à l'achèvement du gros œuvre
- 40% de l'Aide à l'achèvement de l'ensemble des travaux.

Le bénéficiaire de l'aide frontale pour la construction d'un logement rural peut également bénéficier d'un crédit bancaire dont le taux d'intérêt est bonifié par le trésor public à raison de 1% à sa charge

Paradoxalement, une part importante des logements réalisés dans les communes urbaines entre 1990 et 2000 est constituée des logements ruraux (54%). Affectés pour la promotion de l'habitat dans les zones des ksour et des palmeraies, ces programmes sont indirectement réinjectés au niveau local dans les zones urbaines afin de renforcer le volume des logements dans ces zones. Autrement dit, les autorités locales utilisent cette forme d'habitat planifié pour octroyer des financements auprès des pouvoirs centraux dans le cadre d'un programme national de l'habitat rural. Ensuite, ces financements sont affectés spatialement dans les zones de contacts entres les espaces urbains et les espaces ruraux, généralement près des ksour urbanisés dans les zones limitrophes des agglomérations.

Si c'est tout à fait normal que la part des logements ruraux soit importante dans les communes semi-rurales ou rurales de la wilaya d'Adrar (Tinerkouk, Aougrout et Zaouiet-Kounta), elle est surprenante dans les communes urbaines où les pratiques de contournement des programmes d'habitat rural au profit des zones urbaines se sont succédées durant plusieurs années (44% pour Adrar et Reggan plus 60% pour Timimoun et Aoulef), (tableau 37). L'aide financière apportée aux citoyens dans ce cadre a contribué largement dans la ruée des masses populaires désirant bénéficier de cette formule qui assure l'accès à la propriété aidé par l'Etat combinant une forme d'habitat individuel. A Kenadsa, des tensions ont été enregistrées entre citoyens et l'administration qui est accusée de manque de transparence suite à l'affectation d'un quota de logements jugés insuffisants (El Khabar de 18/03/2012).

Tableau n° 37 **Programmes de logements entre 1990 et 2000 dans la wilaya d'Adrar**

Agglomérations	Logt social	Logt évolutif (1995-2001)	Logt rural	Total
Adrar	715	885	1304	2904
%	**24,6**	**30,5**	**44,9**	**100**
Timimoun	291	142	649	1082
%	**26,9**	**13,1**	**60,0**	**100**
Aoulef	92	20	201	313
%	**29,4**	**6,4**	**64,2**	**100**
Reggane	160	92	264	516
%	**31,0**	**17,8**	**51,2**	**100**
BBM	70		168	238
%	**29,4**	**0,0**	**70,6**	**100**
Zaouiet-Kounta	85	82	295	462
%	**18,4**	**17,7**	**63,9**	**100**
Aougrout	94	48	246	388
%	**24,2**	**12,4**	**63,4**	**100**
Tinerkouk	45	20	273	338
%	**13,3**	**5,9**	**80,8**	**100**
Ensemble	1552	1289	3400	6241
%	**24,9**	**20,7**	**54,5**	**100**

Source : DLEP de la wilaya d'Adrar, 2008

En second lieu, arrivent les logements sociaux et les logements évolutifs. Ces programmes à caractère social prennent manifestement de l'ampleur dans les dernières années face aux pressions sociales, et s'adressent donc à une catégorie de population aux ressources financières limitées. En effet, le Logement Public Locatif (LPL) est réalisé sur fonds budgétaires par des maîtres d'ouvrages délégués que sont les offices de promotion et de gestion immobilière (OPGI). Il est destiné aux seules personnes dont le niveau de revenus les classe parmi les catégories sociales défavorisées et dépourvues de logement ou logeant dans des conditions précaires et/ou insalubres. Ne peut bénéficier d'un logement public locatif, que la personne qui réside depuis au moins cinq années dans la commune de sa résidence habituelle et dont le revenu mensuel du ménage n'excède pas 24 000 DA.

Dans la wilaya de Bechar, les logements sociaux ont concerné la plupart des agglomérations urbaines avec des fluctuations d'une année à l'autre. Bechar, une ville de 160 000 habitants est dotée annuellement d'un quota variant entre 130 et 250 logements en 2004, contre des quotas de 20 à 60 logements annuellement pour les petites villes soit cinq fois inférieur. Si l'année 2004 se distingue par plus de 550 logements à Bechar et 60 logements pour les autres villes, c'est parce qu'elle marque la fin du quinquennat présidentiel 1999-2004 (tableau 38). Pendant cette période, il était question de consommer de réaliser ces opérations pour remédier à la rupture de confiance entre les habitants des grandes agglomérations et les décideurs politiques en exercice d'une part, et de réutiliser les bilans des activités du gouvernement pour défendre un discours politique électoral populiste à l'occasion du deuxième quinquennat présidentiel (2005-2009). La sensibilité d'une telle partition qui se veut équitable par les autorités locales et centrales, fait que le nombre des logements programmés entre 1997 et 2009 dans les trois petites villes est presque le même soit 400 logements par agglomération. Une partie de ces logements a été destiné pour les opérations de la résorption d'habitat précaire (RHP), en particulier à Bechar et Beni-Abbès avec de 240 unités pour la première et 60 unités pour la deuxième (tableau 38). Les logements insalubres menaçants leurs habitants ont été la cible de ces opérations notamment dans les anciens noyaux et dans les sites à haut risque d'inondations comme pour les habitations illicites situées aux rives de l'oued de Bechar. Une autre partie de ce programme est financés par le Fond du Sud et avait concerné les petites villes de Beni-Ounif, de Kenadsa et d'Abadla.

Les logements ne sont attribués aux bénéficiaires qu'après achèvement des travaux de construction pour les logements sociaux, tandis que les futurs bénéficiaires des logements évolutifs effectuent des travaux de finitions avec une aide financière de l'Etat qui leur est destinée car l'Etat ne prend en charge que les gros œuvres. Le logement évolutif constitue l'alternative aux opérations d'auto-construction initiées depuis la fin des années 1970 : le bénéficiaire construisait lui-même son logement pendant que l'Etat contribuait indirectement en lui offrant des matériaux de construction. Très répandu à Adrar (25%), les opérations d'habitat évolutif se sont amplifiées entre 1990 et 2000, et se caractérisent par un type d'habitat individuel. Attribué aux prérogatives des assemblés généraux des communes puis aux chefs de daïra, l'affectation de ces logements génère des conflits qui se manifestent souvent par des émeutes. Ces conflits sont dus à l'incapacité des autorités locales à répondre à tous les besoins d'habitat social et d'effacer les disparités sociales dans les villes, comme ils

sont dus aux revendications qui exigent plus de transparence et d'équité sociale dans les opérations de distribution de ces logements, principes pas toujours respectés.

Tableau n° 38 **Affectation annuelle des logements sociaux locatifs dans les centres urbains et semi-ruraux de la wilaya de Bechar entre 1997 et 2009**

Années	Bechar	B. Abbès	B .Ounif	Kenadsa	Abadla	Igli	Total wilaya
1997	140	20	20	0	20	10	210
1998	295	55	65	35	60	30	540
1999	130	45	50	45	60	10	340
2000	250	60	80	100	70	10	570
2001	200	30	60	30	10	10	340
2002	100	0	0	0	0	0	100
2003	160	0	0	20	0	20	200
2004	550	60	40	60	60	20	790
2005	200	40	20	20	20	0	300
2006	255	40	20	20	40	25	400
2007	200	20	20	20	20	20	300
2008	145	0	0	0	0	0	145
2009	0	0	20	20	0	25	65
P. SUD	890	0	30	40	40	0	1000
RHP	240	60	0	0	0	0	300
Total	3755	430	425	410	400	180	5600

Source : DLEP de la wilaya de Bechar, 2008

b- Des logements accessibles à la classe moyenne : les logements de fonction et les logements promotionnels aidés

Si les logements de fonction sont destinés directement aux fonctionnaires, les logements socio-participatifs (LSP) ou les logements promotionnels aidés (LPA) depuis 2010 est une forme d'habitat qui permet d'accéder à la propriété, adressé spécifiquement aux classes moyennes, dont une majorité est extérieure à ces espaces.

Bien qu'ils soient limités, les logements de fonction constituent une forme importante dans la production du logement dans les agglomérations aussi bien urbaines que semi-rurales dans le Sud-ouest, soutenant la politique d'aménagement du territoire des zones sahariennes. Ceci concerne en particulier la ville d'Adrar avec 240 logements réalisés entre 1990 et 2000, suivie

de Timimoun avec 50 logements (tableau 39). Ce quota varie d'un centre à l'autre et dépend de la concentration des services publics et du poids de chaque agglomération.

Tableau n°39 **Programmes de logements de fonction entre 1990 et 2000 dans la wilaya d'Adrar**

agglomérations	Logt de fonction
Adrar	240
Timimoun	50
Aoulef	29
Reggane	35
Bordj-Badji-Mokhtar	20
Zaouiet-Kounta	20
Aougrout	20
Tinerkouk	20
Ensemble	434

Source : DLEP de la wilaya d'Adrar, 2008

Situés sur les grands axes et bien desservies par les transports, les cités des fonctionnaires sont souvent bien aménagées, entourées de murs de clôture et parfois gardiennées comme la nouvelle cité des cadres des Directions exécutives, réalisée dans la partie nord à Bechar. Plusieurs logements ont été concédés dans le cadre de la Loi de cession des biens de l'Etat de 1981 au profit de leur occupant. Parmi les objectifs d'une telle action, il s'agit d'encourager ces cadres souvent non originaires de la région à s'approprier un bien qui leur permet de s'ancrer dans cet espace, seulement ces logements sont revendus dans une stratégie de départ vers le Nord.

Photo n° 50. **Cité des fonctionnaires administratifs (Directions exécutives) à Bechar**

Quant aux logements promotionnels aidés (LPA), ils se distinguent par une aide de l'Etat via la Caisse Nationale du Logement (CNL) vient soutenir cette politique représentant une valeur du tiers du coût du logement qui ne doit pas dépasser un plafond fixé à 3 200 000 dinars ; le complément est pris en charge par les bénéficiaires associant les banques dans de financement de l'opération d'achat (4). L'aide frontale peut être également cumulée avec un crédit bancaire dont le taux d'intérêt bonifié par le trésor public. Le taux débiteur est fixé par la réglementation à 1% pour cette catégorie de postulant. Le LPA bénéficie en outre de la cession du foncier domanial destiné à servir d'assiette avec un abattement de prix de 80% pour les wilayas du Nord, de 90% pour les wilayas des Hautes-Plaines et de 95% pour les wilayas du Sud appuyé par un crédit à taux bonifié pour le promoteur (4% à la charge du promoteur).

---

(4) Les niveaux de l'aide frontale octroyée par l'Etat pour l'acquisition d'un Logement Promotionnel Aidé

- 700 000 Da lorsque le revenu est supérieur à une (1) fois le salaire national minimum garanti et inférieur ou égal à quatre (04) fois le salaire national minimum garanti ;
- 400 000 Da lorsque le revenu est supérieur à quatre (4) fois le salaire national minimum garanti et inférieur ou égal à sic (06) fois le salaire national minimum garanti.

Le revenu est constitué par celui du postulant augmenté, le cas échéant par celui du conjoint.

Les résultats de la mise en œuvre de ce programme est maigre dans la wilaya de Bechar et intéressant dans la wilaya d'Adrar selon les deux directions du logement et des équipements publics (DLEP). Si ce programme est raté dans les agglomérations de la wilaya de Bechar, c'est parce que cette opération n'a pas eu de succès auprès de la population locale. En effet, la première opération de ce genre a été pilotée par la commune de Bechar qui a échoué dans la réalisation de ces logements, faute d'un mauvais choix d'entreprise, dû à l'indisponibilité d'entrepreneur qualifié sur place. Par conséquent, les nouvelles demandes de logements exprimées localement se sont orientées vers les autres formules de logements (évolutifs, ruraux et le sociaux), ne nécessitant pas l'engagement financier de la part des bénéficiaires.

Tableau n° 40 **Programmes des logements socio-participatifs (LSP) dans la wilaya d'Adrar entre 2001 et 2008**

Ville	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Total
Adrar	1150	387	217	962	294	260	41	3311
Timimoun	100	50	/	168	/	100	100	518
Reggane	/	50	/	/	/	50		100
Aoulef	/	/	30	50	/	/		80
Zaouiet Kounta	/	/	46	/	/	/		46
Aougrout						100	100	200
Ensemble	1250	487	293	1180	294	510	241	4255

Source : DLEP de la wilaya d'Adrar, 2008

Contrairement, ces opérations ont réalisé une forte adhésion de la population des habitants non seulement des centres urbains mais aussi semi-ruraux de la wilaya d'Adar. En effet, les premières opérations du LPA ou LSP datent de 2002 et concerne uniquement les deux villes d'Adrar et de Timimoun avec un volume de 1150 logements pour la première et 100 logements pour la deuxième. Dotées des moyens de réalisation (promoteurs et entreprises), ces deux villes entretiennent une régularité dans la production de ces logements, affichant respectivement un volume de 3 144 unités et de 578 unités (tableau 40). Une formule qui a intéressé non seulement les habitants de la ville d'Adrar mais aussi les habitants des ksour

environnants, car sans quitter leur lieu d'origine, ces bénéficiaires investissent dans des résidences secondaires dans la ville d'Adar, pour assurer des besoins résidentiels futurs de leur famille (travail, étude…). C'est ainsi qu'un nombre important des logements reste vacant dans les nouveaux quartiers planifiés à Tililane et Cheikh-Mohammed-Ben-Lekbir dans la ville d'Adrar.

Ces opérations se sont amplifiées dans les années suivantes pour concerner les autres agglomérations dans la wilaya, avec quelques ruptures d'une année à l'autre dans les agglomérations d'Aougrout, Reggane, Aouelf et Zaouiet-Kounta. Des ruptures qui s'expliquent par l'intérêt que porte la population locale à l'habitat rural dans ces dernières années.

Spatialement, la mise en œuvre de ces programmes a donné naissance à des nouveaux espaces urbanisés dans la couronne périphérique où la pression sur le foncier est moins importante. Affectés par le biais des POS, ces quartiers planifiés se caractérisent par une mixité sociale due l'injection de différents programmes d'habitat dans le même espace, soit des logements sociaux, des logements socio-participatifs, des logements évolutifs et des logements de fonction. A Adrar, deux nouveaux espaces résidentiels concentrent la majorité quartiers à savoir le quartier de Tililane et le quartier de Cheikh-Mohammed-Ben-Lekbir (figure 58). A Timimoun, il s'agit de l'extension Sud-est de la ville.

Figure n°58. **Extension Nord-est de la ville d'Adrar (Tililane)**

Photo n°51. **Nouvelles extensions de la ville d'Adrar (logements LSP à Tililane)**

VII-2-4 Les quartiers autoproduits : réactivation des réseaux tribaux

La mise en action de tels programmes d'habitat institutionnel dans les villes du Sud-ouest algérien, n'a pas pu empêcher la formation de certains quartiers d'habitat insalubre en particulier à Adrar et Bechar. Ces quartiers se sont formés pour répondre aux malaises de logements d'une population qui rencontrent des difficultés d'intégration dans les circuits officiels dans ces villes. Il s'agit souvent, des habitations autoproduites par la population migrante installée dans ces villes comme dans le quartier de Beni-Ouskout à Adrar ou les nouvelles extensions observées dans le quartier de Bechar-Djedid. Seulement, la composante humaine des deux quartiers n'est pas similaire, car il s'agit d'une population étrangère pour Beni-Ouskout, essentiellement des Touareg maliens, et d'une population algérienne, essentiellement d'origine nomade relié à la tribu des Doui-Meniaâ pour Bechar. Dans les petites villes, Beni-Ounif se distingue par le développement après l'indépendance d'un quartier illicite de naissance coloniale, suite à la sédentarisation de quelques nomades des Hautes-Plaines-Steppiques.

Face à une telle situation, les autorités locales ont dressé des plans de restructurations de ces espaces qui n'ont pas pu être réalisés, mis à part les réseaux d'alimentation en eau potable, de l'assainissement et l'électricité ; ces actions sont justifiées pour des raisons d'hygiène et de sécurité. En plus de l'état catastrophique des habitations, ces quartiers dépendent des autres quartiers en matière d'équipement et n'arrivent pas à s'intégrer fonctionnellement à ces villes. Quant à l'intégration économique de leurs habitants, elle se fait par le biais d'une économique parallèle comme à Beni-Oukout. Quelques opérations de relogement ont concerné quelques familles en situation de détresse à Ben-Ounif et Bechar-Djedid.

Quant au quartier Beni-Ouskout à Adrar, il pose autant de problèmes pour les autorités locales qui sont devant une dichotomie : intervenant dans ce quartier exprime la reconnaissance des droits de ses habitants, alors qu'ils sont en majorité étrangers. Une enquête faite par Baâla Z. et Ben Salem K. en 2009 démontre que la portion des chefs de ménages nés à l'étranger (pays africains) représente 34,5%, majoritairement maliens. Seulement, il est intéressant de souligner que cet espace n'est pas seulement le quartier des étrangers puisque 65% des chefs de ménages sont nés en Algérie, en particulier dans les communes de la wilaya d'Adrar et les wilayas sahariennes (Bechar, Tindouf et Tamanrasset). Il faut dire que cet espace formé au départ par des refugiés maliens, devient par la suite un quartier qui intercepte les immigrants nationaux sahariens et même des familles mal logées de la ville d'Adrar, car le loyer est

accessible aux ménages aux ressources financières limitées. Il est aussi un quartier où les réseaux de solidarité sont activés puisqu'on trouve beaucoup des voisins qui ont des liens de parenté. Ce quartier constitue le support des migrations des Africains vers l'Europe, où beaucoup y transitent, séjournent et parfois s'y installent. La plupart de ces habitants se sont installés entre 1977 et 1989 ; ce processus a continué entre 1990 et 2010 (45%). Ainsi, la part des chefs de ménage qui travaillent dans le secteur informel constitue 16% (exprimé dans l'enquête menée par le terme ''libre d'activité''). En effet, beaucoup de ces immigrants sont mal intégrés dans les circuits économiques formels et travaillent dans la clandestinité (commerce illicite).

Cependant, des opérations de régularisation commencées depuis 1992, avaient concerné 60% des habitations, mais elles se heurtent à quelques contraintes techniques et administratives liées à l'identité des étrangers. Ainsi, en injectant un programme de 60 logements dans les limites de ce quartier (route de Bouda), les collectivités locales ont trouvé l'alibi pour le doter de quelques équipements (une école primaire et un CEM) et des infrastructures (réseaux divers). Ces réseaux n'ont pas concerné tout le quartier ; le goudronnage du quartier ne touche que la couronne marquant les limites entre l'espace institutionnel et l'espace autoproduit ; le passage du goudron au sable dans ce quartier est le symbole de cette dichotomie. Un plan de restructuration de quartier décidé en 2000 a échoué, car il propose de déloger quelques ménages qui ont refusé les indemnités jugées injustes et insuffisantes (50 000 et 100 000 DA). La situation reste la même jusqu'à nos jours dans cet espace bâti.

VII-2-5 Reconquête du ksar et des jardins : naissance d'une forme d'habitat touristique

Observé au Maroc, les étrangers de nationalités française, allemande, hollandaise, américaine et espagnole viennent s'installer dans les médinas et les vieux ksour, retapant les maisons et aménageant des Riadh comme à Marrakech. Signe de richesse, l'appropriation d'un bien immobilier dans ces espaces concerne aussi bien les retraités des pays développés que les personnes moins âgés, les artistes, les cadres… Bien plus, ce phénomène a suscité l'intérêt de la classe aisée marocaine des autres villes, affluant dans ces espaces afin d'acquérir une résidence secondaire. Si une partie des habitations garde la même fonction, d'autres sont transformées pour des activités touristiques (hébergement de touristes, restauration, cafés…). Ainsi, ces espaces se mondialisent, acquièrent de nouvelles activités, valorisant ce patrimoine et évoquant de nouveaux intérêts des pouvoirs publics. Cependant, les anciens habitants de ces quartiers les quittent pour s'installer dans la périphérie.

Toute proportion gardée, le même phénomène est entrain de se former dans quelques oasis à tradition touristique dans le Sud-ouest algérien, dans un contexte un peu particulier. L'afflux de nouveaux propriétaires avait été observé dans les jardins de l'oasis de Timimoun, qui a tendance à changer de vocation suite à la récession de l'activité agricole et à l'urbanisation. Ainsi, plusieurs propriétaires n'hésitent pas à vendre des parcelles de leur terrain à des étrangers nationaux. Achetés à des prix dérisoires au mettre carré (400 000 DA pour une parcelle d'un hectare en 2008), quelques algérois ont pris le devant pour construire une habitation avec jardin dans cette partie de l'oasis. Nous avons recensé au moins cinq durant notre visite de terrain effectuée en 2008, confirmée par les témoignages d'un habitant autochtone. Ces habitations sont utilisées comme des résidences secondaires dans la plupart des cas, mais nous avons constaté une construction à usage touristique (accueil, d'hôtes, restauration, piscine et jardin). En sachant bien que ces terrains sont non urbanisables ou ''protégés'', comment ces constructions ont vu le jour dans ces espaces et quelle a été l'attitude des autorités locales ? On évoque dans le milieu populaire, l'intervention officieuse d'Alger qui demandait à l'administration locale de tolérer ces pratiques concernant quelques constructions.

A Taghit, une oasis touristique dans la wilaya de Bechar, le ksar avait été au centre de quelques opérations de restauration lancées dans la cadre du projet de la Route des Ksour(5) en 2005. Cette opération est financée en grande partie par le PNUD, impliquant le Ministère de la Culture, les autorités locales, les associations et les habitants appelés directement à s'engager dans cette action. Certes cette opération a permis de restaurer le ksar, mais cet espace reste sous forme de musé à ciel ouvert car il est abandonné par ses habitants. Exposé aux intempéries, les constructions et malgré qu'elles soient ''retapées'', se détériorent rapidement, devant l'absence d'une activité touristique, mis à part l'afflux des touristes nationaux pendant les fêtes de fin d'année et la fête du *mawlid* (naissance du prophète). Dans cette perspectives, quelques algérois ont pris l'initiative d'acheter des habitations dans le ksar, de les restaurer et de les aménager pour accueillir des touristes ; nous en avons recensé deux.

---

(5) Cette opération cible les ksour de Taghit, Mogheul et Beni-Abbès dans la wilaya de Bechar ; les ksour de Timimoun, d'Akhled, de Charouine, Guentour, et Tinerkouk dans la wilaya d'Adrar; les ksour de Ghardaïa, El Atteuf, la maison d'El-Atteuf dans la wilaya de Ghardaïa et le ksar du Témacine à Ouargla.

Les ministères de la Construction, de l'Aménagement du Territoire et de l'environnement, de l'Intérieur, de l'Agriculture et du Développement rural sont invités à coopérer dans ce projet.

Photo n° 52. **Nouvelle résidence construite dans les jardins de l'oasis de Timimoun (propriétaire d'Alger)**

Photo n° 53. **Maison restaurée dans le ksar de Taghit (nouveau propriétaire algérois)**

Une association qui s'intéresse à la formation des jeunes et des femmes pour les métiers artisanaux (poterie, tissage…) s'est installée dans le ksar pour le revaloriser sur le plan fonctionnel.

Enfin, on peut dire que le phénomène d'installation des étrangers dans les espaces oasiens est en voie de formation dans les oasis touristiques, mais il est freiné d'une part par des contraintes liées au code foncier algérien qui interdit toute transaction avec les étrangers d'une autre nationalité ; d'une autre part, l'activité touristique, moteur de ces mutations, est peu développée en Algérie. Ce fait est dû à la dégradation de la situation sécuritaire depuis une vingtaine d'années mais aussi au manque d'une vraie volonté politique de promouvoir ce secteur. Ceci ralentit la propagation du phénomène d'appropriation des espaces historiques par les étrangers en Algérie, à l'inverse du Maroc.

VII-3 Caractéristiques socio-économiques des néo-habitants dans les espaces périphériques récents

La multiplication et la diversification des programmes de logement et des opérations de lotissement dans les nouveaux espaces urbanisés dans les villes du Sud-ouest algérien viennent répondre aux besoins en logements générés tant par le malaise d'habitat dans les anciens noyaux que par l'urbanisation et l'arrivée d'une population extérieure. C'est ainsi, que la nouvelle composante humaine des nouveaux quartiers diffère selon le type des opérations de logement menées par le pouvoir dans ces espaces. En effet, si on prend l'exemple des la Zone bleue à Bechar, située dans la ZHUN qui se caractérise par une dominance des logements sociaux et évolutifs, on constate que les origines géographiques des chefs de ménage sont reliées surtout à la ville de Bechar car ils représentent (57,3%) de l'ensemble de la population (Abdelkader A.- Tlidji N., 2004). L'autre partie des habitants est constituée par les chefs de ménage ayant des origines extérieures à la ville, notamment des communes de la wilaya de Bechar avec une dominance de Beni-Ounif, et des wilayas du Nord-ouest en particulier Oran et Naâma. Les mobilités intra-urbaines sont en rapport avec les conditions précaires d'habitat dans les anciens quartiers de ces habitants, notamment Zrikat et Debdaba.

Dans les nouvelles extensions de la ville d'Adrar où se concentrent les opérations du LSP ; seuls 14,2% sont originaires de la ville (tableau n°41). Ainsi, les quartiers de Tililane et de Cheikh-Mohamed-Ben-Lekbir sont constitués d'une population reliée majoritairement à l'extérieur de la ville, répartie sur trois zones à savoir, les communes de la wilaya d'Adrar (Aoulef et Timimoun), les wilayas sahariennes (Bechar) et les wilayas du Nord-ouest (Oran). Ces mobilités sont en rapport avec l'emploi (embauche, mutation et promotion) représentant 60%, et seulement 15% sont en rapport avec les conditions de vie et d'habitat.

Dans les autres villes de rang intermédiaire comme Timimoun, la population des nouvelles extensions formées par diverses opérations d'habitat, est majoritairement extérieure à la ville (Bouhafse S.-Ghenim, M. 2004). En effet, seulement 23% des chefs de ménage des nouvelles extensions, sont originaires de l'agglomération (ville et ksour), contre 35% pour les communes de la wilaya d'Adrar en particulier de la commune de Charouine et de Tinerkouk , 17,3% pour les wilayas sahariennes (Bechar et Ghardaïa) et 10% pour les wilayas du Nord-ouest. Ces mobilités sont liées aussi bien aux conditions de vie et d'habitat (38%) qu'au travail (33%). Le premier motif concerne les ménages originaires des communes limitrophes où la disponibilité et la qualité des services publics sont limitées ; quant au deuxième motif, il concerne les chefs de ménage extérieurs de la wilaya en particulier ceux venus du Nord.

Tableau n° 41 **Origine géographique des chefs de ménage des nouveaux espaces urbanisés selon leurs lieux de naissance: cas d'Adrar et de Bechar**

	Zone bleue (ZHUN Bechar)	Taux	Tililane et Cheikh-Med-Ben-Lekbir (Adrar)	Taux
Ville même	176	57,3	12	14,2
Communes de la wilaya	88	28,6	25	29,5
W. saharienne	2	0,6	21	24,7
W. Nord-ouest	36	11,7	20	23,5
W. Nord-centre	9	2,9	2	2,3
W. Nord-est	5	1,6	2	2,3
Ensemble	307	100	85	100

- Source CRASC, 2005-2007 (enquête réalisée par Foundou A.)
- (Abdelkader A.- Tlidji N., 2004)

Dans les petits centres comme Reggane, les nouvelles extensions sont habitées d'une population aussi bien locale qu'extérieure ; 46,1% des chefs de ménage sont originaires des ksour de la commune, contre 34,6% pour les communes limitrophes en particulier de Bordj-

Badji-Mokhtar (18%), plus ou moins d'Aoulef et de Sali (Ibrahim A., 2010). L'emploi dans ce centre constitue le principal motif de ces mobilités (56%). Ceci concerne les chefs de ménage originaires du Nord du pays, quant à l'accès au logement il concerne principalement les chefs de ménage originaire de la région. La dernière composante est formée des chefs de ménage originaires des wilayas du Nord avec une proportion de 7 % pour les wilayas de l'Ouest et 7% des wilayas du centre (Tizi-Ouzou et Alger). Dans les autres petites villes de la wilaya de Bechar, les nouveaux quartiers de Kenadsa, composés par des opérations de lotissement et de l'habitat social, ils abritent une population majoritairement originaire de la ville-mère ; 60% y sont nés, contre seulement 8% dans les autres communes de la wilaya de Bechar, et 6% des autres wilayas (Berbaoui A., 2000). Ceci s'explique par la faiblesse de l'attractivité de cette ville et sa dépendance totale de Bechar car 60% des chefs de ménage y travaillent, qu'on peut qualifier comme ''ville-dortoir''.

Tableau n° 42 **Catégories socioprofessionnelles des ménages dans les nouveaux espaces urbanisés : cas d'Adrar et de Bechar**

CSP	Zone bleue (ZHUN Bechar)	Taux	Tililane et Cheikh-Med-Ben-Lekbir (Adrar)	Taux
Commerçants et artisans	27	9,6	07	8,7
Cadres	38	13,4	10	12,5
Agents de la fonction publique	114	40,1	50	62,5
Ouvriers qualifiés	12	4,2	8	10
Employés et ouvriers non qualifiés	93	32,7	5	6,3
Total 1	284	100	80	100
Sans emplois	23	7,4	5	5,8
Total 2	307	100	85	100

- Source CRASC, 2005- 2007 (enquête réalisée par Foundou A.)
- (Abdelkader A.- Tlidji N., 2004)

Sur un autre plan, les catégories socioprofessionnelles des chefs de ménage des nouvelles extensions, se constituent principalement des agents de la fonction publique dans la ville

d’Adrar, encore moins dans la Zone bleue à Bechar où la classe des employés et des ouvriers non qualifiés émerge, reflétant une forte articulation entre les catégories socioprofessionnelles et la nature des opérations d’habitat dans ces espaces (tableau 42). En effet, les opérations LSP dans les quartiers de Tililane et de Cheikh-Mohamed-Ben-Lekbir, sont sollicitées par une catégorie ayant des sources financières moyennes, comme les agents de la fonction publique. Ces opérations permettent à ces nouveaux habitants d’accéder à la propriété de ces logements avec l’aide financière de l’Etat via la Caisse National de Logement (CNL). Cependant, l’existence d’un nombre important de logements sociaux dans les la Zone bleue à Bechar dont une partie a été réservée aux opérations de relogement, a contribué dans l’installation d’une population limitée financièrement formée par des employés et des ouvriers non qualifiés.

Conclusion

La formation des nouveaux espaces urbanisés dans les villes sahariennes du Sud-ouest algérien est le produit de différentes approches d'habitat, donnant naissance à des espaces qui se démarquent tant par leur morphologie que par leur fonctionnement. C'est ainsi que les villes du Sud-ouest algérien ont connu une évolution spatiale d'une ampleur incontestable, due essentiellement à l'amplification des programmes d'habitat, notamment le semi- collectif et l'individuel.

D'abord, les lotissements et les coopératives immobilières qui constituent un moyen direct d'accès à la propriété et d'habiter individuellement, ont été esquissés dans tous les centres, aussi bien urbains que ruraux. La concentration des coopératives immobilières dans les villes de rang intermédiaire et supérieure s'explique par la puissance des organisations professionnelles issues principalement du secteur public, exerçant des pressions sur le pouvoir local pour l'octroi des terrains. Ainsi, ces opérations viennent répondre aux besoins d'une population récemment installée dans ces villes, se réjouissant d'une appartenance à la fonction publique. La démarche spéculative marque bien ces espaces car les constructions finies sont rares, entrainant ainsi des retards d'aménagement et engendrant des grands espaces vides ; ce fait pose de sérieux problèmes de gestion aux collectivités locales. Ceci dit, les bénéficiaires utilisent ce moyen pour avoir accès au foncier. Quant aux lotissements, ce sont plutôt des opérations visant la population locale qui sollicite un habitat adapté à la culture locale où les espaces internes sont séparés (femme, invités…). Ces lotissements connaissent un retard flagrant dans les travaux de viabilisation (routes, réseaux…), dû à l'incapacité des collectivités à prendre en charge ces espaces, puisque les prix de vente de ces terrains sont dérisoires.

Cependant, toutes les opérations de logements programmés ont un profil social avec quelques différences légères à savoir les logements évolutifs, les logements sociaux et les logements socio-participatifs. Ces deux premiers types sont déployées dans toutes les agglomérations urbaines ; les opérations LSP ne concernent que quelques localités de la wilaya d'Adrar et se concentrent dans les deux villes les plus importantes à savoir Adrar et Timimoun. Bien plus, le logement rural fait son apparition dans ces espaces où les collectivités locales l'intègrent en faveur des centres urbains. Une démarche qui joue sur le flou des limites entre la ville et sa zone de ksour, et permet d'octroyer des financements de logements ruraux injectés dans l'espace urbain.

Sur le plan social, l'installation d'une population extérieure dans ces nouvelles extensions reste la plus marquante dans cette mutation. Ceci concerne particulièrement les extensions de la ville d'Adrar à savoir les quartiers de Tililane et de Cheikh-Mohamed-Ben-Lekbir. Ce phénomène est moins apparent dans les nouveaux quartiers de Timimoun et de Reggane et encore moins dans la ZHUN de Bechar et dans les nouvelles extensions de Kenadsa. Ces mobilités sont liées au travail pour la ville d'Adrar, expliquant bien la composante extérieure de ses habitants, comme elles sont générées pour les villes de Timimoun et de Reggan par des causes liées aux conditions générales de d'habitat ; dans les nouvelles extensions de la ville de Kenadsa et de Bechar, les motifs d'installation des ménages sont en rapport avec les conditions générales de l'habitat dans les anciens quartiers. Ceci révèle que les espaces du Sahara-Central sont attractifs par la multiplication des possibilités d'embauches et que la formation des nouveaux espaces urbanisés est due à une demande extérieure ; inversement, les nouveaux espaces périphériques dans les villes du Sahara septentrional (wilaya de Bechar) sont formés suite à l'accroissement d'une demande locale en matière de logement.

Chapitre VIII

Nouveau mode de vie dans le Sud-ouest algérien : genèse des comportements et des pratiques de consommation

Aujourd'hui, les espaces sahariens dans le Sud-ouest algérien, les petits centres (ksour) comme les agglomérations urbaines les plus importantes, connaissent de grands bouleversements sociaux affectant le mode de vie traditionnel. Celui-ci s'articulait autrefois sur des valeurs religieuses, des pouvoirs maraboutiques et sur une économie de rente agricole. La tertiairisation de l'économie locale, le développement de la mobilité et des réseaux de communication ont anticipé la transformation de la société locale. Le frottement quotidien de la population locale et de celle de l'extérieur (du Nord) installée dans ces villes, véhicule de nouveau système de valeur, entraînant de nouveaux comportements et pratiques dans ces espaces. La démocratisation de l'enseignement et la vulgarisation des instituts de formation, ont sans doute anticipé la transformation de la structure socio-économique de la population locale pour faire émerger une nouvelle élite.

Cette nouvelle uniformisation s'articule sur un modèle économique de consommation, engendré par le développement des activités commerciales et de services et par l'amélioration de niveau de vie. Ainsi, l'organisation de la société traditionnelle se trouve figée pour ne pas dire dépassée, par la vitesse avec laquelle s'opèrent ces changements. Ceci se manifeste spatialement, par la modernisation de l'habitat et l'introduction de nouvelles pratiques de consommation à travers lesquelles s'affichent la nouvelle classe moyenne dans une société traditionnelle.

A travers ce chapitre, on tente en utilisant des indicateurs liés à l'habitat et nos constatations sur terrain de mettre le point sur le nouveau mode de vie dans les espaces urbains sahariens et sur l'urbanité. La question de formation d'une nouvelle élite et de la classe moyenne nous préoccupe car celles-ci constituent le centre des changements dans la société, en se référant aux niveaux d'instruction des individus et à l'apport des cadres originaires du Nord installés dans ces espaces.

VIII -1 Vers l'émergence d'une nouvelle élite

La modernisation des organisations politiques via les instances d'un Etat central, a contribué à l'échelle locale à la naissance d'un modèle de gouvernance moderne, qui s'articule sur des valeurs ''démocratiques''. Le processus de la mise en place du nouveau système politique commencé durant la colonisation a certes contribué à écarter des pouvoirs parallèles, pour ne pas dire les mettre en quarantaine. L'organisation traditionnelle était qualifié ''d'archaïque'' car elle instrumentalisait les pouvoirs religieux au profit de quelques groupes sociaux en particulier les *chorfa* et *merabtine* . Encadrés par des manœuvres stratégiques suivant le contexte politique, économique et social, ces pouvoirs traditionnels sont tantôt critiqués, tantôt sollicités par de différents systèmes politiques qui se sont succédés dans la région.

VIII -1-1 Organisations sociales traditionnelles : stratégies politiques et jeux de pouvoirs

En effet, cet espace ne représentait pas un grand enjeu pour la colonisation avant la découverte du pétrole. La sphère notable oasienne garda ses privilèges jusqu'à l'instauration de la nouvelle organisation administrative du Sahara en 1957. La hiérarchie locale fut maintenue, du fait que les enjeux étaient minimes. Cherchant à minimiser les dépenses militaires pour instaurer une influence coloniale sans heurter la population locale, les officiers français ont compris l'importance de garder la structure sociale telle quelle était pour asseoir leur autorité. La colonisation privilégia donc, quelques nouvelles familles *caïdales* influentes qui ont formé la structure d'intermédiaire entre la nouvelle autorité et la population locale. « *Ainsi, les beys et les grands chefs, bien que reconnus, furent vite écarté au profit des chefs de tribus, chefs de ksar, ou de djemaa pour les plus grands ksour du Sud. Les officiers ne cherchait pas un découpage spatial, mais un découpage des influences au sein des populations* » (Souami T., 2004).

L'autorité militaire installait son pouvoir en douceur tout en reconnaissant le droit coutumier et en mettant en place un appareil juridique musulman. Quant à la pratique de l''esclavagisme préoccupant les officiers des Bureaux Arabes, elle était restée une question épineuse, voire conflictuelle, parce que l'émancipation des esclaves a été désavouée par les composantes les plus puissantes de la société locale. Il faut reconnaître que la colonisation a été ferme pour instaurer de l'ordre et un système de gouvernance dans ces espaces mais elle n'a pas réussi à

imposer d'une manière directe l'interdiction de certaines pratiques sociales, entre autre l'esclavagisme.

Outre les familles influentes, la djemaa était au centre du jeu de pouvoir. Une organisation traditionnelle en forme d'assemblée locale, elle fut réintégrée dans les commissions municipales par la loi de 1902, du fait de sa légitimité auprès de la population locale. La djemaa était considérée comme une pseudo-structure administrative ou plutôt comme le pouvoir réel influant pour faire assoir les décisions des responsables locaux. Elle représentait un conseil des sages qui a le rôle de gérer le quotidien des oasis (ksar et jardins), les relations extérieures, les fêtes, les conflits... Ses décisions sont appliquées et incontestables. Désignée, la djemaa a été le produit des catégories sociales les plus puissantes à savoir les nobles, et elle avait exclu dans sa représentativité les autres classes les moins puissantes et les dominées en particulier les harratine.

La deuxième étape (1) de l'institutionnalisation de cette structure sociale traditionnelle résidait dans la réforme de 1945 (décret du 8 janvier) qui décida que la djemaa est désormais élue et non pas désignée au niveau de chaque groupement humain, comme elle devra élire son président et son secrétaire qui la représenteront auprès du conseil municipal. Le caïd, représentant de l'administration, assistait les délibérations. Une liste des électeurs devait être mise à jour, révisée par l'administration avec la participation d'un nombre d'intermédiaires que les autorités locales n'ont cessé de soutenir en leur attribuant des titres honoraires à chaque occasion, car ces groupes détiennent une grande influence à l'échelle locale.

Après la création de l'O.C.R.S. et la départementalisation du Sahara en 1957, le saharien a fait l'objet d'une nouvelle vision appelant le à s'impliquer davantage dans la vie économique et politique et de devenir acteur et participer à construire son sort. Les nouvelles réformes institutionnelles dans le cadre de la départementalisation normalisaient l'organisation communale locale comme celle de la métropole ; seules certaines considérations locales étaient prises en compte, notamment en ce qui concerne le nomadisme.

---

(1) Cette deuxième phase est marquée par la tendance de surpasser les intermédiaires classiques tout en administrant directement les indigènes, dans un souci d'accélérer les procédures administratives pour aboutir à des résultats rapides. Ceci a induit l'affaiblissement des structures de liaison entre administrateurs et population locale à savoirs les chefs de tribus et les caïds.

Concernant, les structures intermédiaires, celles-ci étaient appelées à être diluées dans ce nouveau système, « *plus que la question de l'adaptation, la mise en place d'une structure permettant aux populations autochtones d'influer sur les actions institutionnelles a été ici écartée. L'ancien régime communal avait permis cette influence, tandis que le nouveau, construit pour gérer les sahariens, (particulièrement à travers les C.A.S) ne l'autorisait plus* » (Souami T., 2004). Quant à la djemaa, elle fut maintenue, car elle obéissait à une logique de représentativité. Ainsi, le Saharien est perçu comme citoyen et non pas comme indigène dans cette optique.

Durant la guerre de libération nationale, le FLN opte pour un discours à la fois populiste envers les classes démunies et ferme vis-à-vis des hésitants afin d'avoir des adhésions massive. Nombreux étaient des harratine qui rejoignent la révolution notamment dans le pays des Touaregs. Un discours d'émancipation avait réussi à mobiliser cette catégorie sociale, constituant le premier pas d'une future recomposition sociale dans le Sud algérien. Parallèlement, quelques familles maraboutiques du Touat par le biais des zaouïas avaient joué un grand rôle dans le soutien logistique dans le Sud-ouest gardant ainsi des privilèges importants après l'indépendance de l'Algérie. Arabes et berbères, nobles et harratine, étaient mobilisés pour la même cause. Dans un souci d'intégrer le Sahara dans l'espace national et de contrecarrer les tentatives d'une éventuelle influence marocaine sur ces territoires, la révolution algérienne avait déployé ses forces pour attirer l'attention des sahariens en élargissant son champ de guerre pour englober le Sahara après avoir constaté la passivité des sahariens au début de la guerre.

Après l'indépendance, la dernière organisation administrative instaurée par la France fut gardée par les autorités algériennes pour assurer le fonctionnement administratif ; la spécificité saharienne est maintenue. D'une part, *« de 1962 à 1967, les responsables locaux sont généralement issus des grandes familles et possèdent un niveau d'instruction leur permettant de légitimer leur fonction. »* (Belguidoum S., Rousseaux V., 2005). D'autre part, le découpage de 1963 notamment avec la fusion des communes, a permis aux ksour et aux localités secondaires de garder le fonctionnement classique ; ainsi le système de djamaa a été réactivé dans certaines localités. Seulement, avec la mise en place d'un nouveau code communal en 1967, cette spécificité va de plus en plus s'estomper suite à l'émergence de la classe moyenne : *« les évolutions de la structure sociale, l'émergence des couches moyennes dans le secteur public font de ces catégories le nouveau vivier de recrutement des édiles*

locaux » (Belguidoum S., Rousseaux V., 2005). L'élection de la première assemblée populaire communale, donne le droit à toutes les classes sociales de s'exprimer, la démarche électorale constitue une nouvelle forme d'accès au pouvoir local, même si elle est loin de renverser les rapports de force déjà existants. A cette époque, le parti unique va réactiver les structures traditionnelles pour la mobilisation et l'affirmation des élites locales, *« les alliances et stratégies se construisent sur des réseaux d'appartenance cherchant à obtenir l'adhésion, de tout le groupe, réel ou fictif, tel qu'il existait dans la société traditionnelle »* (Belguidoum S., Rousseaux V., 2005).

A partir des années 1970 et 1980, l'égalitarisme avait contribué largement à l'émancipation des harratine grâce à la politique sociale d'un côté, notamment dans l'enseignement, qui avait bien contribué à l'accélération des mutations sociopolitiques dans ces espaces. D'un autre côté, la révolution agraire, les réserves communales foncières et la Loi de l'accès à la propriété foncière agricole ont renforcé cette doctrine qui visait à mettre au même niveau toutes les composantes sociales de la société algérienne. Cependant, la donne démographique et socioculturelle a complètement changé les rapports des politiques avec les classes sociales populaires. Le rôle de la djemaa devient quasi-obsolète avec le découpage administratif de 1985. Ayant acquis des savoirs culturels par le bais de l'école, les harratine accèdent à des postes influents et sont désormais sur les listes électorales notamment après l'ouverture du champ politique à partir de 1990. Par le biais des nouveaux partis politiques cherchant à se positionner dans le milieu populaire, leur insertion politique s'avère réalisable. *« Le racisme d'Etat n'existe donc pas, ce qui constitue d'ailleurs une tradition du nationalisme algérien, puisque l'Emir Abdelkader avait choisi un esclave noir affranchi pour diriger les finances de son Etat* » (Blin L .1990) Constituant une masse électorale assez importante, les harratine émancipés s'impliquent dans le jeu politique et s'intéressent de plus en plus à l'électorat pour défendre leurs candidats. Leur capacité de mobilisation est surprenante, et ce n'est pas par hasard que les taux de participation aux différents scrutins dans les wilayas du Sud soient les plus élevés du pays. Huit assemblées populaires communales dans la wilaya d'Adrar sont à majorité harratine. Ceci témoigne de l'ampleur de l'enjeu au niveau local.

Par ailleurs, la notabilité ancienne s'appuie sur le réseau maraboutique et met son poids dans ce jeu sans se prononcer publiquement. « *La question la plus lucide à formuler est de s'interroger sur les éventuelles relations existantes entre les membres de confréries religieuses de zaouïas et les militants des divers partis politiques voulant se présenter sur la*

liste partisane aux élections communales car en, définitive, les deux aspirent à gérer au mieux les affaires de la population ; cette redoutable question est caractérisée par une prudence extrême exprimée par des personnalités locales qui attestent que ces relations sont feutrés et frappées de ce fait, par le sceau de secret » (Bendjelid A., 2011). Cette démarche apparaît dangereuse dans une société locale stratifiée au moment où elle repose sur les liens sanguins et les relations maraboutiques.

La marge de manœuvre de la djemaa est devenue complètement caduque. Devant les changements socio-économiques des ksour et le désir de l'instrumentation politique de la cette institution traditionnelle. Celle-ci perd sa légitimité dans la société saharienne et devient une organisation obsolète comme l'avait signalé (J. Bisson, 1986) : « c*e désir d'indépendance a des répercussions très sensibles dans le cadre clos du ksar qui voit sa société se désagréger au point que la djemaa [...], habituellement habilitée à répartir les taches entre les familles et à régler tous les problèmes de la vie collective, éprouve de plus en plus du mal à mobiliser les habitants, ne serait que pour l'entretien des équipements collectifs, à la seule exception de l'entretien des mosquées* ».

VIII -1-2 Démocratisation de l'enseignement : vers la formation d'une nouvelle élite locale

Sur un autre plan, si l'urbanisation a renversé la tendance de l'économie locale fondée sur l'agriculture, la scolarisation a accéléré la mutation sociale dans les espaces sahariens du Sud-ouest algérien. Un intérêt particulier est investi tant par l'Etat que par les ménages algériens pour la scolarisation des enfants. La démocratisation de l'enseignement avait obligé l'Etat à construire des écoles primaires dans la totalité des ksour, des collèges dans les chefs-lieux de commune et des lycées dans les chefs-lieux de daïra. Mieux encore, pour ouvrir de nouvelles perspectives de connaissance dans la région, la volonté étatique s'est manifestée par la création des deux universités dans les deux plus grandes villes du Sud-ouest (Bechar et Adrar).

Sur terrain, la population ayant poursuivi des études supérieures reste limitée et ne dépasse guère dans le meilleur des cas de communes 10% de l'ensemble de la population âgée plus de 6 ans en 2008. Il ne faut pas oublier que ces structures sont récentes dans la région et que la déperdition scolaire reste importante. Les communes les plus urbanisées disposent d'un noyau de personnes ayant effectué des études universitaires, malgré sa modestie, comme à Adrar,

Aoulef et Igli, ou à Bechar, Timimoun, Kenadsa, et Beni-Abbès, représentant 7 à 8%. Bien plus, quelques communes rurales enregistrent la même tendance dans le Tidikelt. Un tel changement dans le parcours des acquis à l'échelle locale avait ouvert les chances aux milliers de personnes originaires de la région d'accéder facilement aux postes d'emploi dans les différents établissements publics et privés ; un plus grand nombre de cadres sont recrutés désormais sur place pour le besoin de l'économie locale.

Par contre, la portion de personnes ayant un niveau moyen et secondaire varie entre 30 et 40%. Atteindre ce niveau, permet de créer des passerelles entre le secteur de l'éducation et le monde professionnel par le biais des centres de formation professionnelle dont l'Etat a fait une de ses priorités éducatives. Dans les daïras comme dans les chefs-lieux de wilaya, ces établissements forment des centaines, voire des milliers d'élèves issues de la déperdition scolaire, pour des métiers manuels tels que la coiffure, la mécanique, la maçonnerie…, ou intellectuels, tels que l'informatique, bureautique. Ces nouvelles pistes ouvrent des possibilités de diversifier l'économie locale et développent des perspectives d'embauche et d'insertion professionnelle pour les jeunes sur place. En consultant, les différentes formations proposées par les différents centres, il s'avère que les métiers liés au secteur agricole sont limités pour ne pas dire inexistants. Les jeunes eux-mêmes ne s'intéressent plus à ces métiers, leurs parents les orientent plutôt vers de nouveaux métiers plus familiers et plus lucratifs.

Par ailleurs, la portion d'analphabètes la moins importante est enregistrée dans les communes de Touat, ayant des traditions de savoir (20 et 30%) et dépasse 30% dans certaines communes de Gourara notamment dans les confins du Grand Erg Occidental (Talmine 54%). Dans la plupart des cas, ceci concerne la part des harratine de l'ancienne génération (personnes nées pendant la colonisation) qui étaient privés de l'éducation, car ils constituent la force de travail et n'avaient pas le droit, aux yeux de leurs maitres, d'aller au-delà de certains seuils d'apprentissage religieux élémentaire. Quant aux familles *merabtine* et *chorfa*, ils accordent dans leurs coutumes, un grand intérêt au savoir religieux, insistant sur l'instruction religieuse de leurs enfants, par le biais des écoles coraniques et des zaouïas. Cet intérêt pour l'éducation religieuse fluctuait chez les Arabes et les Zénètes, en fonction du contexte familial et financier. Il en est de même pour la Basse-Saoura où les taux les plus élevés sont enregistrés dans cette partie à Ksabi (30%). Dans les autres communes, la situation est similaire au Touat. Dans la Haute-Saoura, la population analphabète est réduite à moins de 20% dans toutes les communes car on est plus dans des zones urbanisées, à l'exclusion de quelques nouvelles

communes (VSA), habitées par des nomades sédentarisés. Mais, c'est dans le Tanezrouft où le taux est plus élevé avec plus de 66% à Bordj-Badji-Mokhtar et plus de 72% à Timiaouine. Ceci est dû, d'une part aux difficultés rencontrées aussi bien pour équiper ces zones en établissements scolaires que pour mobiliser les enseignants ; et d'autre part, l'existence d'une forte population d'origine targuie dont la tradition ne porte pas un grand intérêt au savoir, tout comme une population issue des pays voisins qui fuit la misère et l'instabilité sécuritaire.

Sur le plan socio-économique, la démocratisation de l'enseignement a eu des effets bouleversant le mode de fonctionnement de la société locale au moment où les harratine accèdent aux écoles. Leur éducation institutionnelle entraîne une rupture de main d'œuvre nécessaire pour le fonctionnement de l'agriculture, transformant la nouvelle génération issue de cette classe dominée autrefois, en futures cadres ou employés qualifiés, car c'est bien les descendants des harratine qui réussissent leur parcours d'études (entretien sur terrain). Loin d'être purement économiques, les motivations d'un tel acharnement sont plutôt d'ordre psycho-social. La réussite sociale par l'école permet aux harratine par la suite d'accéder aux postes les plus influents capables de modifier les rangs sociaux. Beaucoup d'entre eux sont aujourd'hui des cadres dans les administrations et les services locaux. Ce genre de statistiques est inexistant, mais ce fait est constaté suite aux visites effectuées sur terrain, appuyé par des témoignages des autres classes (*merabtine* et *chorfa*) recueillis sur place, confirmé cette situation. Une volonté de révolte pacifique contre un passé discriminatoire alimente l'enthousiasme de cette classe sociale. Bisson J. (1986b) écrit à ce propos « *affirmer aux yeux de tous sa réussite sociale est sans aucun doute le moteur le plus puissant, et c'est bien pourquoi les premiers à avoir franchi le pas ont été les Harratine, ces traditionnels jardiniers des oasis* ».

La scolarisation a eu des effets positifs sur la promotion du statut de la femme dans la société locale. Ceci a été mal accepté par quelques familles conservatrices, notamment chez les familles notables et les Arabes qui refusaient que leurs filles fassent des études. Contrairement chez les harratine et les Zénètes, l'école ne posait aucun problème car dans les mœurs de ces deux ethnies, la femme a plus de liberté d'agir. La venue de familles plus émancipées du Nord et le changement de la situation économique ont contribué dans la transformation de la situation où la scolarisation des filles jusqu'au niveau supérieur a surpassé les coutumes locales. Ainsi, l'école a engendré un changement social important se manifestant par la

mobilité des femmes qui ont conquis les espaces extérieurs (lieux de travail, de commerces…) (voir photo n°54).

Photo n°54. **Solarisation et mobilité féminine : émancipation de la société saharienne (Ksar de Timimoun)**

VIII -1-3 Un fort attachement des cadres aux villes du Nord qui entrave la substitution de l'élite traditionnelle

Une partie des transformations récentes de la société oasienne est en rapport avec l'apport des nouveaux migrants, originaires du Nord, en particulier les fonctionnaires et les cadres. En effet, l'analyse des relations de ces cadres avec leur espace réceptacle et l'espace d'origine est essentielle pour évaluer et mesurer si ces mobilités sont accompagnées par une volonté d'intégration capable de former une nouvelle élite ou bien s'il s'agit juste d'une migration temporaire? Pour répondre à cette question, nous procédons par analyse de plusieurs indicateurs, en commençant par les origines géographiques de leur conjoint, en passant par l'analyse des stratégies résidentielles pour tenter enfin, d'évaluer leur niveau d'intégration dans la société locale.

L'examen de ces paramètres démontre une forte relation avec les espaces d'origine et un faible engagement de la part de ces cadres pour s'intégrer dans la société locale. C'est dire là que ces mouvements sont temporaires pour la plupart de ces cadres ; une temporalité qui dure quelques années afin de préparer une mobilité dans les sens inverse. En effet, cet espace sert pour une grande partie des jeunes cadres à acquérir une nouvelle expérience professionnelle qui s'achèverait forcément au Nord du pays, en préparant un retour par un projet de mutation professionnelle et d'achat d'un bien immobilier. Trache S. M. (2011) avait constaté que « *les immigrants considèrent en majorité leur séjour comme provisoire dans la ville d'Adrar. Il ne constitue qu'une simple étape transitoire qui procure à certains de l'expérience professionnelle et pour d'autres un doublement de salaire pour une fonction identique dans le Nord du pays. Cette migration temporaire est alors motivée par des raisons matérielles […] car le souci majeur de cette population est de capitaliser pour envisager un retour ultérieur plus favorable dans le Tell* ».

Conséquemment, ceci entraine des ruptures dans le fonctionnement de quelques services et empêche la genèse d'une nouvelle notabilité locale capable de promouvoir socialement cet espace. L'origine géographique des conjoints de ces cadres démontre bien cet attachement à l'espace d'origine et la faiblesse des mobilités qui ont donné naissance à des mariages constitués dans les nouveaux espaces de ces cadres car 65% des époux (ses) sont issus (es) des mêmes lieux, contre 4% seulement originaires des zones sahariennes (les lieux de travail). Ceci montre que l'intégration sociale de ces cadres dans la société locale est encore faible et se résume à quelques rares relations de courtoisie qui ne dépassent pas le stade superficiel. Selon la plupart des interviewés, leurs voisins et amis sont souvent des collègues de travail ou connus par le biais du travail, originaires du Nord du pays. Ceci crée des barrières entre ces nouveaux et les autochtones de ces espaces et fragilise encore socialement cet espace qui se segmente en fonction des relations familiales pour les autochtones et les relations de travail pour les nouveaux arrivants.

Par ailleurs, ces cadres sont majoritairement logés dans les logements de fonction (60%), fait qui affaiblit leur engagement à long terme dans ces espaces, puisque la notion de temporalité accompagne fortement cette forme d'habiter, conditionnée par l'occupation du poste de travail. Sur un autre plan, les cités des fonctionnaires ne facilitent pas l'intégration sociale de ces cadres dans la société locale et entravent le développement des relations de voisinage avec les autochtones.

Tableau n° 43 **Statut des logements occupés par des cadres installés dans les villes du Sud-ouest algérien**

ville	Logement de Fonction	Location (OPGI)	Location Particulier	Propriétaire	Total
Bechar	13	5	1	11	30
%	43,33	16,67	3,33	36,67	100
Adrar	18	3	0	9	30
%	60,00	10,00	0,00	30,00	100,00
Timimoun	19	3		8	30
%	63,33	10,00	0,00	26,67	100,00
Reggane	22			8	30
%	73,33	0,00	0,00	26,67	100,00
Total	72	11	1	36	120
%	60,00	9,17	0,83	30,00	100

Source : enquête de terrain 2009.

Le taux des cadres occupant des logements de fonction diminue d'une ville à l'autre en direction du nord et en fonction de leur nombre d'habitants : les cadres installés dans les petites villes affichent un taux important d'habiter les logements de fonction (80% pour Reggane contre 43% pour Bechar). Ceci dit, les logements de fonction s'appuient plus les villes de rang inférieur où les probabilités de départs sont importants ; quant aux villes de rang supérieur (Bechar), leurs cadres affichent plus de stabilité avec des taux de propriété intéressants (36% pour Bechar). En effet, l'accès à la propriété s'est fait généralement, suite à la cession des biens d'Etat ou par le biais des coopératives immobilières mobilisant les cadres de la fonction publique ou encore par le biais des logements LSP.

L'appropriation d'un bien immobilier, notamment public, n'argumente pas la logique du rattachement de ces cadres à ces espaces, car une bonne partie de ces logements est revendue à des prix plus rentables dont la somme est réinjectée dans le projet du futur déménagement, forcément vers le Nord du pays (achat d'appartement, construction). En effet, 32% des cadres enquêtés affirment avoir une deuxième résidence dans leur lieu d'origine ou dans une ville du Nord algérien, et plus de 56% tracent un projet d'acquisition d'un logement secondaire dans leur lieu d'origine. Bien plus, 65% des cadres affirment avoir des intentions de quitter le Sahara vers les villes du Nord, notamment ceux du secteur de la santé avec plus de 75% ! Ces stratégies s'inscrivent dans le processus d'une migration temporaire par laquelle l'accès au travail et au logement servent d'outils qui permettent la réintégration dans les villes du Nord.

Tableau n° 44 **Projet de changement résidentiel futur vers le nord du pays des cadres installés dans le Sud-ouest algérien**

Changement de ville	Oui	Non	Total
Santé	31	9	40
%	77,50	22,50	100,00
Administration	22	18	40
%	55,00	45,00	100,00
Enseignement	24	16	40
%	60,00	40,00	80,00
Total	77	43	40
%	64,17	35,83	100

Source : enquête de terrain 2009.

Dans le même ordre d'idée, les relations avec les lieux d'origine restent denses : plus de 80% affirment y entretenir des relations régulières dans le temps. Bien plus, 44% des cadres effectuent des déplacements trimestriels vers leur lieu d'origine. D'une part, une telle fréquence coïncide souvent avec les vacances scolaires des enfants (automne, hiver, printemps et été), rythmant cette mobilité. D'autre part, ces mobilités s'inscrivent dans une logique encadrée par des réseaux sociaux (rendre visite aux parents, aux membres de la famille et aux amis) dont l'objectif est de maintenir ces liens afin de faciliter une éventuelle réintégration dans ces espaces.

Tableau n° 45 **Liens des cadres installés dans les villes du Sud-ouest algérien avec leurs régions d'origine**

Fréquentation	Aucun lien	Occasionnelle	Mensuelle	Trimestrielle	semestrielle	Annuelle	Total
Lieux d'origines	8	15	17	53	16	11	120
%	**6,6**	**12,5**	**14,2**	**44,2**	**13,3**	**9,2**	**100**

Source : enquête de terrain 2009

Ces mobilités s'effectuent par route et par air, mais on peut constater que le déplacement des cadres par avion prend de l'ampleur dans les villes situées le plus au sud. En effet, plus de 70% des cadres installés à Bechar utilisent leur véhicule personnel contre 60% pour Timimoun et Adrar et moins de 50% pour Reggane. Ceci démontre le rôle que joue de plus en plus la route dans le désenclavement de ces espaces, facilitant la jonction entre les espaces sahariens et les espaces situés au Nord (voir chapitre IV) ; à ceci s'ajoute, l'apport de l'évolution de la technologie de l'automobile qui a révolutionné les déplacements de longue

distance, offrant des véhicules bien adaptés sur le plan de l'équipement intérieur, de confort, de consommation d'énergie et de vitesse, pour effectuer de long trajet.

Sur un autre plan, l'interférence entre le pouvoir maraboutique via les zaouïas et le pouvoir institutionnel est moins marquée directement. Ceci dit, les cadres installés dans le Sud-ouest algérien sont moins engagés dans la mouvance maraboutique : 20% seulement ont exprimé leur adhésion à une zaouïa. Les cadres du secteur de l'enseignement et de la santé semblent être moins influencés par ces courants religieux dus au développement d'une pensée académique acquise par le cursus universitaire et la carrière professionnelle qui exigent plus de rationalité et d'objectivité. Par ailleurs, les stratégies de positionnement par rapport aux zaouïas semblent être plus importantes chez les cadres administratifs car le jeu de pouvoir dicte des enjeux de carrière professionnelle. Il faut savoir que ces cadres sont impliqués dans la vie politique et économique, et dans le processus de la prise de décision au niveau local dans lequel se mêle pouvoir institutionnel et pouvoir religieux.

Tableau n° 46 **Affiliation des cadres installées dans les villes du Sud-ouest algérien aux confréries locales**

Zaouïa	**Santé**	**Administration**	**Enseignement**	**Total**
Membre	6	11	7	24
Non	34	29	33	96
Total	40	40	40	120

Source : enquête de terrain 2009.

Sur un autre plan, Trache S.M. (2011) considère que la migration des cadres et des fonctionnaires du Nord vers les villes sahariennes a permis le développement des commerces et a simulé la demande sur quelques services récemment introduits dans cet espace (restauration, pizzerias, salons de thé…). Ce chercheur explique cela par le retard dans l'équipement individuel des immigrants mais on pense que ce sont plutôt des habitudes véhiculées qui relèvent d'anciens comportements de consommation et de la fréquentation des lieux commerciaux similaires dans les villes du Nord. Une consommation qui est captée dans les villes sahariennes par des commerçants et des artisans (pâtissiers, restaurateurs…) venus du Nord aussi, ayant un savoir-faire et un sens de marketing. Ces immigrants consomment, selon le même auteur, dans les autres villes du Tell où ils effectuent les achats les plus importants, notamment concernant les vêtements et les produits de luxe dont la consommation ne dépasse jamais 50% de leur budget, car « *une partie des ressources des habitants*

immigrants de la ville est soit capitalisée pour anticiper un retour futur soit pour consommer hors de la région ».

VIII -2 Mutation de l'habitat : nouveau mode de vie

La diversification des ressources familiales a eu des effets directs sur l'amélioration du niveau de vie, *« H. Temmar et A. Benachenhou* (économistes) *emploient les statistiques et concluent, eux, à une progression du pouvoir d'achat de 77% entre 1967 et 1978. Le revenu par tête était de toutes façons extrêmement bas à la fin des années soixante, et que la Saharien l'ait vu augmenter de 77% »* (Blin L., 1990). Par conséquent, l'emploi urbain a généré des nouveaux modes de consommation qui se sont manifestés par le changement de mode de vie et concerne en particulier l'habitat dont deux faits en résultent : la densification de l'habitat au sein du ksar et la construction de nouveaux logements hors ksar. Dans certaines régions et notamment dans le Touat et le Gourara, les deux formes sont présentes à la fois. Ainsi, l'espace habité est formé du ksar qui reste toujours fonctionnel où l'on construit sa nouvelle maison dans le village collé au ksar qui sert à accueillir les nouveaux arrivants. Par contre, dans la Saoura, les gens quittent plutôt les ksour pour s'installer dans les villages édifiés dans l'espace juxtaposant.

Les premiers signes d'un tel changement datent de la colonisation dont le mode de vie occidental et les normes de construction ont commencé peu à peu à s'incruster dans la vie des hommes au Sahara. En effet, les oasiens apportent des changements à leur maison, comme l'avait remarqué dans la région du Gourara, Bisson J. (1986b) : *« en réalité beaucoup d'argent circule dans ces villages. Car par le gains qu'elle procure, les migrations temporaires de travail permettent d'améliorer l'habitat »*. De nouveaux matériaux de constructions ont été introduits pour la consolidation des constructions et des modifications remarquables ont été faites l'intérieur des maisons : *« on refait les terrasses (par exemple en intercalant une tôle ondulée sous la couverture de terre) ; on remplace les khechbas (poutre de palmier) beaucoup trop flexibles par des madriers, voire des poutrelles métalliques ; on consolide les linteaux des portes (en utilisant des planches, des madriers) ; on adopte des huisseries modernes (qui remplacent d'avantageusement les « planches » tirées des troncs de palmier) que l'on ferme, luxe suprême avec une vrai serrure ; enfin, on cimente les encadrements des portes et fenêtres (quand il en a !) ou on recrépit les façades, le tout étant exécuté sans le moindre souci d'ostentation »*.

Dans les ksour les plus dynamiques, la pression démographique suite à la sédentarisation des nomades durant la colonisation, va encourager le développement des espaces extérieurs au ksar pour constituer l'espace des étrangers. Abritant à l'origine des équipements, le village juxtaposant le ksar a constitué le nouveau mode d'habitat saharien. Dans le cas des agglomérations les plus importantes, des lotissements ont été réalisés afin de faire face aux besoins en logements suscités par l'évolution démographique. Offrant plus de confort, une possibilité de mobilité motorisée où les ruelles sont larges et la possibilité de l'adduction aux réseaux divers (eau, assainissement et électricité), le nouveau mode d'habitat met en dépérissement quelques ksour.

Sur un autre plan, le nouveau mode de vie avait entraîné des changements dans les rapports familiaux et sociaux. La famille élargie est atteinte et la cohésion sociale est affaiblie. Davantage, la société se structure autour des familles nucléaires incarnant des comportements consommateurs tels que l'acquisition d'un logement, d'un véhicule. La société s'individualise de plus en plus et la solidarité sociale disparaît graduellement de l'espace oasien, *« l'emploi salarié a pour corollaire des habitudes d'indépendance »* (Bisson J., 1986b).

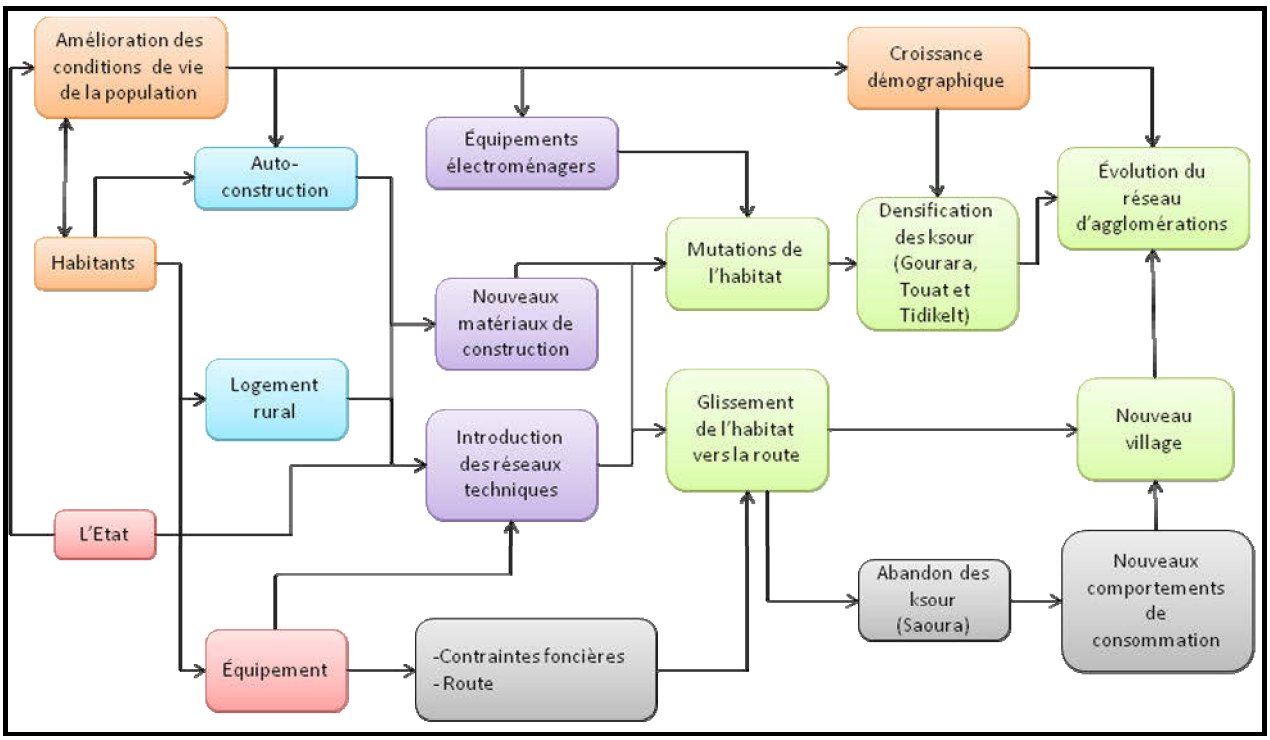


Figure n°59. **Dynamiques et mutations de l'habitat ksourien dans le Sud-ouest algérien**

Après l'indépendance, cette tendance s'accélère et la population fuit peu à peu les anciennes habitations vers d'autres plus nouvelles, adaptées aux normes, construites par l'Etat ou par les habitants eux-mêmes dans les nouveaux lotissements. Ceci concerne la majorité des anciens ksour dans la Saoura, qui sont abandonnés et tombent en ruine au profit d'un nouveau mode d'habitat comme à Taghit, Igli, Beni-Abbès, Kenadsa... Contrairement, les ksour du Gourara, du Touat et de Tidikelt-occidental restent habités mais avec des modifications opérées par leur occupant en introduisant de nouveaux matériaux, et en renforçant leur structure.

En 2008, la part de l'habitat traditionnel constitue 50% dans le Gourara et dépasse les 70% dans toutes les communes rurales, contre une part importante des nouvelles maisons dans les communes les plus urbanisées telles que Timimoun (11%) ou qui tendent à s'urbaniser comme Aougrout (39%) et Tinerkouk (40%). Dans le Touat, l'habitat traditionnel est plus ou moins présent avec une moyenne de 40%. Si la propagation de l'habitat récent dans les communes d'Adrar (70%) et Reggane (53%), s'explique par l'urbanisation, le glissement de l'habitat vers les nouveaux espaces dans les communes rurales de Bouda et de Sbaâ (60%) révèle un changement de structures socio-économiques dans ces communes. Dans les autres communes, le mode d'habitat traditionnel reste ancré avec plus de 60% à Sali, Tasbit, Tamentit, Timi et In-Zeghmir. Dans la partie du Tidikelt, le divorce avec le logement traditionnel est marquant avec une part de 25% ; les communes d'Aoulef et de Tit sont les plus affectées avec une part de plus de 60% constituant des logements récents.

Par ailleurs, la quête de ce nouveau mode d'habitat concerne surtout la partie septentrionale à savoir la Basse-Saoura où 80% des constructions sont nouvelles, à l'exclusion de quelques communes telles qu'El-Ouata et Timoudi où l'habitat traditionnel est bien marqué avec plus de 50%. Mais dans la Haute-Saoura, les constructions traditionnelles ont disparu, et ne représente que 2.7% de l'ensemble des constructions. Ce mode d'habitat est inexistant dans les communes de la vallée du Guir car de nouveaux villages ont été conçus pour les nomades. Ceci est révélateur du changement social dans certaines oasis telles que Taghit avec seulement 3% ou Kenadsa avec 0.8%.

Photo n°55. **Ksar de Taghit complètement abandonné**

Photo n°56. **Ksar de Kenadsa en ruine**

Cette tendance s'est accentuée avec la création des équipements publics (écoles, salles de soin…) autour des ksour, constituant un élément d'appel pour de nouvelles constructions résidentielle. Outre les financements des ménages de ces nouvelles constructions, l'État intervient à travers plusieurs formules dans ce processus. Plusieurs programmes dans le cadre de l'habitat social, socio-participatif et promotionnel, ont été mis en place dans les

agglomérations urbanisées. Dans les ksour ruraux les plus reculés, la dynamique de l'habitat est stimulée par l'habitat rural et l'auto- construction comme l'a soulevé Bendjelid A. (2011) en étudiant le cas d'Ouled-Saïd : « *en moins d'une décennie, le paysage bâti d'Ouled-Saïd chef-lieu a subi un changement significatif ; si l'amorce de la construction des maisons avait débuté durant les années 1990 en raison du financement accordé par le Programme national de l'habitat rural, la structuration de la palmeraie en ksour éclatés, tout comme la proximité des parcelles agricoles, ont obligé les auto-constructeurs à réaliser leur habitat résidentiel tout à coté de leur ancienne demeure* ».

Photo n°57. **Mutation de l'habitat au sein du Ksar (Timimoun)**

La ville en plus de son rôle économique, diffuse son mode d'habitat et de consommation à l'espace rural. « *Cet habitat nouveau épouse franchement le type urbain classique par son plan architectural, sa morphologie et les matériaux de construction utilisées (briques, pierres, faïence, décoration*) » (Bendjelid A., 2011). Les maisons sont construites en utilisant le parpaing, le ciment et le ferraillage ; les murs sont peints ; le sol est carrelé. Les nouvelles maisons construites individuellement ou financées par l'État, sont conçues d'une manière qui permet d'avoir une qualité de vie plus confortable en intégrant de nouveaux espaces tels que le garage pour la voiture, la cuisine, la douche et le local d'activité économique (commerciale

ou artisanale) dans quelques cas. Bien plus, des modifications et des réaménagements ont été apportés sur les maisons traditionnelles, une façon d'acquérir le même type de confort de la maison récente, en transformant ses espaces internes pour créer des espaces d'hygiène tels que les toilettes et la salle de bain à l'intérieur de ces maisons (voir photos n°58, 59).

Photo n°58. **Nouveau modèle de décoration intérieure d'une habitation ksourienne (ksar Timadanine à Reggane)**

Bien que la part des maisons traditionnelles reste importante dans le Gourara et le Touat, la majorité des habitations est équipée par des espaces d'hygiène dont le taux varie d'une commune à l'autre entre 80 et 90% (ONS, 2008), exceptée à Talmine et à Ksar Kadour. Ce type d'espace interne est très faible dans ces deux communes de l'erg, avec seulement 13.5 % des logements qui disposent d'une salle de bains et 10.3% de toilettes pour la première et (33.2%, 20%) pour la deuxième. L'existence d'une cuisine à l'intérieur des logements, est en expansion dans toutes les communes, mais le taux d'équipement reste très faible à Talmine (17.5 %). D'un autre côté, les habitations dans la Saoura semblent plus modernisées car plus de 95% sont équipées d'une cuisine, plus de 90% d'une salle de bains et plus de 97% pour les toilettes à l'exception de la commune de Ksabi (83% pour le premier équipement et 82% pour le deuxième).

Photo n°59. **Amélioration du confort des habitations : salle de bain en céramique et faïence intégrée dans l'habitation (ksar Timadanine à Reggane)**

VIII -2 -1 L'adduction des habitations aux réseaux divers : fixation des ksour et mise en confort des ménages

Parmi les indices reflétant l'amélioration du confort et de l'amélioration du niveau de vie dans les zones sahariennes du Sud-ouest algérien, on peut recourir à plusieurs taux dont l'adduction des maisons aux réseaux de distribution de l'eau potable, d'assainissement et d'électricité. Ces réseaux représentent la base des actions permettant non seulement de dynamiser et de structurer ces territoires, mais surtout la naissance de nouvelles pratiques.

a- L'eau potable coulant dans les habitations sahariennes

Sur un autre plan, les réseaux d'adduction d'eau potable ont révolutionné le confort de ces logements. Il y a quelques années de cela, pour les utilisations domestiques, l'eau était cherchée par des femmes depuis des fontaines installées dans les ksour par la colonisation, sinon dans les sources et les foggaras. Aujourd'hui, le taux de raccordement des constructions à l'AEP, est bien important aussi bien dans les communes urbaines que dans les communes rurales où le mode de dispersion et l'habitat traditionnel constituent des contraintes pour l'adductions notamment au Gourara et plus ou moins au Touat. En effet, ce taux est très faible pour ne pas dire inexistant dans la commune de Talmine avec un taux inferieur à 3% ; il se situe entre 30 et 50 % dans les communes de Charouine, d'Ouled-Saïd, de Tinerkouk et de Metarfa. Dans les communes de Touat, il varie entre 70 et 80%. Par contre, ce taux est satisfaisant avec plus de 95% dans le Saoura où les constructions sont plutôt récentes et compactes.

b- L'assainissement : faiblesse du réseau

Important élément d'hygiène pour la santé de la population, les réseaux d'assainissement des eaux usées n'ont été installés que récemment, d'abord dans les villes, ensuite dans les agglomérations les plus importantes et timidement dans les ksour. Les espaces résidentiels institutionnels dans les villes notamment dans les zones d'habitat conventionnel sont automatiquement pris en charge dans le cadre du projet urbain. Les zones d'habitat illicite et les anciens noyaux sont exposés aux problèmes du réseau d'assainissement, car cela pose tant de contraintes techniques que financières pour les autorités locales, qui recourent dans la majorité des cas à la contribution des caisses de l'Etat pour effectuer ces travaux, faute de fiscalité communale. La population réagit et fabrique à sa manière les réseaux dans les espaces d'habitat traditionnel et d'habitat illicite (photo n° 61).

Par conséquent, la réalisation d'un tel réseau dans une agglomération apporte plus de confort dans les habitations et affecte le mode de vie classique notamment par l'intégration de la cuisine, de la salle de bain et des toilettes dans la maison alors que l'utilisation des toilettes par exemple, s'effectuait à ciel ouvert (occupant souvent les terrasses des habitations dans les ksour) sans conduite particulière, et l'hygiène du corps s'effectuait dans une salle ordinaire. Le hammam qui n'existait pas dans les agglomérations des espaces sahariens, n'a été

introduit que récemment. La mise en place des réseaux d'AEP et d'assainissement avait permis de changer ces comportements.

Photo n° 60. **Aménagement ou bricolage d'un réseau d'assainissement apparent dans le ksar de Timimoun**

Dans le Sud-ouest algérien, ce réseau s'étale sur 1297.2 km et représente la moitié de la longueur du réseau d'eau potable, reflétant un déficit en matière de couverture. Ce réseau d'assainissement couvre la totalité agglomérations dans la Haute et Basse-Saoura, avec un réseau de 464.8 km ; le taux de raccordement des constructions dépasse 90% pour toutes les communes. Il est de 100% dans les communes VSA d'Erg-Ferradj, et Mechraâ-Houari-Boumedienne ou à Mogheul et Beni-Ounif et affiche 100% dans les communes les plus peuplées telles qu'Igli, Beni-Abbès et El-Ouata.

Dans le Tidikelt-occidental, ce réseau d'assainissement est développé dans les communes d'Aoulef et de Tit où le taux de raccordement est supérieur à 85% pour la première et à 95% pour la deuxième, et il est plus ou moins faible dans les autres communes, notamment à Timokten.

Ce réseau concerne une grande partie du Touat (avec 412.5 km) où le taux de raccordement est disparate d'une commune à l'autre suivant le rang des agglomérations. Alors que le réseau couvre la totalité du chef-lieu de wilaya soit la ville d'Adrar, affichant un taux de raccordement de l'ordre de 98 % (les parties non raccordées représentent des lotissements et coopératives immobilières dont la majorité des constructions ne sont pas achevées : cas du quartier du Cheikh-Mohammed-Ben-Lekbir) ; il est plus ou moins développé à Reggane où 75% des constructions y sont raccordées. Le réseau s'assainissement couvre à peine plus de la moitié des constructions dans les autres communes ; à l'exception des communes Zaouiet-Kounta, In-zghmir et Tamest, où le taux de raccordement ne dépasse pas les 50%. Bien plus, ce réseau est quasi inexistant à Tamentit et Bouda avec un taux inferieur à 10%. Si la mise en place accuse un retard dans le Touat, c'est parce que le mode de peuplement dans ces communes est constitué sous forme de plusieurs ksour.

Dans le Gourara, la situation n'est pas plus satisfaisante ; le réseau d'assainissement ne dessert qu'une petite partie de quelques agglomérations. Il s'agit de la couverture des chefs-lieux de daïra essentiellement et les établissements publics des chefs-lieux de commune. Mise à part à Timimoun où le taux de raccordement des constructions est de 80%, ce taux est très faible dans les autres communes pour ne pas dire inexistant comme à Talmine, à Tinerkouk, à Deldoul et à Ouled-Aïssa. Enfin, dans le Tanezrouft, seule Bordj-Badji-Mokhtar est doté du réseau d'assainissement avec un taux de couverture des constructions de 60%. La commune de Timiaouine ne dispose d'aucun réseau d'assainissement.

c- <u>L'électrification et le gaz: nouvelles perspectives de modernisation</u>

Vecteur de modernisation, l'électrification fait le bonheur des sahariens et bouleverse les rapports traditionnels de l'homme avec son milieu en apportant de nouveaux éléments de confort par le biais des appareils électroménagers tels que la réfrigération et la climatisation. Longtemps privée de cette énergie durant la colonisation, la mise en place du réseau électrique marque le progrès des territoires sahariens après l'indépendance ; ceci est perceptible tant par l'évolution de raccordement que par celle de l'acquisition des appareils électroménagers. Après avoir doté les équipements publics et tout le secteur économique que soit l'industrie, l'agriculture et le commerce, la priorité a été accordée aussitôt au raccordement des ménages : l'électricité a révolutionné la vie des ménages dans la Sahara. Elle constitue un grand succès non seulement pour l'utilisation des différents appareils électroménagers mais surtout pour la climatisation des logements, des lieux de travail et le les

écoles. Beaucoup de logements au Sahara sont équipés par des climatiseurs devenus le moyen le plus efficace pour remédier à la chaleur estivale qui dépasse largement la moyenne de 44° pendant les mois de juin, juillet et août. Bien plus, l'introduction des nouveaux matériaux construction qui s'adaptent mal avec le climat saharien en particulier le parpaing dans la construction des nouveaux logements, va encourager le recours massif à l'utilisation de la climatisation (voir photo n° 61). Par ailleurs, un abattement sur la tarification de la consommation de l'énergie électrique est appliqué en faveur des ménages et des établissements du Sud ; le cout élevé est supporté en partie par l'Etat. Ainsi, le taux de raccordement dépasse 95% pour toutes les communes, mise à part Bordj-Badji-Mokhtar dans le Tanezrouft, Timokten dans le Tidikelt et Merridja dans la Haute-Saoura où se taux se situe entre 80 et 85%.

Photo n°61. **L'électrification des ksour : vulgarisation de l'utilisation des climatiseurs (ksar de Timimoun)**

Cependant, le dernier nouvel élément de confort révolutionnant le mode de vie dans les espaces sahariens du Sud-ouest est l'introduction du gaz naturel dans l'utilisation courante par les ménages. Gros producteur mondial de cette énergie, l'Algérie vise à doter toutes les agglomérations en gaz de ville. Dans le Sud-ouest, les réseaux d'alimentation des logements par ce combustible sont peu étendus et ne concernent que quelques quartiers dans les deux chefs-lieux de wilaya où le taux de raccordement est de 25% pour Bechar et de 28% pour

Adrar. Ce réseau est récent dans le Sahara algérien, où le projet de raccordement au réseau de gaz n'a été introduit sérieusement que depuis les deux quinquennaux 2004/2008 et 2009/2014. En effet, plusieurs projets de raccordement au réseau de gaz sont en cours de réalisation, essentiellement dans les centres urbains de Beni-Abbès, Kenadsa, Beni-Ounif et d'Abadla et exceptionnellement à Taghit des communes rurales.

VIII -2 -1 Développement de comportements de consommation liés plus à l'urbanisation

Le renouvellement de l'habitat résidentiel s'est accompagné par l'introduction des éléments de confort urbain, constituant selon Bendjelid A. (2011) « *la preuve de la pénétration profonde, dans l'imaginaire des responsables locaux, des ruraux et des oasiens, de l'attrait du mode de consommation urbain grâce à la persévérance affichée par les différents régimes politiques algériens en faveur de la ville et de son genre de vie ».*

a- Introduction des équipements électroménagers

L'utilisation des équipements électroménagers devient banale dans une telle conjoncture (photo 60). D'abord par la présence des réseaux nécessaires à leur mise en fonction, puis par le développement d'un commerce prospère dans ce domaine. Une grande partie de ces équipements étaient fabriqués en Algérie par des entreprises publiques, substituées suite à l'échec de l'ancien régime économique par les unités de montage pour des marques étrangères sous égide privée nationale, implantées dans le Nord algérien, mais aussi dans le Sud pour la production des climatiseurs et des humidificateurs (voir chapitre III).

C'est ainsi que l'acquisition des appareils électroménagers, notamment les réfrigérateurs, réalise un succès sans précédent aussi bien dans les zones rurales que dans les zones urbaines. De par de sa nécessité incontournable dans la vie des ménages, le taux d'acquisition de ce type d'équipement dépasse les 90% dans les communes de Saoura, 80% dans les communes de Touat ; ce taux reste inférieur à 70% dans les communes de Gourara où Talmine enregistre le taux le plus faible avec seulement 31%, et ne dépasse pas 60% dans le Tanezrouft où seulement 21% des ménages à Timiaouine en sont équipés.

Sur un autre plan, la climatisation devient aujourd'hui un moyen de confort le plus apprécié au Sahara. Elle est bien intégrée dans la vie des citadins, mais elle fait défaut dans les zones rurales notamment dans les communes de l'erg dans le Gourara et les communes du Tanezrouft. Par contre, elle est bien répandue dans toutes les communes de Saoura avec des

taux dépassant les 80% dans certaines communes telles que Tabelbala et Igli, contre seulement 17% et 21% dans les communes les Ksabi et Mogheul. L'introduction des nouveaux matériaux de construction s'adaptant mal au climat saharien, en particulier le parpaing, explique bien le recours massif à l'utilisation de la climatisation dans certaines régions. Si dans la Saoura ce taux est important, c'est parce qu'il y a sans doute un rapport avec l'habitat récent bien développé dans cette région. Par ailleurs, on constate une faible utilisation de ce moyen dans le Touat où le taux d'équipement des ménages par un climatiseur varie entre 30 et 50% ; dans le Gourara, ce taux est inférieur à 30%, où seulement 1.7% des ménages de Talmine par exemple en sont équipés et ce, bien qu'un abattement sur la tarification de la consommation de l'énergie électrique soit appliqué en faveur des ménages et établissements du Sud.

L'introduction des cuisinières dans l'équipement interne des ménages est révélatrice d'un changement de comportement des femmes dans cet espace. Son utilisation est bien répandue dans les communes urbaines avec plus de 70% pour Adrar, Bechar, Kenadsa, Abadla et Beni-Abbès et plus de 60% pour Timimoun et Beni-Ounif. Dans les zones rurales, les ménages de la Saoura semblent s'intéresser à ce type d'équipement dont le taux varie entre 30 et 50%, contre des taux inférieur à 30% dans la majorité des communes du Touat et du Gourara où Talmine enregistre le taux le plus faible de la région avec 3% seulement. Le recours à l'utilisation de cet équipement dans les zones rurales repose sur les réseaux de distribution des bouteilles de gaz butane. Il faut rappeler qu'il existe dans les deux chefs-lieux de wilaya des centres de remplissage et que la distribution s'effectue par les opérateurs publics comme par les opérateurs privés et via les stations d'essence ça et là.

Quant à l'utilisation des lave-linge, elle a fait son apparition dans les zones urbaines comme dans les zones rurales, notamment dans celles situées dans la Saoura avec 31% à Tabelbala par exemple, 21% à Lahmar. Dans le Touat et le Gourara, ce taux reste au dessous de 10% dans la majorité des communes, à l'exception des communes d'Adrar (31%) et de Timimoun (24%). L'introduction des cuisinières dans l'équipement interne des ménages est révélatrice d'un changement de comportement des femmes dans cet espace. Son utilisation est bien répandue dans les communes urbaines avec plus de 70% pour Adrar, Bechar, Kenadsa, Abadla et Beni-Abbès et plus de 60% pour Timimoun et Beni-Ounif. Dans les zones rurales, les ménages de la Saoura semblent s'intéresser à ce type d'équipement dont le taux varie entre 30 et 50%, contre des taux inférieur à 30% dans la majorité des communes du Touat et du

Gourara où Talmine enregistre le taux le plus faible de la région avec 3% seulement. Le recours à l'utilisation de cet équipement dans les zones rurales repose sur les réseaux de distribution des bouteilles de gaz butane. Il faut rappeler qu'il existe dans les deux chefs-lieux de wilaya des centres de remplissage et que la distribution s'effectue par les opérateurs publics comme par les opérateurs privés et via les stations d'essence ça et là.

Quant à l'utilisation des lave-linge, elle a fait son apparition dans les zones urbaines comme dans les zones rurales, notamment dans celles situées dans la Saoura avec 31% à Tabelbala par exemple, 21% à Lahmar. Dans le Touat et le Gourara, ce taux reste au dessous de 10% dans la majorité des communes, à l'exception des communes d'Adrar (31%) et de Timimoun (24%).

L'introduction des cuisinières dans l'équipement interne des ménages est révélatrice d'un changement de comportement des femmes dans cet espace. Son utilisation est bien répandue dans les communes urbaines avec plus de 70% pour Adrar, Bechar, Kenadsa, Abadla et Beni-Abbès et plus de 60% pour Timimoun et Beni-Ounif. Dans les zones rurales, les ménages de la Saoura semblent s'intéresser à ce type d'équipement dont le taux varie entre 30 et 50%, contre des taux inférieur à 30% dans la majorité des communes du Touat et du Gourara où Talmine enregistre le taux le plus faible de la région avec 3% seulement. Le recours à l'utilisation de cet équipement dans les zones rurales repose sur les réseaux de distribution des bouteilles de gaz butane. Il faut rappeler qu'il existe dans les deux chefs-lieux de wilaya des centres de remplissage et que la distribution s'effectue par les opérateurs publics comme par les opérateurs privés et via les stations d'essence ça et là.

Quant à l'utilisation des lave-linge, elle a fait son apparition dans les zones urbaines comme dans les zones rurales, notamment dans celles situées dans la Saoura avec 31% à Tabelbala par exemple, 21% à Lahmar. Dans le Touat et le Gourara, ce taux reste au dessous de 10% dans la majorité des communes, à l'exception des communes d'Adrar (31%) et de Timimoun (24%).

L'introduction des cuisinières dans l'équipement interne des ménages est révélatrice d'un changement de comportement des femmes dans cet espace. Son utilisation est bien répandue dans les communes urbaines avec plus de 70% pour Adrar, Bechar, Kenadsa, Abadla et Beni-Abbès et plus de 60% pour Timimoun et Beni-Ounif. Dans les zones rurales, les ménages de la Saoura semblent s'intéresser à ce type d'équipement dont le taux varie entre 30 et 50%,

contre des taux inférieur à 30% dans la majorité des communes du Touat et du Gourara où Talmine enregistre le taux le plus faible de la région avec 3% seulement. Le recours à l'utilisation de cet équipement dans les zones rurales repose sur les réseaux de distribution des bouteilles de gaz butane. Il faut rappeler qu'il existe dans les deux chefs-lieux de wilaya des centres de remplissage et que la distribution s'effectue par les opérateurs publics comme par les opérateurs privés et via les stations d'essence ça et là.

Quant à l'utilisation des lave-linge, elle a fait son apparition dans les zones urbaines comme dans les zones rurales, notamment dans celles situées dans la Saoura avec 31% à Tabelbala par exemple, 21% à Lahmar. Dans le Touat et le Gourara, ce taux reste au dessous de 10% dans la majorité des communes, à l'exception des communes d'Adrar (31%) et de Timimoun (24%).

Quant à l'utilisation des lave-linge, elle a fait son apparition dans les zones urbaines comme dans les zones rurales, notamment dans celles situées dans la Saoura avec 31% à Tabelbala par exemple, 21% à Lahmar. Dans le Touat et le Gourara, ce taux reste au dessous de 10% dans la majorité des communes, à l'exception des communes d'Adrar (31%) et de Timimoun (24%).

L'introduction des cuisinières dans l'équipement interne des ménages est révélatrice d'un changement de comportement des femmes dans cet espace. Son utilisation est bien répandue dans les communes urbaines avec plus de 70% pour Adrar, Bechar, Kenadsa, Abadla et Beni-Abbès et plus de 60% pour Timimoun et Beni-Ounif. Dans les zones rurales, les ménages de la Saoura semblent s'intéresser à ce type d'équipement dont le taux varie entre 30 et 50%, contre des taux inférieur à 30% dans la majorité des communes du Touat et du Gourara où Talmine enregistre le taux le plus faible de la région avec 3% seulement. Le recours à l'utilisation de cet équipement dans les zones rurales repose sur les réseaux de distribution des bouteilles de gaz butane. Il faut rappeler qu'il existe dans les deux chefs-lieux de wilaya des centres de remplissage et que la distribution s'effectue par les opérateurs publics comme par les opérateurs privés et via les stations d'essence ça et là.

Quant à l'utilisation des lave-linge, elle a fait son apparition dans les zones urbaines comme dans les zones rurales, notamment dans celles situées dans la Saoura avec 31% à Tabelbala par exemple, 21% à Lahmar. Dans le Touat et le Gourara, ce taux reste au dessous de 10%

dans la majorité des communes, à l'exception des communes d'Adrar (31%) et de Timimoun (24%).

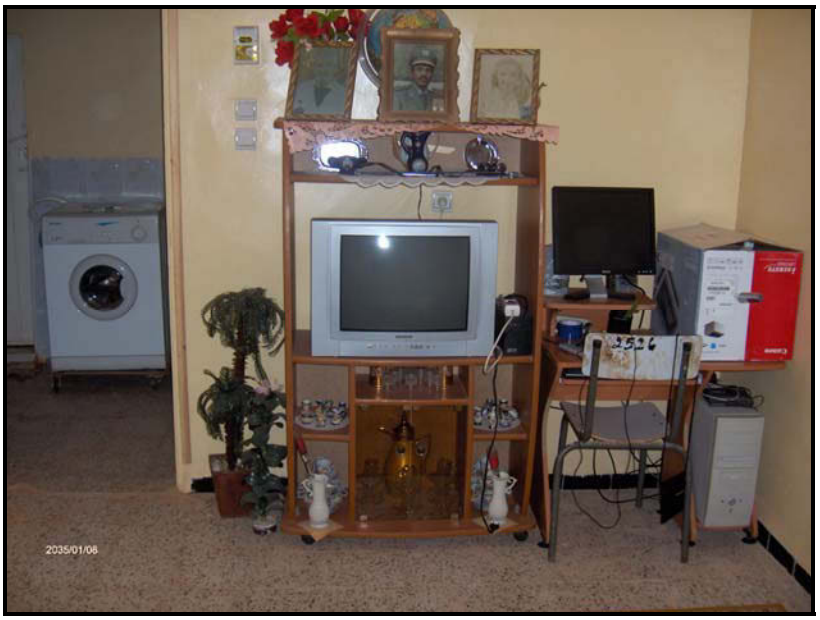


Photo n° 62. **Modernisation des équipements internes dans une maison saharienne (Ksar Timadanine Reggane)**

b- <u>Développement contraignant des équipements de la technologie de communication</u>

La technologie téléphonique s'est banalisée dans les années 1980/1990 ; d'abord dans les zones urbaines, ensuite dans les zones rurales les plus reculées du pays. En effet dans les villes, le raccordement au réseau téléphonique est supérieur à 40% mais il reste au dessous de ce seuil dans les communes rurales notamment dans le Gourara et le Tanezrouft où ce taux ne dépasse pas les 10% dans les communes de Talmine, Charouine, Ksar-Kaddour et Ouled-Aïssa. Dans les autres commune du Touat et du Tidikelt, le taux se situe au entre 20 et 30% dans la majorité des communes. Dans la Basse-Saoura, la situation est inversée car le taux de raccordement au réseau téléphonique intéresse plus de 50% des ménages, excepté à El-Ouata. Dans la Haute-Saoura, le taux recule de quelques points et se limite entre 30 et 40% pour la majorité des communes. Si l'arrivée de la technologie des téléphones potables et sa vulgarisation à partir de la décennie actuelle a freiné l'évolution du réseau de téléphone fixe, ce réseau reste primordial pour les autres moyens de communication comme internet.

Sur ce plan, plusieurs ménages adhèrent à la nouvelle technologie en s'équipant d'un ordinateur qui a pris place dans les foyers sahariens du Sud-ouest algérien, par ses diverses utilisations (scientifiques, distractions…) notamment dans la télécommunication via internet. Les politiques s'y impliquent et lancent un vaste programme pour équiper les ménages en leur facilitant l'accès à l'emprunt pour l'achat d'un ordinateur, sous le slogan « un ordinateur pour chaque famille algérienne ». Dans les communes urbaines, les ménages sont relativement mieux équipés avec des taux qui se situent entre 11% et 18%. Mais c'est dans la Basse-Saoura que le taux d'acquisition par ménage est le plus élevé dans toutes les communes avec plus de 13%, mise à part Ksabi et Tamtert et à Beni-Abbès (20%). L'équipement par un ordinateur reste très faible (au dessous de 5%) dans toutes les communes rurales du Gourara, du Tidikelt et du Tanezrouft et faible pour les communes du Touat et de la Haute-Saoura (entre 5-10%). Le progrès de l'acquisition de ce type d'appareil est limité non seulement par des contraintes d'ordre financier mais aussi intellectuel, car une grande partie de la population est encore illettrée.

Parallèlement, le réseau Internet fait ses premiers pas dans la Sahara. La connexion des ménages à ce réseau est encore à son stade primaire, et ne représente que des petites proportions même dans les deux grandes villes où le taux de raccordement est très faible, soit 6% pour Adrar et 4.3% pour Bechar. Mais c'est dans les communes de la Basse-Saoura où ce progrès est relativement en avance, notamment à Beni-Abbès et Ouled-Khoudir avec plus de 6%. Dans les autres communes du Gourara et du Touat, ce taux est très faible et dépasse à peine 3% pour les communes les plus urbanisées à savoir de Timimoun et d'Aoulef. Dans les autres communes rurales, ce taux ne dépasse pas 2%. L'explication de la faiblesse de ce taux de raccordement au réseau d'internet est en rapport avec deux éléments importants à savoir le réseau téléphonique et l'équipement des ménages par ordinateur.

Enfin, l'accès aux chaînes satellitaires s'est vulgarisé avec la révolution des antennes paraboliques en Algérie, à partir des années 1990 où le taux d'équipement dépasse 80% pour la Saoura, 60% dans le Touat et fluctue dans les autres territoires. Les communes de situées sur l'Erg Occidental enregistrent un taux de moins 40%. Dans toutes les villes, ce taux est supérieur à 70%.

Photo n° 63. **Développement des infrastructures de communications dans les espaces sahariens**

VIII-3 Nouveaux rapports dans les relations des ksouriens avec la ville

L'effet de la route RN6 est essentiel dans la promotion de la mobilité le long de la vallée du Touat où se concentrent la majorité des ksour. Ceci a permis aux ksouriens d'intégrer l'espace économique de la ville d'Adrar par le biais du commerce des produits agricoles, mais surtout par l'emploi dans le secteur des services, d'administration et du bâtiment. Facilité par le développement des moyens de transport, cette intégration se fait sans quitter définitivement les espaces d'origine, pourtant l'acquisition d'un logement secondaire dans la ville d'Adrar est une stratégie assez développée par les ksouriens. Cette mobilité s'exprime comme un puissant moteur de territorialisation car les ksour du Touat sont considérés dans l'imaginaire de leurs habitants comme éléments spatiaux faisant partie de la ville d'Adrar car les ksouriens s'identifient comme appartenant à cette ville. L'accès à la ville a forgé ce sentiment d'appartenance. Pliez O. (2003) avait constaté le même phénomène dans les villages du Fezzan en Libye : *« sans circulation, les villages, malgré leur nombre et les faibles distances qui les séparent, ne seraient que des « quartiers » juxtaposés mais aussi cloisonnés le long des axes routiers. L'importance de la motorisation, facilite les échanges. Elle contribue à créer une proximité sociale susceptible d'intensifier et de diversifier les liens sociaux* ». Ceci

montre que l'espace vécu par l'oasien dépasse les limites de son espace habité (ksar), pour intégrer un nouvel espace (ville) perçu comme un espace d'échange et d'ouverture.

Une enquête touchant 120 usagers des transports en commun à Adrar démontre que l'accès à la ville est plus simple avec le développement de la mobilité quotidienne chez les ksouriens qui effectuent régulièrement des déplacements (aller-retour) entre leur ksour et la ville d'Adrar. Les communes les plus peuplées et les plus proches sont à l'origine de ces déplacements comme Tsabit, Zaouiet-Kounta et Tamentit. L'axe de la route des palmeraies est privilégié pour ce mode de déplacement. Il faut rappeler que cet axe est bien desservi par les transports en commun. Les usagers sont souvent des employés sans qualification et des manœuvres travaillant à Adrar (voir figure n°60).

Les motifs des déplacements des ksouriens en direction de la ville d'Adrar sont liés au travail et aux services ; ils représentent 70% des déplacements à savoir : 40% pour des déplacements domicile- travail et 30% pour des déplacements pour les achats et les services (administration, santé). Les tranches d'âge de ces usagers se situent entre 30 et 40 ans. Quant à la durée de ces déplacements, elle se situe entre 15 et 30 min pour la majorité des usagers et 30 à 45 min pour le quart de ces usagers. Ceci révèle l'importance qu'occupent la ville et le transport dans la réorganisation de l'espace ksourien.

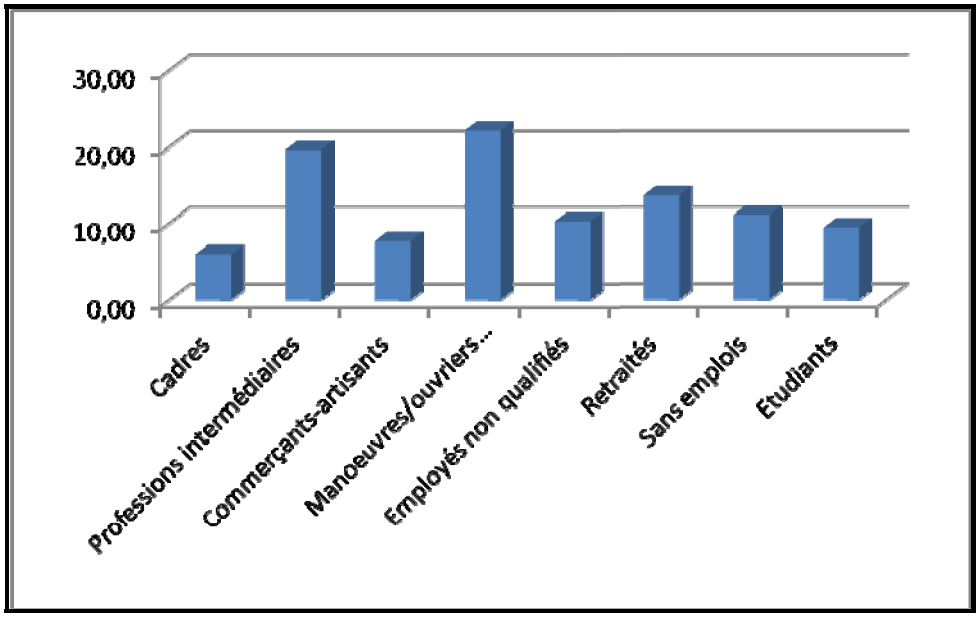


Figure n°60. **Les usagers des transports en commun des ksour environnants d'Adrar selon leurs catégories socioprofessionnelles**

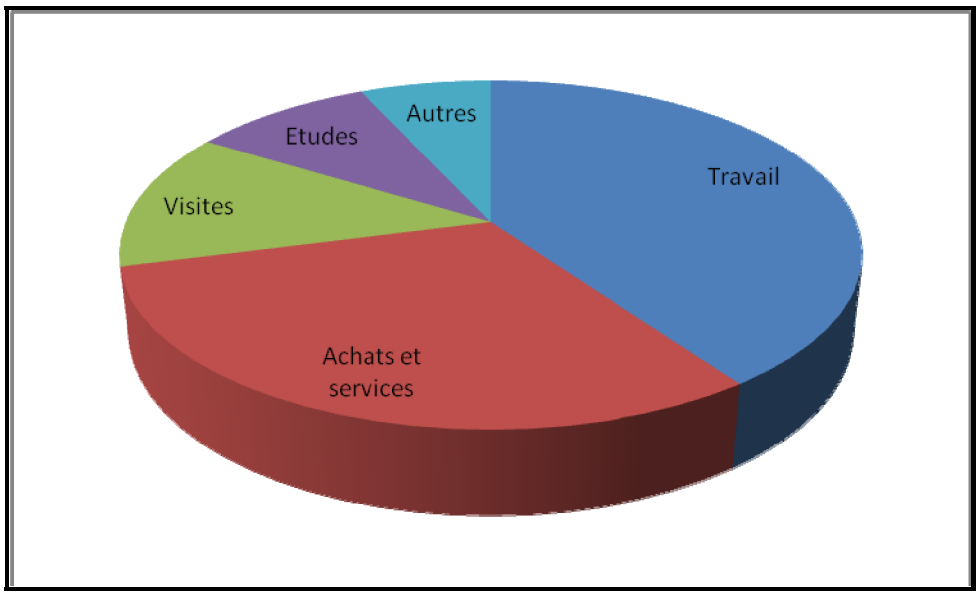


Figure n°61. **Motifs des déplacements des usagers des transports intercommunaux (Adrar et ses ksour)**

Ainsi, la mobilité ville-campagne se caractérise par des déplacements denses entre Adrar et les ksour environnants. Ce type de transport s'articule sur les petites entreprises privées utilisant les fourgons aménagés. Avec un parc roulant constitué de 269 véhicules, soit une moyenne de 25 places par véhicule en 2008, les ksour du Touat semblent être bien dotés en matière de desserte.

Une nouvelle forme d'urbanité se développe où la ville est vécue sous une autre manière. Le ksourien y travaille, y étudie, y fait des rencontres mais il garde la résidence dans le ksar d'origine dans lequel il peut toujours effectuer des travaux d'extension de sa maison et de cultiver son jardin. On n'est ni rural ni urbain, une position médiane comme l'a bien démontré (Pliez O., 2003) dans le cas du Fezzan libyen « *l'accès généralisé aux études supérieures (permis grâce à la multiplication de petits centres universitaires [….]) et la tertiairisation de l'économie contribuent en effet à l'accroissement des déplacements. En conséquence, le cadre spatial dans lequel se déploie le quotidien s'est singulièrement étendu car tous les habitants peuvent circuler d'un village à l'autre et ainsi accéder à de nouveaux lieux de sociabilité…. Nombreux sont, en conséquence, ceux qui se considèrent ni comme ruraux alors qu'ils vivent dans l'espace rural ni comme urbains puisqu'ils évitent tous les tracas supposés de la vie quotidienne dans les grandes villes* ».

La ville est aussi le lieu pour échapper au contrôle social dans les villages où les interdictions sont difficilement incontournables. Les jeunes cherchent dans la ville la distraction, les fêtes en particulier dans les complexes et les hôtels touristiques où il est toléré de gouter à l'alcool et de rencontrer des filles. A Adrar, l'existence d'une jeune population issue du Nord algérien a introduit de nouveaux comportements cassant des tabous et surpassant quelques interdictions religieuses et coutumières. De nouvelles tenues vestimentaires découlant de la mode occidentale sont portées aussi bien par les jeunes garçons que par les jeunes filles ; la vente et la consommation d'alcool se passent certes en cachette dans la ville d'Adrar, mais elles sont plus exposées dans les villes à tradition touristique comme à Timimoun ou Beni-Abbès, ou comme à Bechar où la présence des militaires a entrainé son développement. Des maisons closes, sont ouvertes illicitement ça et là, notamment dans les quartiers marginaux comme à Beni-Ouskout à Adrar… Ceci dit, ces comportements permettent à la ville saharienne de construire de nouveaux lieux publics, occasionnant des changements qui affectent non seulement son espace urbain mais aussi les campagnes.

Conclusion

Les espaces urbains dans le Sud-ouest ont rompu avec le fonctionnement classique des ksour, marqué par une stratification sociale. Aujourd'hui, de nouvelles valeurs ''libérales'' qui s'articulent sur la démocratie, la compétence, le savoir et l'argent ; elles remplacent peu à peu les anciennes valeurs religieuses de la société locale. C'est ainsi que de nouveaux rapports sociaux se redessinent, suite à l'avènement de nouvelle institution publique remplaçant les institutions traditionnelles Djamaa. Une nouvelle élite est en cours de formation constituée aussi bien par des cadres non originaires de la région que de cadres appartenant aux différentes « ethnies » de la société saharienne, entre autres les harratine. Le processus, qui a contribué à rompre définitivement avec les anciennes pratiques et met en cause la notion de notabilité. Seulement, cette élite est moins engagée dans les jeux de pouvoir et n'est pas encore en mesure de se transformer en acteur social puissant. Moins ambitieux pour construire un parcours de vie dans le Sahara, la majorité de ces cadres ayant des origines extérieures, prévoit un retour vers les villes du Nord.

Ceci dit, la société saharienne se modernise, se transforme et améliore son cadre de vie. En effet, l'évolution des infrastructures de transport et de communication (télévision, téléphone et internet) ainsi que le contact entre les deux composantes sociales de ces villes à savoir la population du Nord et la population locale, ont permis d'introduire de nouveaux comportements de consommation et de nouvelles pratiques d'habiter. Les ksour sont abandonnés en faveur de maisons modernes, construites avec de nouveaux matériaux de construction (parpaing, carrelage, faïence…). Ces nouvelles habitations prennent des formes et des façades qui affichent le rang social de leur propriétaire. A l'intérieur, même si l'espace des visiteurs est toujours à l'écart, les espaces d'hygiène sont intégrés directement aux autres espaces du logement. Toutes les commodités de confort sont introduites (climatisation, réfrigérateur, cuisinière…), révélant l'évolution des comportements de consommation mais aussi de jeux de repositionnement social.

Conclusion de la troisième partie

Le processus de formation des nouveaux espaces urbanisés dans les villes du Sud-ouest algérien, est encadré par la succession de plusieurs actions en matière d'habitat ; des actions qui visent à normaliser et à améliorer des conditions de vie des habitants par l'instauration des règles d'urbanisme et de construction. Durant la période coloniale, les officiers du Bureau des affaires des indigènes ont tenté d'opter une approche d'intégration des indigènes les nouveaux espaces de la ville. Cette approche a rencontré beaucoup de contraintes, puisque ces normes se heurtent avec des logiques d'appropriation de l'espace, différentes chez la population locale ; ceci a produit la séparation entre les deux espaces par les équipements et les places. Dans quelques centres où les européens sont moins nombreux comme à Adrar et Timimoun, les nouveaux villages sont considérés comme des espaces d'étrangers. Ainsi, la population autochtone notamment les notables (*chorfa* et *merabtine*) préservent leur quartier dans les ksour ; quant aux harratine, ils quittent en partie les ksour et se déversent dans ces quartiers récents. Parallèlement, une population arabe d'origine nomade s'est y installé, notamment les Chaânba. Dans les centres les plus européanisés comme Bechar et Kenadsa, les limites entres les deux espaces : européen et indigène sont nettement bien marquées. C'est ainsi que les quartiers autoproduits sont excentrés et se sont développés loin de l'espace formel, comme Debdaba et Bechar Djedid, occupés par des nomades sédentarisés. Dans la ville Kenadsa, le quartier des travailleurs musulmans habités par une majorité kabyle et marocaine s'est greffé entre la ville institutionnelle et le ksar.

Après l'indépendance, le nouveau contexte urbain en Algérie implique l'Etat dans la production de logement, donnant naissance aux nouvelles extensions périphériques dans les villes du Sud-ouest algérien, produisant des quartiers qui se distinguent par leurs formes urbaines mais moins par leurs composantes sociales. Ainsi, il est absurde d'affirmer l'hypothèse d'une différentiation socio-spatiale, puisque les actions de logement touchent toutes les catégories sociales dans ces espaces qui sont le produit des actions ayant la même finalité : faire face à la pression de la population en matière de logement. Si la multiplication des opérations de lotissements ont induit un développement important de l'habitat dans les centres urbains car touchant à toutes les catégories sociales, les coopératives immobilières se concentrent uniquement dans les villes de rang supérieur où les organisations socioprofessionnelles sont puissantes comme à Adrar et à Timimoun. Les groupes sociaux constitués dans le secteur de l'administration par une majorité des fonctionnaires ayant des

origines extérieures, exercent des pressions pour obtenir des terrains dans une logique spéculative. Quant aux autres opérations, c'est la formule du LSP qui intéresse le plus la population d'origine extérieure, notamment à Adrar où plusieurs familles ksouriennes s'inscrivent dans ces opérations afin d'accéder à la propriété d'une maison secondaire dans la ville. Dans les autres villes comme Timimoun, les nouveaux logements dans ces espaces sont occupés par une population majoritairement extérieure à la ville ; il en est de même pour le petit centre de Reggane. Enfin, il est tout à fait évident que les opérations du logement socio-locatif, visent en particulier la population locale comme dans la Zone bleue à Bechar. Ceci dit, le développement des ces périphéries est le produit aussi bien d'une population locale qu'extérieure.

Sur le plan social, l'urbanisation avait affecté l'organisation classique de la société locale. Primo, par l'introduction de nouvelles échelles de valeur par l'école et l'emploi rendant la logique d'une stratification invalide devant le nouveau contexte socio-économique valorisant de nouvelles compétences. Secundo, par l'avènement d'une nouvelle composante de citadins constitués par des migrants nationaux. Ce nouveau contexte ouvre le champ à de nouveaux groupes socioprofessionnels d'exercer un pouvoir par le biais des fonctions administratives ou politiques qu'ils occupent.

Les nouveaux groupes sociaux notamment les cadres constitués d'une population extérieure affichent un grand attachement à leur espace d'origine, et s'engagent moins dans la vie sociale pour constituer un vrai acteur social local. Ceci entrave le processus de formation d'une nouvelle élite capable de se substituer à l'ancienne notabilité locale. En effet, les nouvelles échelles de valeur véhiculées par les institutions de l'Etat, principal acteur, ont généré de nouvelles pratiques de l'habitat et de comportements de consommation. C'est ainsi que les habitations dans les ksour enclavés se vident de plus en plus en faveur de nouvelles habitations modernes qui deviennent plus visibles dans des nouveaux quartiers situés sur les axes routiers à travers lesquelles, les familles se repositionnent socialement en vue d'afficher leur nouveau rang social.

Conclusion générale

Par le désenclavement des espaces sahariens du Sud-ouest, l'Etat algérien avait misé sur son développement économique pour réactiver les échanges commerciaux avec les pays d'Afrique. Sa préoccupation majeure était d'abord stratégique qui visait le contrôle de la région. Cette démarche s'inscrit dans une vision politique d'intégration territoriale des espaces du Sud algérien et se justifie par rapport à un contexte international particulier qui concerne la région du Sahara et du Maghreb où l'insécurité et l'instabilité menacent ces territoires fragilisés. D'abord, l'instabilité politique des pays voisins subsahariens où la révolte des Touareg au Mali risque de déclencher un mouvement de solidarité des Touareg algériens. Secundo, le conflit du Sahara Occidental et le problème du tracé frontalier avec le Maroc créent des espaces flous, auxquels s'ajoute la forte mouvance des zaouïas marocaines notamment celle de Ouazzane (la Taïbia dans le Sud-ouest). Tertio, l'évolution des réseaux terroristes et des réseaux mafieux impliqués dans le trafic d'armes et de stupéfiants, constitue la nouvelle menace sécuritaire à laquelle, se trouvent confrontés tous les pays de la région et les puissances internationales comme la France et les Etats-Unis d'Amérique. Enfin, l'immigration clandestine que ce soit de transit (orientée vers l'Europe) ou définitive, déverse des milliers d'africains chaque année dans cet espace. Pour faire face à ces grands défis, l'Etat avait besoin à être beaucoup plus présent dans cet espace pour marquer sa souveraineté. Ainsi, une série d'actions a été entamée pour développer et administrer ces territoires. Dans cette approche, l'aménagement de ces espaces s'est articulé sur le découpage administratif, le contrôle de l'eau et le développement des infrastructures de transport.

Les nouveaux découpages administratifs (1975 et 1985) ont permis d'un côté à l'Etat d'asseoir son réseau territorial et d'affiner l'échelle de son intervention dans l'espace saharien, comme ils ont contribué d'un autre côté à la promotion de certaines agglomérations en chefs-lieux de commune, de daïra ou de wilaya (Adrar) en les dotant par les équipements adéquats. Parallèlement, la modernisation des infrastructures des transports, notamment la route nationale RN6 qui longe la région de Beni-Ounif au nord à Bordj-Badji-Mokhtar au sud, a eu des effets sur l'aménagement des espaces oasiens dans cet espace. Des nouveaux périmètres de mise en valeur agricole ont été implantés sur ces axes. Il en est du même pour les équipements qui ont constitués des nouveaux éléments d'appels pour la construction des nouvelles habitations. Ceci a été appuyé par le développement des échanges et des mobilités dans la région. Par conséquent, le désenclavement conjugué à la promotion administrative de

ces espaces ont enclenché une nouvelle dynamique urbaine, entrainant des mutations démographiques, économiques et sociales.

A la lumière de ce qui a été affirmé, une nouvelle organisation spatiale s'est mise en place sous l'effet de l'urbanisation dans le Sud-ouest algérien, plaçant la ville au centre de ces mutations et remettant en cause les anciennes formes de fonctionnement de l'espace oasien. Ces mutations ont été amorcées depuis la colonisation et se sont accélérées après l'indépendance par un volontarisme étatique visant à promouvoir certaines agglomérations, afin de faire face au déséquilibre de l'armature urbaine. Le développement urbain d'une série de villes dans le Sud-ouest algérien, notamment dans la wilaya d'Adrar et la partie sud de la wilaya de Bechar, avait permis de redresser le dysfonctionnement du réseau urbain régional hérité de la colonisation, lorsque les villes se concentraient dans la partie nord autour des gisements de charbon. Cette dynamique urbaine avait procuré à quelques agglomérations de nouvelles fonctions suite au développement des services publics, des activités commerciales et de services comme elle a contribué à la recomposition des habitants de ces villes consécutivement à la forte mobilité des hommes. L'avènement de nouvelles fonctions, tertiaires notamment dans la distribution (commerces de gros) et les services (administration, santé et enseignement) hiérarchisés d'une manière pyramidale, a permis aux villes promues, situées dans la partie centrale et méridionale de développer de nouveaux processus d'échanges au niveau régional, national voire, international. L'arrivée de nouveaux commerçants du Nord algérien a permis à ces villes de tisser de nouvelles relations commerciales spécialisées ou plutôt segmentées, développant ainsi des réseaux d'échanges constitué d'un ensemble de villes du Nord à savoir les deux métropoles (Oran et Alger) et quelques grandes villes en particulier Sétif et Ghardaïa et les agglomérations transsahariennes les plus importantes Timimoun et Adrar ensuite Reggan et Bordj-Badji-Mokhtar. Les agglomérations de la Saoura sont liées à Bechar qui est, elle-même, orientée vers les deux métropoles citées et quelques villes du Nord-ouest (Tlemcen Saida et Mascara). L'évolution de la structure commerciale des villes du Sud-ouest algérien s'est transformée sans l'appui des réseaux religieux, tissés par les zaouïas.

Soutenu par un nouveau réseau de transport routier, la dynamique urbaine de ces agglomérations a concouru à redynamiser la mobilité intra-saharienne, redéfinissant ainsi de nouvelles relations spatiales entre la ville et son arrière pays. En effet, le réseau de transport se conjugue bien avec la structure urbaine pyramidale dans laquelle les petites villes (Beni-

Abbès, Abadla, Reggane…) desservent au premier plan la campagne proche, les moyennes et les grandes villes (Bechar-Adrar-Timimoun) assurent des relations interurbaines en direction des petites villes de la région et avec les autres grandes villes nationales. Les dessertes aériennes soutiennent les villes les plus importantes (Bechar-Adrar-Timimoun) notamment en direction des grandes métropoles du Nord. Sur le plan régional et local, les dessertes de transport de voyageurs reflète l'intensité des relations en direction des moyennes et grandes villes définissant l'ossature de trois sous ensembles urbains qui se dessine autour de trois villes à savoir Bechar, Adrar et Timimoun.

C'est ainsi que la Sahara d'aujourd'hui constitue un espace de circulation et de mobilité extra et intra-saharienne. Des flux migratoires intenses ont été constatés, en provenance des wilayas du Nord-ouest (Oran, Tlemcen, Tiaret et Saïda, Naâma et El-Bayadh). Ces relations s'inscrivent dans la continuité des processus d'échange historique entre les deux régions. Par contre, de nouveaux flux migratoires sont enregistrés en particulier au sein de la wilaya d'Adrar en provenance des wilayas du Nord-centre (Alger, Tizi-Ouzou, Djelfa) et du Nord-est (Skikda et Jijel). Ces mobilités sont le résultat d'une migration économique qui concerne les départs des catégories les plus vulnérables de la société à savoir les harratine et l'arrivée d'une nouvelle main d'œuvre qualifiée dans le domaine du bâtiment, des services... Cependant, le mouvement de la population intra-saharien est important sur les axes d'Adrar-Bechar, de Tindouf-Bechar et de Ghardaïa-Tamanrasset-Adrar. Encadré souvent par des réseaux sociaux, ces relations sont le produit d'un exode rural de la population oasienne, orienté vers les villes les plus importantes dans ces espaces. Bien qu'elles soient répulsives dans son cadre quantitative, les nouvelles mobilités ont sans doute contribué aux changements de la structure de la population locale sur le plan qualitatif. En effet, le désenclavement du Sahara a engendré une mobilité de cadres et de commerçants originaires du Nord du pays en direction des grandes villes du Sud-ouest, bouleversant ainsi l'organisation de la société locale.

Conséquemment, une crise profonde affecte l'organisation de l'espace rural traditionnel où l'oasis se trouve privée de sa main d'œuvre et de ses habitants qui migrent vers les nouveaux périmètres de la mise en valeur agricole, vers le nouveau village construit à proximité du ksar et vers la ville. L'éclatement de l'oasis se manifeste bien par l'abandon du ksar et la création de nouvelles entités d'habitat extra-muros, au bord de la route où l'État implante ses équipements, comme il concerne aussi l'aménagement de nouvelles mises en valeur agricoles

où la technique du forage a permis de conquérir de nouveaux espaces. Cette ouverture par la route a contribué à structurer un nouveau paysage rural. Les ksouriens se tournent davantage vers la ville pour l'emploi, tout en gardant les mêmes liens avec leur espace d'origine (y habiter et y jardiner). Cette relation est soutenue par le développement des conditions de vie dans ces oasis, par les équipements publics et surtout par la route et les transports. Ainsi, de nouvelles mobilités ville-campagne se sont développées, caractérisées par des déplacements denses entre quelques villes comme Bechar, Adrar, Timimoun et Beni-Abbès et leurs ksour environnants. Ce type de transport s'articule sur de petites entreprises privées (familiales) utilisant des fourgons aménagés. Une nouvelle forme d'urbanité se développe où la ville est vécue sous une autre manière. Le ksourien y travaille, y étudie, y fait des rencontres, mais il garde la résidence dans le ksar d'origine dans lequel, il peut toujours effectuer des travaux d'extension de sa maison et cultiver son jardin. On n'est ni rural ni urbain mais dans une position médiane.

Si les dynamiques actuelles renversent le fonctionnement classique des ksour, les agrégats historiques leur procurent encore des moyens de résistance. L'héritage historique et la mémoire collective dans lesquels s'inscrit une zaouïa ou un saint ça et là, procurent à ces petits ksour un pouvoir attractif impressionnant par le biais de *ziara* à une échelle régionale (inter-ksar) ou de mobilités nationales par le biais des zaouïas. C'est ainsi que l'insertion de ces petits ksour dans le réseau d'agglomérations est soutenue par ces fonctions cultuelles traditionnelles s'articulant sur les réseaux confériques. Face aux ksour, les villes les plus importantes privées historiquement de ce pouvoir, comme Bechar et Adrar, cherche une position dans ce système et développent leur propre zaouïa.

Sur le plan social, l'urbanisation avait affecté l'organisation classique de la société locale, contribuant à sa recomposition : primo, par l'introduction de nouvelles échelles de valeur qui a soutenu de nouvelles compétences permettant de dépasser la logique de la stratification sociale; secundo, par l'avènement d'une nouvelle composante de citadins constitués par des nouveaux migrants nationaux. Ceci dit, une nouvelle élite est en cours de formation constituée aussi bien par de cadres non originaires de la région que par ceux appartenant aux différentes « ethnies » de la société saharienne, entre autres les harratine. Ces derniers ont bien compris que leur avenir se joue par les études qui leur ont bien servi pour ''grimper'' dans la hiérarchie sociale. A côté de cette nouvelle élite qui passe par l'université, une autre partie de ces harratine a franchi le cercle des assemblées populaires communales en

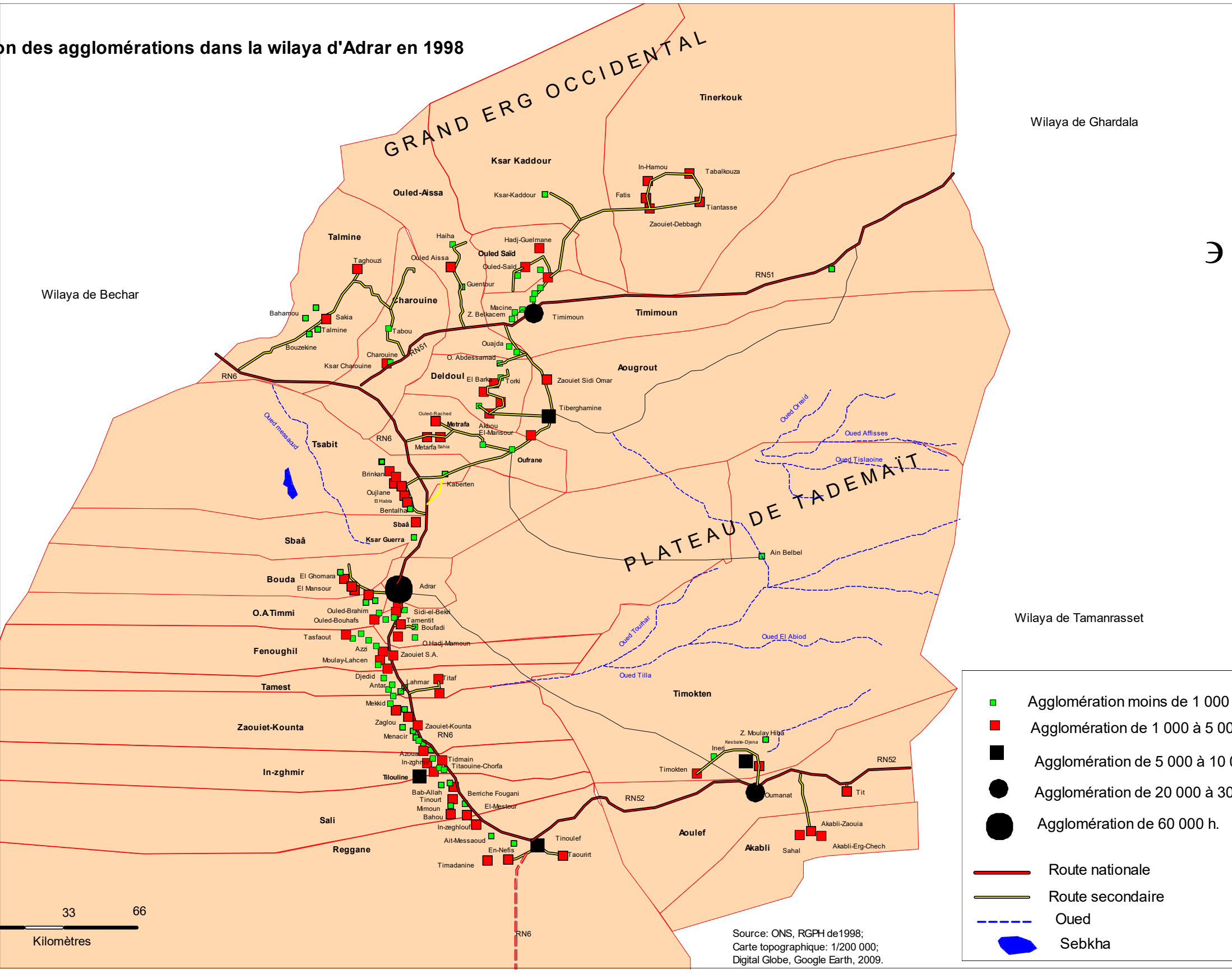
s'impliquant dans des partis politiques. Un fait qui leur a permis d'accéder au rôle de chef, dans huit communes à Adrar. Ce processus a contribué à rompre définitivement avec les anciens codes sociaux et met en cause la notion de l'ancienne notabilité. Seulement, les nouveaux groupes sociaux constitués par des cadres émigrants affichent un grand attachement à leur espace d'origine, et s'engagent moins dans la vie sociale pour devenir un vrai acteur social. Ceci entrave le processus de formation d'une nouvelle élite capable de se substituer à l'ancienne notabilité locale. L'implication de l'État dans l'aménagement de ces espaces s'inscrit dans une logique qui a verrouillé les portes devant l'ancienne notabilité, provoquant une crispation des rapports sociaux entre les différentes composantes de la société oasienne.

Sur le plan urbain, ce dynamisme se caractérise par un étalement considérable du cadre bâti, dû essentiellement à l'amplification des programmes d'habitat, notamment le semi-collectif et l'individuel. L'engagement de l'Etat, fort dans la production du logement, donne naissance aux nouvelles extensions périphériques qui ne se distinguent pas autant par leur composante sociale. Il est absurde d'affirmer l'hypothèse d'une différentiation socio-spatiale, puisque les actions résultantes touchent toutes les catégories sociales dans ces espaces dont la finalité vise à faire face à la pression populaire. Néanmoins, il faut souligner que les cadres ont eu la part du lion à la fois par le biais des logements de fonction et par le biais des coopératives immobilières notamment dans les villes les plus importantes. Des cités de logements de fonction se distinguent dans ces espaces, clôturées dans plusieurs cas, renfermant leurs habitants sur eux- mêmes, et entravant le processus du développement des liens sociaux entre ces nouveaux habitants et les autochtones. Ces groupes sociaux constitués dans le secteur de l'administration par une majorité des fonctionnaires ayant des origines extérieures à ces villes, se sont regroupés dans des coopératives immobilières et exercent des pressions pour bénéficier de terrains qui sont rarement construits car ces fonctionnaires investissent plutôt au Nord ; cette acquisition foncière, serait revendue plus tard. Quant aux autres opérations immobilières, elles ont un caractère social. La formule du logement socio-participatif intéresse plus une population d'origine ksourienne, notamment à Adrar où plusieurs familles des ksour environnants se sont inscrites dans ces opérations afin d'accéder à la propriété d'une résidence secondaire dans la ville.

Les nouvelles échelles de valeur véhiculées aussi bien par l'école que par la population émigrante du Nord ou par les moyens de communication ont engendré de

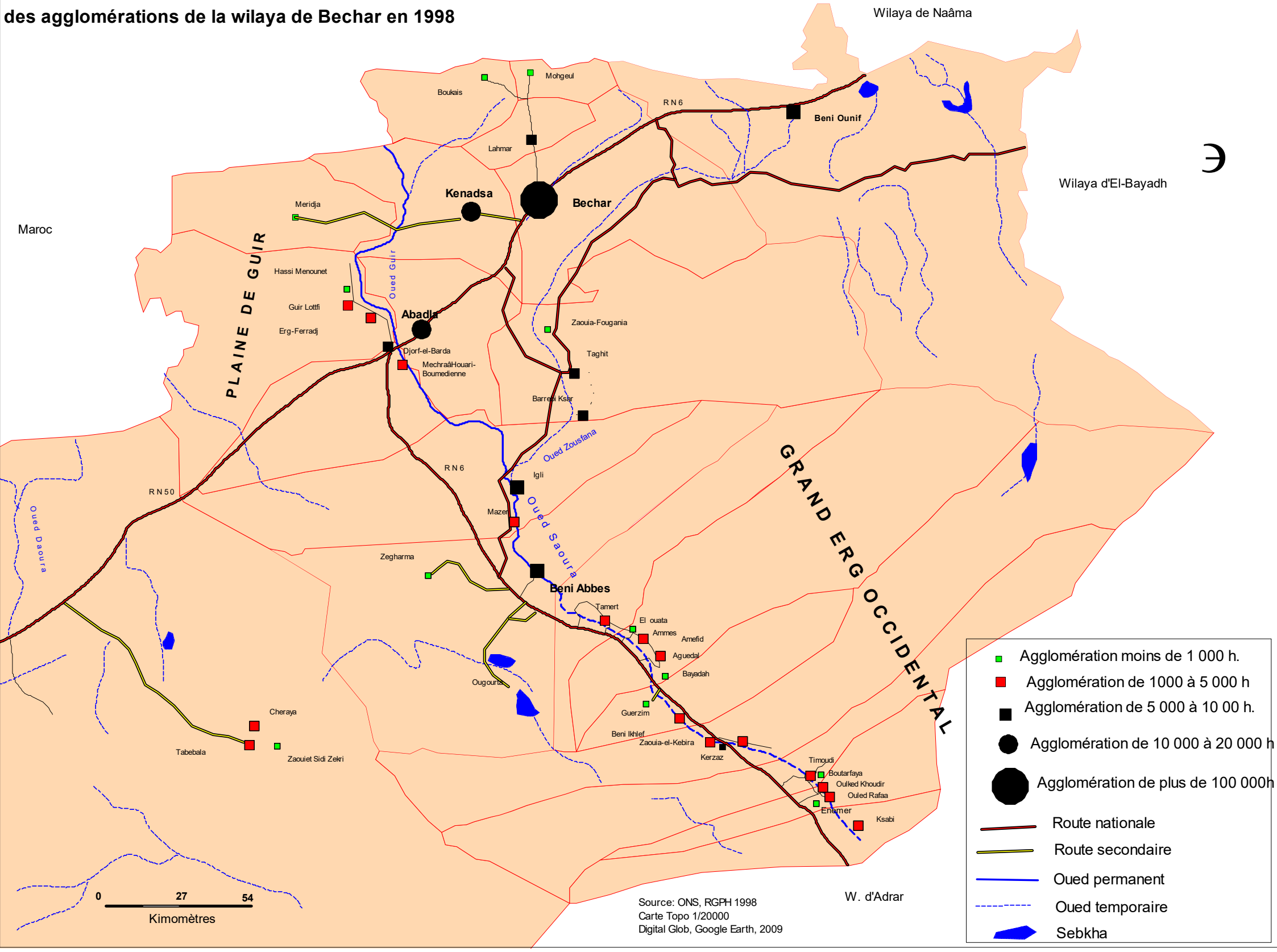
nouveaux comportements de consommation dans les espaces urbains et ruraux. Ces comportements appuyés par le développement des commerces et des services, concernent en particulier l'habitat, l'acquisition de véhicules, les tenus vestimentaires des jeunes, la mobilité des femmes, la restauration et les sorties. Désormais, la société oasienne s'ouvre vers l'extérieur et s'affiche davantage, par la manière dont les jeunes s'habillent (en imitant les modes occidentales ou plutôt ce que porte les jeunes dans les grandes villes du Nord) et par des habitations qui deviennent plus modernes, avec des façades visibles dans les nouveaux quartiers ou dans des fragments situés sur les axes routiers. Ceci dit, la décoration interne, les équipements de confort et les matériaux de construction ne font pas seulement la maison saharienne d'aujourd'hui, mais attestent d'un jeu de repositionnent social des familles sahariennes qui n'hésitent plus d'afficher leur nouveau rang social. A l'intérieur, si l'espace des invités est toujours à l'écart de l'espace familial où les femmes circulent librement ; à l'extérieur la mobilité féminine n'est plus contestée et les femmes accèdent à l'école, à l'hôpital et aux administrations… mais aussi aux commerces et aux marchés. La ville dans le Sud-ouest n'a pas seulement permis aux jeunes d'échapper au contrôle social du ksar où certains comportements ne sont pas tolérés, mais elle est surtout le lieu de transformation sociale et de passage d'une société traditionnelle vers la modernité. C'est dire là, que la société oasienne est entrain de ''se normaliser'' en fonction d'un modèle libérale, puisant ses nouvelles valeurs tantôt des héritages culturels et tantôt de la civilisation occidentale.

on des agglomérations dans la wilaya d'Adrar en 1998



Source: ONS, RGPH de1998;
Carte topographique: 1/200 000;
Digital Globe, Google Earth, 2009.

des agglomérations de la wilaya de Bechar en 1998



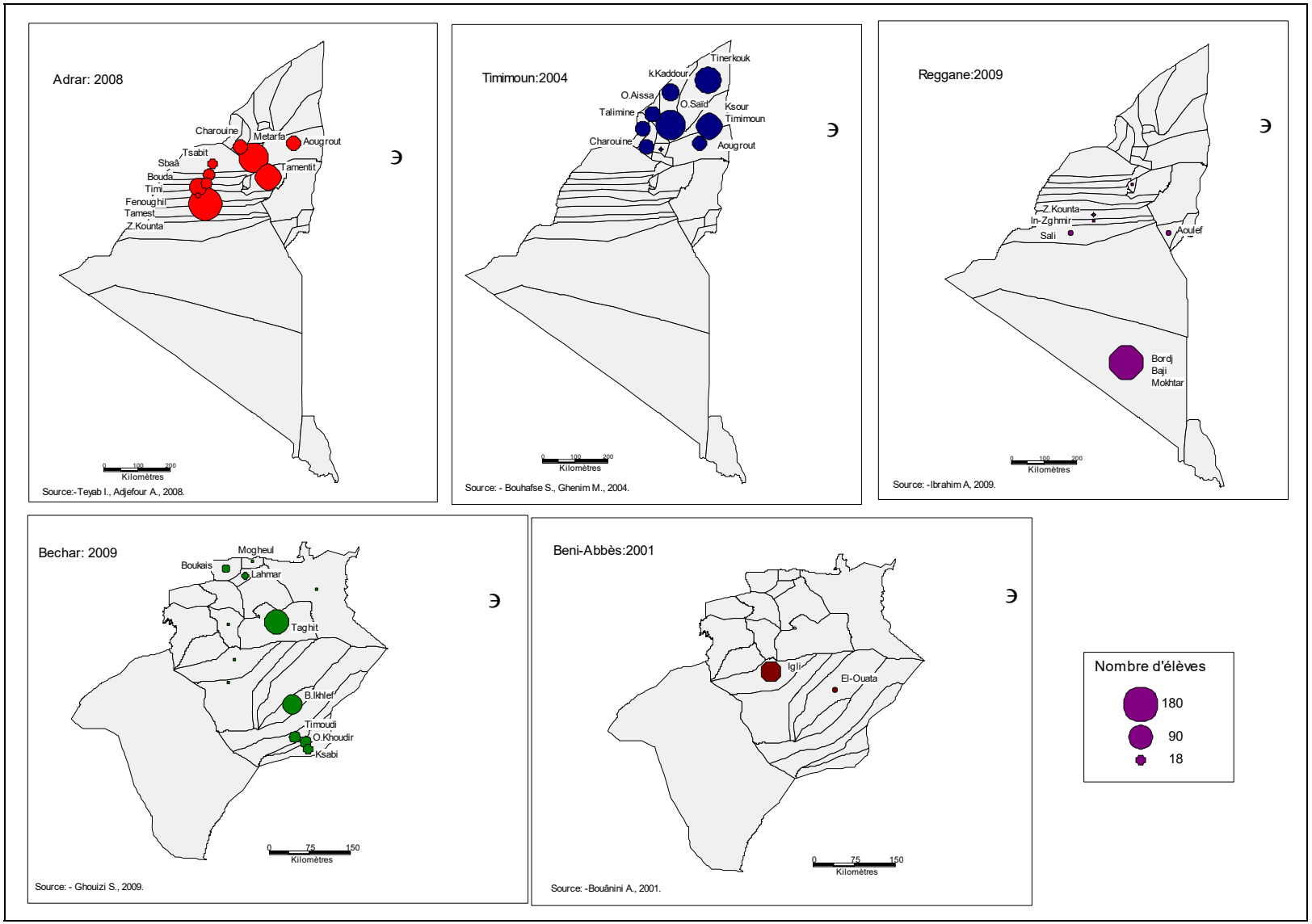
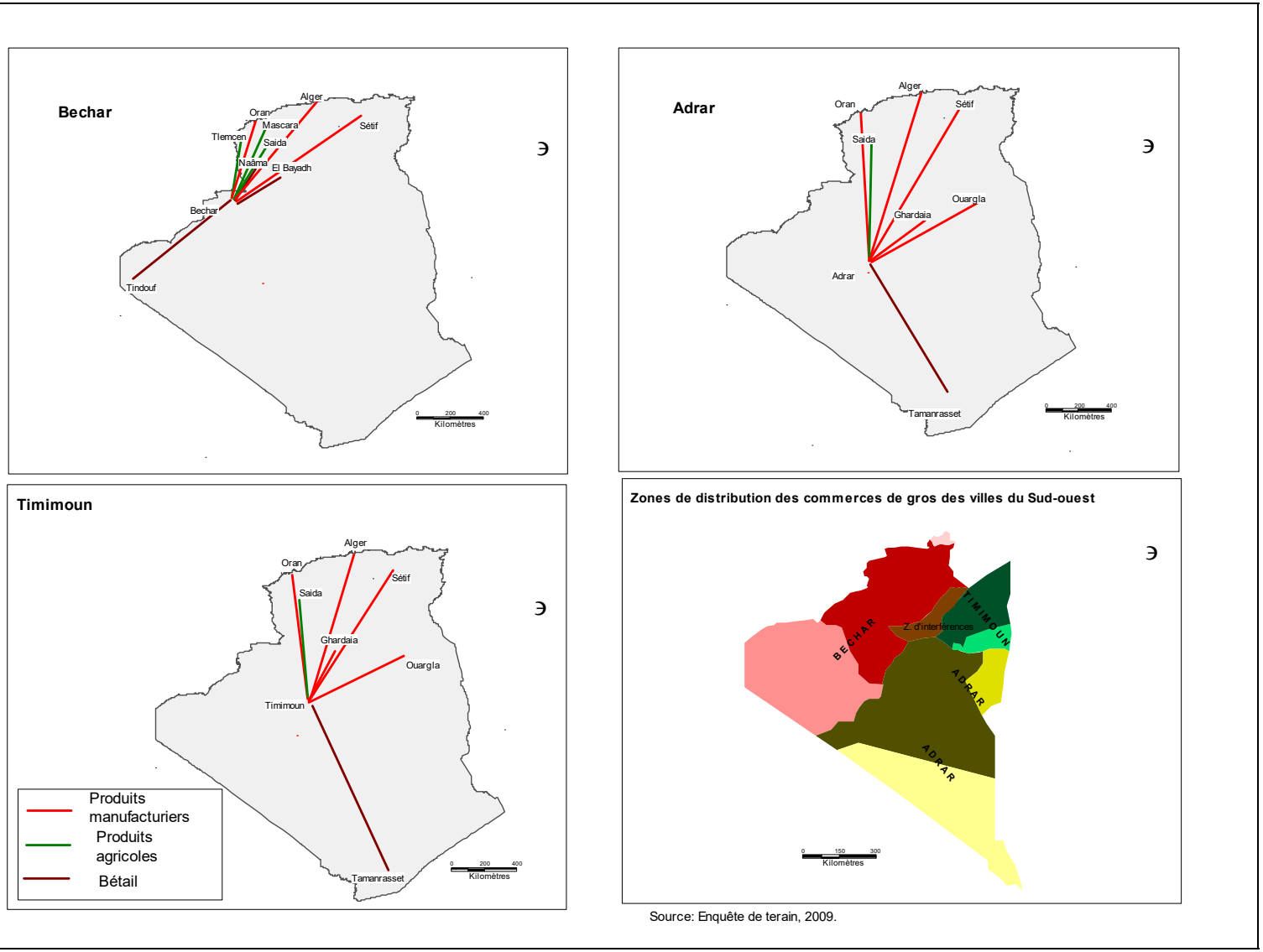


Figure n°38. **Répartition des élèves du secondaire des agglomérations du Sud-ouest selon leurs lieux de résidence**



Source: Enquête de terain, 2009.

Figure n°40. **Principaux axes commerciaux et zones de distribution des commerces dans le Sud-ouest algérien**

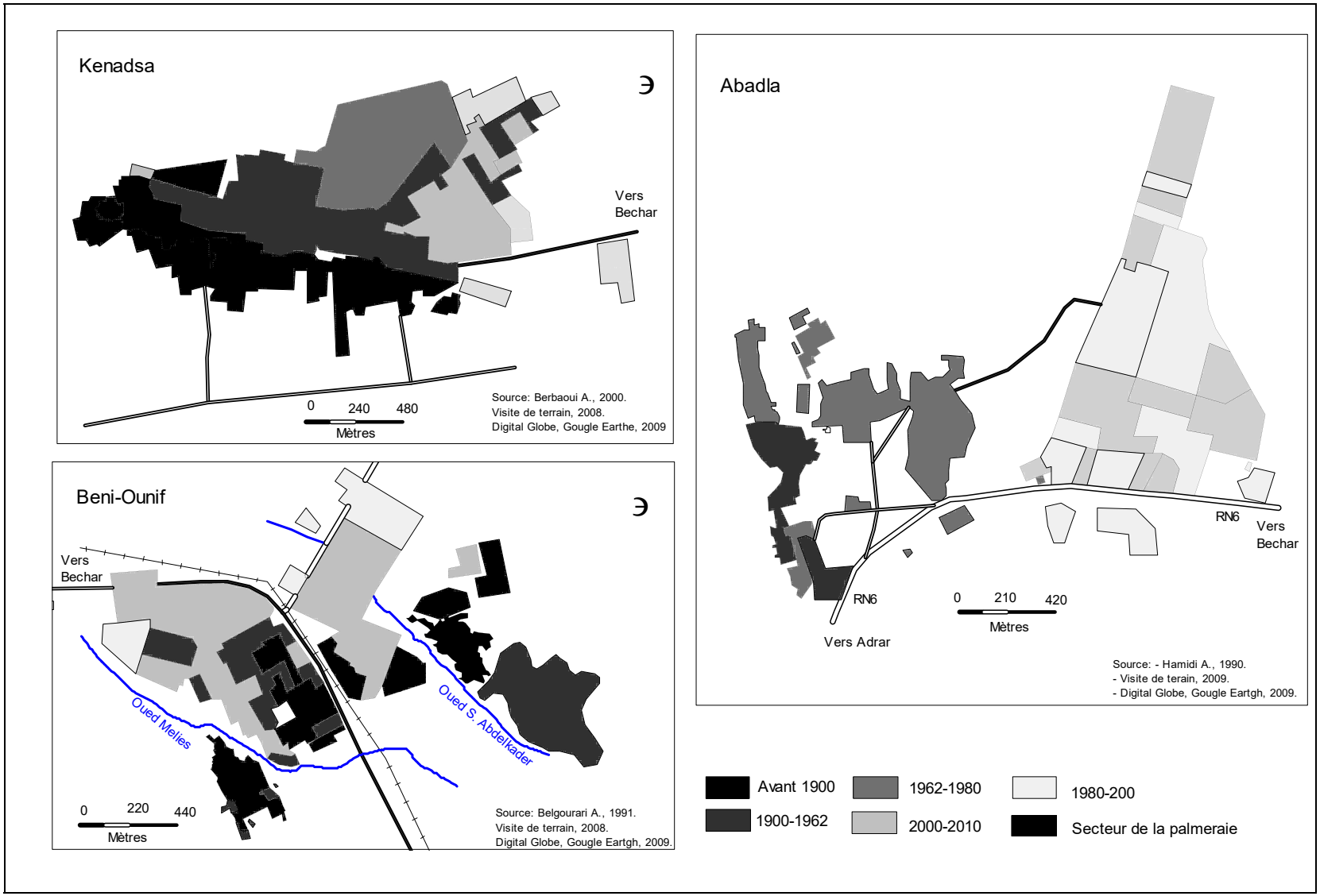


Figure n°14. **Extensions des petites villes sahariennes de la Haute-Saoura**

Introduction générale

Le Sahara a été toujours perçu comme un espace de non lieu, un espace contraignant à toute présence humaine. Pourtant, cet espace est depuis longtemps non seulement traversé et parcouru, mais aussi habité par l'homme qui a créé et a développé des bases de vie qu'on appelle les oasis. Ces oasis constituées de jardins et de ksour, cumulent à la fois la fonction urbaine et rurale. Développées dans les vallées et les lieux d'affleurement des nappes et de sources, ces oasis épousent un tracé nord-sud dans le Sud-ouest algérien, formant des centaines de ksour implantés le long de la vallée de la Saoura et de l'Oued Messaoud, c'est-à-dire dans le Gourara et le Touat. La disponibilité de l'eau et l'utilisation des techniques de captage par le biais ingénieux de foggara, ont contribué à la sédentarisation des hommes et au développement des activités agricoles et artisanales donnant naissance aux échanges. Les oasis ont ainsi assisté le commerce transsaharien, jouant le rôle de relais, devenus de véritables centres urbains sahariens.

Le Sahara ne représentait pas seulement l'espace du transit commercial, mais aussi l'espace de circulation des nomades parcourant les pâturages avec leur cheptel. Ces nomades de la Steppe ou des Touareg assuraient des relations d'échanges avec les petits centres ''perdus '' au milieu du désert. Le changement des circuits commerciaux depuis le 16ème siècle et l'instauration des frontières par la colonisation ensuite, ont anticipé à la régression de ces centres et ont contribué à leur déclin économique. En effet, le Sahara est devenu un espace ''enclavé '', marginalisé économiquement, et ce par la mise en place des frontières étatiques limitant la libre circulation entre les pays voisins du Sahel et de l'Afrique Centrale.

C'est ainsi que toute action de développement peut s'avérer utopique dans cet espace. D'abord, c'est un immense espace qui s'étale en Algérie sur plus de 2 millions de km^2, nécessitant de grands moyens de transport. Secundo, sa population est modeste quantitativement et peu qualifiée professionnellement. Trio, le Sahara est un espace fragile sur le plan environnemental : les conditions naturelles ne sont pas adéquates pour entreprendre des projets économiques d'envergure. Toutes ces entraves pour ne citer que quelques uns, constituent des handicaps pour promouvoir l'économie locale de cet espace.

Durant les premières années de la colonisation, aucune action d'aménagement d'envergure n'a été entreprise dans cet espace sauf quelques expéditions scientifiques menées par des militaires au début du siècle précédent. Le Sahara était perçu à cet instant comme un

espace non inutile « que faire du Sahara ? ». L'intérêt du Sahara s'est réaffirmé pour la colonisation après la découverte de quelques gisements, de charbon dans le Sud-ouest puis de pétrole et de gaz naturel dans le Bas-Sahara, constituant une plaque tournante des mutations économiques et sociales de la région.

L'Etat algérien s'est engagé depuis son indépendance à moderniser les transports dans les zones sahariennes, dans une perspective régionale de l'aménagement du territoire et une vision géopolitique de la région « Sahel, Maghreb ». Ainsi, cet espace se désenclave, s'attribue de nouvelles fonctions et s'urbanise. Ceci a généré l'avènement de nouvelles vocations économiques permettant la promotion de quelques centres urbains en ''véritables villes'' en une période très courte.

1- Problématique

Développées depuis la période médiévale, les routes transsahariennes traversaient le Sahara en tracés méridiens et jouaient le rôle de connexion par excellence entre les pays du Soudan (Afrique de l'Ouest et Afrique Centrale) et les pays de la Méditerranée. Ces routes ont contribué largement, à la naissance et au développement d'un ensemble d'agglomérations dans la région du Sud-ouest algérien, en les intégrant dans un processus d'échanges commercial et culturel à une échelle régionale, voire internationale. Si autrefois, les routes du commerce caravanier transsaharien structuraient l'espace saharien et organisaient son fonctionnement, actuellement c'est surtout grâce à l'évolution des moyens de transport que cet espace s'intègre aux autres territoires nationaux et internationaux. Ainsi, le Sahara d'aujourd'hui s'avère t-il désenclavé, dynamique et urbanisé.

Au centre des enjeux stratégiques et géopolitiques, le Sahara algérien n'a jamais suscité autant d'intérêt politique et économique. Si la colonisation a tourné longtemps le dos aux espaces sahariens à l'exception de la fin des années 1950 (période de découverte des ressources en hydrocarbures), l'Etat algérien le reconquit et l'aménage pour mieux le contrôler mais aussi pour le promouvoir. Cela veut dire, le doter par une infrastructure de base adéquate et par la mise en place une série d'équipements administratifs et socio-économiques. Il procède ainsi, par la réalisation d'un réseau administratif hiérarchisé qui s'appuie sur un maillage administratif de plus en plus serré (découpages administratifs de 1975 et de 1985).

Bien que le processus de désenclavement du Sahara ait été bien entamé pendant la colonisation, ce n'est qu'après l'indépendance que ce processus a été achevé, entrainant la progression des déplacements et restructurant le fonctionnement spatial autour d'un ensemble de villes. À travers plusieurs plans de développement, l'Etat avait inscrit la réalisation, le prolongement et le revêtement de routes qui ont constitué la colonne vertébrale d'intégration territoriale de ces espaces. Cependant, ce grand effort a été poursuivi pour la réalisation ou la réhabilitation des aéroports ; le transport aérien avait bien été choisi comme support soutenant le transport terrestre.

Conséquemment, on a assisté à la promotion administrative de nombreuses petites agglomérations devenues de véritables villes développant des échanges qui s'appuient sur les transports. Plusieurs équipements et infrastructures ont été injectés tantôt par la grille d'équipement tantôt par des programmes sectoriels dans ces centres promus en fonction de leur nouveau rang administratif. La mise à niveau de ces territoires sahariens a contribué à corriger les déséquilibres constatés dans l'armature urbaine héritée de la colonisation. En se procurant de nouvelles fonctions, quelques villes du Sud-ouest développent leurs relations d'échange avec les villes du Nord algérien et renouent le contact avec les espaces sahariens. Ainsi, elles négocient leur place dans la réorganisation spatiale dans la région en développant des mécanismes nécessaires pour s'accaparer un nouveau rôle régional. Bien qu'elle soit encadrée par le volontarisme politique qui visait à redresser l'armature urbaine, cette nouvelle organisation spatiale s'inscrit tantôt par des ruptures, tantôt par des continuités de son histoire urbaine. Par ailleurs, les zaouïas, seuls grands acteurs sur terrain qui contrôlaient cet espace autrefois, ont vu leur champ de manœuvre se rétrécir suite à l'émergence de nouveaux pôles de commandement liés à l'Etat.

S'articulant autour d'une poussée rapide d'urbanisation, un réseau de villes s'est développé par de nouvelles fonctions urbaines qui structurent et hiérarchisent des aires d'attraction. De ce fait, le nouveau rôle de la ville dans le Sud-ouest entraîne des mobilités fonctionnelles générées par ces nouvelles fonctions. Deux phénomènes en résultent ; le premier réside dans l'avènement des flux migratoires en direction de ces villes à une échelle multidimensionnelle (locale, régionale, nationale, voire internationale) ; le deuxième consiste en la formation d'une mobilité mécanique générée par les déplacements temporaires.

Ainsi, pour mieux comprendre cette mutation, le Sud-ouest algérien nous présente un bon exemple de ces dynamiques et de leurs effets depuis ces trois dernières décennies. Cet espace

a connu des bouleversements rapides et profonds affectant son fonctionnement et sa composante humaine. Constitué de trois ensembles identitaires, la Saoura (Bechar), le Gourara (Timimoun) et le Touat (Adrar), la région du Sud-ouest algérien, s'étale sur la route méridienne du commerce transsaharien de l'Ouest d'autrefois, remplacée par la route nationale RN 6 d'aujourd'hui. Cet espace compte un ensemble de centres urbains de strates différentes s'articulant autour d'une grande ville (Bechar), une ville moyenne (Adrar), deux villes intermédiaires (Timimoun, et Aoulef) et de cinq petites villes (Reggane dans la wilaya d'Adrar, Beni-Abbès, Abadla, Kendasa et Beni-Ounif dans la wilaya de Bechar), et un ensemble de petites agglomérations rurales (ksour), assez dense par rapport au reste du Sahara.

Dotés en équipements jugés indispensables pour leur fonctionnement administratif et socio-économique, les différentes agglomérations du Sud-ouest algérien exercent des pouvoirs attractifs qui se manifestent par la formation de nouveaux flux de déplacements. Ces flux sont engendrés certes par l'emploi et l'usage des équipements, mais aussi par un trafic de transit. En sachant que certains équipements publics de rang supérieur, tels que les hôpitaux et les universités, peuvent constituer de véritables générateurs de mobilités, la question de l'attractivité des services publics de ces villes sera incontournable dans la compréhension de ce phénomène. En outre, les nouvelles dynamiques économiques du Sud-ouest algérien sont marquées aussi bien par l'émergence des activités économiques urbaines dans quelques centres que par le développement d'une agriculture moderne dans plusieurs communes rurales. Dans l'espace urbain, cette dynamique est révélée par le développement de nouvelles activités commerciales et de services, contribuant au processus de mobilité. Dans l'espace rural, elle se caractérise par de nouvelles mises en valeur agricoles, attirant ainsi des promoteurs agricoles et constituent le moteur de flux orientés vers monde rural. Cette dynamique intensifie et complexifie le mouvement de mobilité, et stimule un processus d'échanges qui contribue non seulement à insérer les villes du Sud-ouest dans le champ économique national mais modifie aussi les rapports sociaux au sein de la population locale. Quelles sont alors les interactions entre les dynamiques économiques de cette région et la mobilité ?

Sur le plan culturel, le développement des zaouïas, favorisé par la présence d'une forte communauté musulmane au Sahara et au Sahel, est marquant dans la zone du Sud-ouest algérien. Lieux de culte et de savoir, les zaouïas drainaient et drainent encore une forte

mobilité des étudiants (*Talabat),* mais aussi des fidèles. L'héritage historique et la mémoire collective dans lesquels s'inscrit un lieu de culte (zaouïa ou marabout) lui attribue un poids social et religieux procurant des mobilités à l'échelle de la région (inter-ksar) par le biais des *ziara* ou des mobilités nationales par le biais des zaouïas et ses fonctions éducatives et de savoirs. On cite l'exemple des zaouïas de Sidi-Mohamed- Ben-Lekbir à Adrar, de Kenadsa, de Kerzaz et de Zaouiet-Kounta... La question des processus d'échanges et de mobilités engendrés par ces anciennes institutions religieuses (les zaouïas), nous interpelle pour comprendre comment se croise le processus socioculturel avec la mobilité dans le Sud-ouest algérien où les réseaux confrériques dominent les pratiques sociales et économiques.

Sur le plan socio-spatial, les villes de rang supérieur tels que les chefs-lieux de wilaya (Bechar et Adrar), ont été contraints à faire appel aux cadres supérieurs et moyens (médecins, avocats, enseignants universitaires, enseignants de l'éducation nationale, infirmiers, agents administratifs…) originaires d'autres régions, non disponibles parfois à l'échelle locale. Ceci a entrainé par la suite une importante mobilité résidentielle. Mais il faut rappeler que ce type de mobilité est aussi le résultat de choix individuels ou collectifs (des ménages) dont les motifs varient (accès aux services, accès au logement, accès à la propriété, éclatement familial et statut social…) Quels sont les motifs de la mobilité résidentielle des cadres? Quelles sont leurs logiques ?

Si la consolidation de l'armature urbaine régionale a nécessité l'injection des équipements de niveau supérieur dans des petits centres, la mobilité résidentielle a imposé la mise en place d'un programme d'habitat afin de prendre en charge d'une part, les nouveaux habitants installés récemment dans ces villes et d'autre part améliorer les conditions d'habitat de la population locale. C'est ainsi que les pouvoirs publics ont lancé des programmes ambitieux d'habitat dans les centres urbains du Sud-ouest algérien, produisant de nouveaux espaces urbanisés. Pour soutenir ces dynamiques et faire face aux pressions sociales, les nouveaux programmes d'habitat affectés à ces espaces ciblent des groupes sociaux différents, comme les logements de fonction, les logements sociaux, les logements évolutifs…. Des quotas de logements sont attribués annuellement en fonction des besoins estimés par les services concernés mais aussi en fonction des rapports de force exercés par les différents groupes sociaux. Loin d'être homogène, cette ceinture d'habitat périphérique renferme des noyaux qui se distinguent difficilement tant par leur morphologie que par leur contenu social. Peut-on évoquer l'existence des disparités socioprofessionnelles dans les nouveaux espaces

urbanisés ? Comment cette mobilité contribue t-elle à la nouvelle recomposition socio-spatiale dans les nouvelles extensions des villes du Sud-ouest algérien ?

Soutenu par un nouveau réseau de transport routier, les nouvelles agglomérations urbaines ont concouru à redynamiser la mobilité intra-saharienne, redéfinissant ainsi de nouvelles relations spatiales entre la ville et son arrière pays. Les petits noyaux agglomérés (ksour) connaissant des difficultés d'emploi et des insuffisances en matière d'équipement, se caractérisent ainsi par des mobilités quotidiennes effectués par des ksouriens en direction des centres urbains les plus proches, générant des flux ville-campagne. Rappelons que l'intervention de l'Etat dans ces espaces est marquée par la réalisation des logements ruraux, l'installation des réseaux divers (électricité et eau), quelques équipements scolaires (notamment les écoles primaires), l'ouverture des routes et des pistes reliant ces espaces aux villes. Comment s'organisent les déplacements quotidiens autour des ksour ? Quels sont ses motifs ? Quels sont les moyens de déplacement empruntés ? Quelle est le rôle de la mobilité quotidienne dans la stabilité de ces espaces?

Conséquemment, ces dynamiques ont mis en cause l'ancienne structuration sociale et ont concouru aux changements sociaux importants, contribuant ainsi à la recomposition de la société locale. De nouveaux centres de gravité se forment autour d'une classe socioprofessionnelle constitués de cadres et de commerçants originaires du Nord du pays. L'avènement d'une nouvelle classe d'élite ne remet-il pas en cause la notion de la notabilité définie par le pouvoir religieux et la généalogie ?

Cependant, la société saharienne se modernise, se transforme et améliore son cadre de vie. Les espaces sahariens dans le Sud-ouest algérien, que ce soient les petits centres (ksour) ou les centres urbains les plus importants, connaissent de grands bouleversements sociaux affectant le mode de vie traditionnelle. Ce mode de vie s'articulait autrefois sur des valeurs religieuses (les pouvoirs maraboutiques) et sur une économie de rente agricole, glisse vers les nouveaux modes de consommation qui se réfèrent au système de valeur des sociétés modernes, d'une économie libérale et d'un pouvoir démocratique. La tertiarisation de l'économie locale, le développement de la mobilité et des réseaux de communication ont anticipé la transformation de la société locale dans ce sens. Quittant le ksar volontairement ou par défaut d'insalubrité, les ksouriens font face à un nouveau mode de vie véhiculé par un habitat moderne, mais aussi par un voisinage extérieur. Le frottement quotidien de la population locale et de la population extérieure (du Nord) installée dans ces villes entraine de

nouveaux comportements et pratiques dans ces espaces. Ceci se manifeste spatialement, par la modernisation de l'habitat, positionnant et repositionnant certains groupes sociaux dans la société locale. Comment ces changements ont affecté le mode de vie et d'organisation traditionnelle de la société locale?

Hypothèse

La question de mobilité s'inscrit essentiellement autour de certaines logiques connues (politique, économique, sociale et culturelle) ; elle est surtout le produit des stratégies, de pratiques et d'enjeux. C'est ainsi qu'on tentera d'approcher la mobilité dans l'espace saharien par un questionnement fondamental : comment l'urbanisation réactive-t-elle les pratiques de la mobilité dans le Sud-ouest algérien ? Quels sont les enjeux (politiques, économiques et sociaux) de la nouvelle réorganisation spatiale qu'entrainent l'urbanisation et la mobilité dans la région?

Ainsi, on tente à travers la présente recherche de comprendre:

- L'urbanisation et le fonctionnement du réseau urbain dans le Sud-ouest algérien ;
- Les logiques de mobilité et processus d'échange ;
- Les stratégies résidentielles d'insertion dans les villes du Sud-ouest et le processus de recomposition socio-spatiale.

Nous croyons que la question de la mobilité dans cet espace est complexe et, afin de pouvoir la cerner, il est intéressant de l'aborder dans son contexte géographique qui permet non seulement de mettre en lumière les dynamiques urbaines, mais aussi de vérifier les processus d'échanges dans cet espace, autrement dit, les réseaux économiques, sociaux, techniques et politiques.

On peut avancer l'hypothèse suivante : l'intérêt politique et économique que l'Etat porte pour les espaces sahariens est marqué par une intervention massive dans le développement des infrastructures de base et des équipements entrainant des mutations qui ont affecté non seulement l'organisation spatiale de la région mais ont bouleversé profondément son fonctionnement social traditionnel. La nouvelle organisation spatiale est structurée via la route RN 6 et par un réseau de villes récemment promues, contribuant à l'ouverture de ces espaces. Cette ouverture se manifeste tant par une mobilité des cadres, des commerçants et des employés qualifiés, appelés de l'Algérie du Nord pour accompagner ce développement, que

par le développement des échanges ville-campagne. La mobilité des cadres a permis la formation d'une nouvelle élite et à l'affaiblissement de l'ancienne notabilité religieuse, induisant à des nouveaux rapports sociaux et de nouveaux comportements de consommation dans ces villes. C'est ainsi que l'équipement et l'infrastructure, les services et les activités commerciales, le logement, constituent des éléments clés pour la compréhension de ces mutations.

2- Méthodologie: outils d'analyse et techniques d'investigation

La finalité du projet réside dans une meilleure compréhension de l'équation des dynamiques urbaines sahariennes, des transports et mobilité, par une approche théorique et méthodologique qui permet de croiser ces trois composants. Cette démarche implique une approche systémique aboutissant à l'analyse du processus d'échange et de mobilité entrainé par l'urbanisation. Ce processus est le résultat des interactions entre actions politiques de développement que l'Etat a mené dans ces espaces et les stratégies résidentielles des ménages mobiles.

La question de la mobilité dans le Sud-ouest algérien est reliée directement aux dynamiques urbaines, permettant le développement d'une nouvelle organisation de l'espace régional qui s'articule autour de certaines agglomérations de states différentes, exerçant différemment des pouvoirs attractifs, et ce en fonction de leur poids démographique et leur poids économique. Il s'agit d'analyser les effets de ces dynamiques sur le développement du réseau urbain et par conséquent sur la mobilité.

C'est ainsi que nous avons inscrit notre réflexion dans une approche interactive qui nous permet de mettre en cause les faits politiques, économiques et sociaux et d'identifier les différentes interférences donnant à la ville un nouveau rôle dans l'organisation de l'espace saharien, régénérant la mobilité dans un espace aussi contraignant. Trois sous-systèmes sont inscrits dans notre approche à savoir :

- Le sous système abordant le processus de l'urbanisation et la formation du réseau urbain, dans lequel les actions d'aménagement prennent une part considérable ;
- le sous système de mobilité et des échanges engendré par la naissance des services et des activités commerciales, mais aussi par les fonctions traditionnelles de culte;
- le sous système de recomposition sociale qui est en rapport avec le positionnement des nouveaux groupes sociaux.

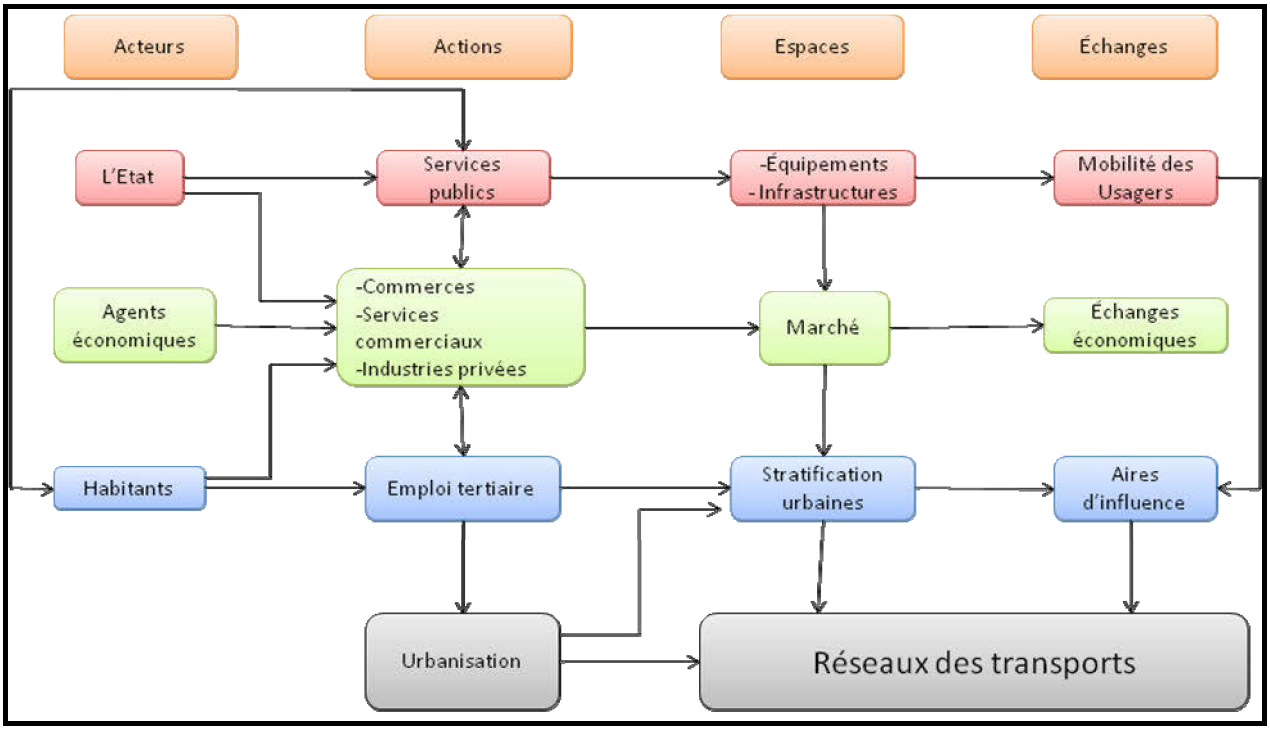


Figure n°1. **Interactions : urbanisation, infrastructures, échanges et mobilité**

Dans cette approche, nous nous articulons sur des données à plusieurs variables ; nous avons croisés plusieurs paramètres urbains en fonction des strates des agglomérations avec les aires de mobilités et les réseaux de transport.

Les données ont été constituées en suivant les étapes :

1- Cadre conceptuel de la recherche

Dans la première étape, une recherche bibliographique a été menée, à travers laquelle nous nous sommes intéressés au phénomène de l'urbanisation saharienne, des échanges sahariens et de mobilité dans le désert. Ceci nous a permis de mieux cerner notre problématique et de compléter nos connaissances sur cet espace, notamment sur le plan historique et social. Une grande partie des travaux de recherche ainsi que sur des travaux de fin de cycle en géographie de l'université d'Oran et des travaux de recherche effectués sur la région nous ont permis de rassembler les informations en fonction des thématiques traitées et des zones étudiés.

2- Collecte des données et enquêtes sur terrain

Dans la deuxième étape, des visites de terrain effectuées dans les villes concernées nous ont permis de prendre contact avec quelques acteurs cités ci-dessus et les habitants de ces espaces,

ainsi que des cadres installés dans ces agglomérations. Rappelons que notre thèse s'inscrit dans le cadre d'un projet de recherche de coopération franco-algérien, portant sur les dynamiques urbaines dans les villes du Sud-ouest algérien (1). Les premières visites de prospection et de prise de contact avec l'espace ont été appuyées par un réseau que nous avons constitué en intégrant des anciens étudiants de géographie et d'aménagement de l'Université d'Oran, dans notre démarche. Originaires de ces villes, ces étudiants ont adhéré au projet et participé dans la majorité à nos enquêtes ; c'est ainsi qu'on peut aussi les considérer comme témoins privilégiés. Plusieurs photos de terrain ont été prises durant ces visites qui ont concerné toutes les composantes de l'espace oasien et les différents quartiers des villes du Sud-ouest (2).

La collecte d'informations sur terrain a été entamée par une enquête bureau effectuée au sein de quelques services techniques des communes urbaines étudiées et les trois principales directions exécutives à savoir de la direction des transports (DT), de la direction du logement et des équipements publics (DLEP), de la direction de l'habitat et de la construction (DHC) des deux wilayas, ainsi que d'autres directions d'administration (la santé, les affaires religieuses, commerce, prix et concurrence). Cette étape a été complétée par des interviews ciblant les responsables exécutifs dans ces trois directions et les techniciens des services techniques des communes urbaines. Comme nous nous sommes appuyés sur les données statistiques de l'O.N.S. et des annuaires statistiques de wilaya des Directions de Planifications et d'Aménagement du Territoire (DPAT), des documents d'aménagement et d'urbanisme des zones concernées (S.N.A.T., S.R.A.T., P.A.W., P.C.D., P.D.A.U.).

Des enquêtes sur terrain par le biais des questionnaires ont été faites pour compléter le manque d'information, notamment en ce qui concerne quelques formes particulières de mobilités :

---

(1)Ce projet de coopération franco-algérien entre l'Université de Franche Comté et le CRASC d'Oran, dirigé par le professeur Serge Ormaux du laboratoire ThéMA et le professeur Abed Bendjelid de l'Université d'Oran, nous a permis de positionner notre thèse par rapport à ces espaces. Les financements obtenues dans ce cadre nous ont permis d'effectuer des sorties de terrain entre 2006 et 2009 avec la participation des deux équipes, comme elles nous ont permis d'effectuer des stages au sein du laboratoire ThéMA. La coopération entre l'Université de Franche-Comté et l'Université d'Oran nous a permis d'inscrire la présente de thèse en cotutelle. Un séjour scientifique de 18 mois a caractérisé cette coopération, financé par une bourse algéro-française (BAF). Cette recherche a été aussi appuyée par le laboratoire des Espaces Géographique et de l'Aménagement du Territoire (EGEAT) de l'Université d'Oran.

(2) Les échanges de photos avec les chercheurs impliqués dans le projet (PHC-Tassili), nous ont permis de bien quadriller ces espaces. Plusieurs photos intégrées dans la présente thèse ont été prises par les chercheurs impliqués dans le projet (M. Hadeid M., Otman T., Ormaux S. Kouzmine Y.)

- C’est ainsi, que nous nous sommes intéressés aux parcours des cadres installés dans ces villes ayant des origines extérieurs et à leurs stratégies résidentielles. Une enquête qui a touché 120 cadres répartis dans quatre villes à savoir Bechar (une grande ville), Adrar (une ville moyenne), Timimoun (une ville intermédiaire) et Reggane (une petite ville). Ainsi, 30 cadres mobiles ont été enquêtés dans chaque ville représentant équitablement les trois secteurs clés (la santé, l’enseignement et l’administration).
- le processus d’échanges économiques est abordé à partir des lieux générateurs des flux commerciaux. Une enquête a concerné les commerces de gros par le biais des interviews, et le commerces de détail par le biais des questionnaires, menée auprès de 160 commerçants dans les chefs lieux de wilaya à savoir Bechar et Adrar avec 60 commerçants chacune et 40 commerçants dans la ville de Timimoun (chef-lieu de daïra).
- Des comptages sur les routes au niveau des entrées des villes ont été effectués en relevant les numéros des immatriculations de véhicules, afin de reconstituer spatialement ces flux en fonction de leurs lieux de départs.
- La mobilité mécanique qui reflète à la fois les pouvoirs attractifs des agglomérations et la nature d’utilisation de l’infrastructure routière, est décortiquée à partir des enquêtes de :
    - La mobilité pendulaire des ksouriens est analysée par une enquête quantitative par la technique du questionnaire. L’objectif est d’approcher l’accessibilité aux centres urbains. La question de l’usage des transports en commun a été traitée en abordant la mobilité des ksouriens ou la relation ville-campagne. Nous avons opté dans cette enquête pour la ville d’Adrar puisqu’elle le parfait exemple illustrant parce que la densité des ksour entourant la ville est importante. Notre enquête a touché 120 usagers de ces moyens dans des stations terminus de transport de la ville d’Adrar desservant les ksour environnants.
    - Un comptage routier a été fait dans les entrées et les sorties de quelques agglomérations que nous avons sélectionnées suivant une logique géographique (strate, position géographique…). Il consistait à relever le nombre de véhicules, leur type et leurs origines selon les plaques d’immatriculation. Ceci nous permettra non seulement de mesurer l’usage de la route mais aussi de mettre l’accent sur le poids de la ville dans l’organisation de l’espace du Sud-ouest, en vérifiant son attractivité en se référant aux indices de fréquence du trafic d’un côté, et l’origine des véhicules suivant leur wilaya d’immatriculation d’un autre côté. Les enquêtes ont été effectuées entre le mois de mars et le mois d’avril 2009 sur quatre tronçons :

- Bechar est à la tête de ce réseau au nord et représente la ville du premier rang.
- Le choix d'Adar s'inscrit sans doute dans la logique de circulation Nord-Sud. D'un autre côté, on a opté pour ce choix par rapport à son rang (deuxième rang), puisqu'elle est la seule ville la plus importante sur les routes nationales RN6 dans le Touat.
- Le choix de Timimoun s'appuie sur le rang de la ville (troisième rang) et sur la logique de circulation qui est plutôt orienté dans le sens est-ouest.
- Reggane, une petite agglomération de quatrième rang dans la wilaya d'Adrar, a été choisie parce qu'elle est le centre le plus reculé au Sud où deux logiques de circulation se croisent (nord-sud et est-ouest), constituant un nœud de circulation vers les frontières algéro-maliennes au sud, vers In- Salah et Tamanrasset à l'est et vers Adrar au nord.
- El-Ouata représente une petite agglomération rurale de la Saoura qui a glissé sur la RN6 et occupe une situation centrale dans le trafic puisqu'elle est considérée comme un petit centre-relais.

3- Traitement des données, de photos et cartographie

Dans cette étape, il s'agit de traiter et de cartographier les données par des logiciels spécialisés. Ainsi, nous avons recouru à établir une base de données sur notre champ d'étude, constituée de données recueillies lors de nos enquêtes bureau et enquêtes de terrain. En utilisant le logiciel Excel, nous avons organisé et trié ces données. Une série de tableaux a été constituée suite aux croisements de ces données. Ensuite, ces informations ont fait l'objet d'une cartographie thématique réalisée en utilisant le logiciel MapInfo. Enfin, des cartes de synthèse ont été élaborées pour reconstituer le fonctionnement de cet espace ; les photos ont été traitées en recourant au logiciel Photoshop.

4- Interprétation des résultats et rédaction de la thèse

Notre analyse se structure en fonction des parties suivantes :

- Nous aborderons dans la première partie les dynamiques urbaines du Sud-ouest algérien et toutes les formes de transformation qu'a subies cet espace. Constituée de trois chapitres, nous avons abordé dans le premier chapitre les dynamiques démographiques, l'évolution du réseau d'agglomération et l'urbanisation dans le Sud-ouest algérien. Dans le deuxième chapitre nous nous sommes intéressés à la question du processus de

développement socio-économiques dans notre espace, des flux migratoires générés par ces dynamiques et des mutations sociales. Dans le dernier chapitre, nous avons étudié l'armature urbaine dans le Sud-ouest algérien, en hiérarchisant ces espaces en fonction des critères de fonctionnement généré par le développement du commerce, des équipements et des infrastructures.

- La deuxième partie est consacrée aux processus d'échanges et de mobilités (formation des nouveaux réseaux de transports, formation des nouvelles aires d'influences). Nous avons étudié dans le premier chapitre, les différentes actions d'aménagement dans cet espace effectuées par l'Etat dans le domaine des infrastructures de transports. Dans le deuxième chapitre, nous avons abordé la question des mobilités (usage et emploi) liées aux équipements et aux institutions religieuses. Dans le dernier chapitre, les réseaux de transport ainsi que l'usage des équipements et des infrastructures de transports sont analysés en fonction de différentes échelles (locale et nationale) et types (routes et aéroports).
- La troisième partie est consacrée à l'étude de la formation des nouvelles périphéries dans les villes du Sud-ouest algérien et à l'analyse de la mobilité résidentielle, des stratégies résidentielles des ménages et le nouveau mode de vie dans le Sud-ouest. Dans le premier chapitre, nous avons abordé la question de logement et les logiques d'insertion des nouveaux habitants dans ces nouveaux espaces urbanisés. Dans un deuxième chapitre, nous avons abordé la question du nouveau mode de vie, la formation d'une élite et la recomposition sociale dans ces espaces et les nouveaux comportements de consommation qui se manifestent essentiellement par la mutation de l'habitat.

3- La zone d'étude

Notre zone d'étude concerne les wilayas d'Adrar et de Bechar situées dans le Sud-ouest algérien. Cet espace est relié historiquement à la route du commerce caravanier via Touat et Sidjilmassa. Aujourd'hui, c'est la route nationale RN6 qui joue le rôle de cette jonction entre le Nord algérien et le Sud-ouest jusqu'à la frontière avec le Mali. Durant la période coloniale cet espace formait le département de la Saoura. Sur un autre plan, cet espace est marqué par la présence humaine dont le peuplement se caractérise par l'existence de plusieurs oasis qui se succèdent le long de ces routes commerciales d'autrefois sur la vallée de la Saoura et de l'oued Messaoud dans le Touat et dans le Gourara, formant les territoires identitaires suivants (Brulé J.C., 2004) et (Atlas des départements sahariens, 1961):

- **La Haute-Saoura** est formée des communes situées dans la Plaine de Guir et dans la Vallée de Zousfana à savoir : Beni-Ounif, Bechar, Lahmar, Mogheul, Meridja, Boukais, Abadla, Mechraâ-Houari-Boumedienne, Erg-Ferrdaj, Taghit.
- **La Basse-Saoura** est constituée des communes de la Vallée de la Saoura à savoir Igli, Beni-Abbès, El-Ouata, Tamert, Beni-Ikhlef, Kerzaz, Timoudi, Ouled-Khoudir, Ksabi. Tabelbala est fonctionnellement attachée à ce territoire.
- **Le Gourara** est composé des communes suivantes : Timimoun Aougrout, Metarfa, Deldoul et des communes de l'Erg Occidental à savoir : Tinerkouk, Ouled Aissa, Ksar-Kaddour, Ouled-Saïd, Charouine, Talmine.
- **Le Touat** est composé des communes de la Vallée de l'oued Messaoud à savoir : Tsabit, Sbaâ, Bouda, Adrar, Tamentit, Fenoughil, Tamest, Zaouiet Kounta, In-Zghmir, Sali et Reggane.
- **Le Tidikelt-occidental** est constitué des communes d'Aoulef, de Timokten, d'Akabli et de Tit.
- **Le Tanezrouft** est formé des communes de Bordj-Badji-Mokhtar et Timiaouine.

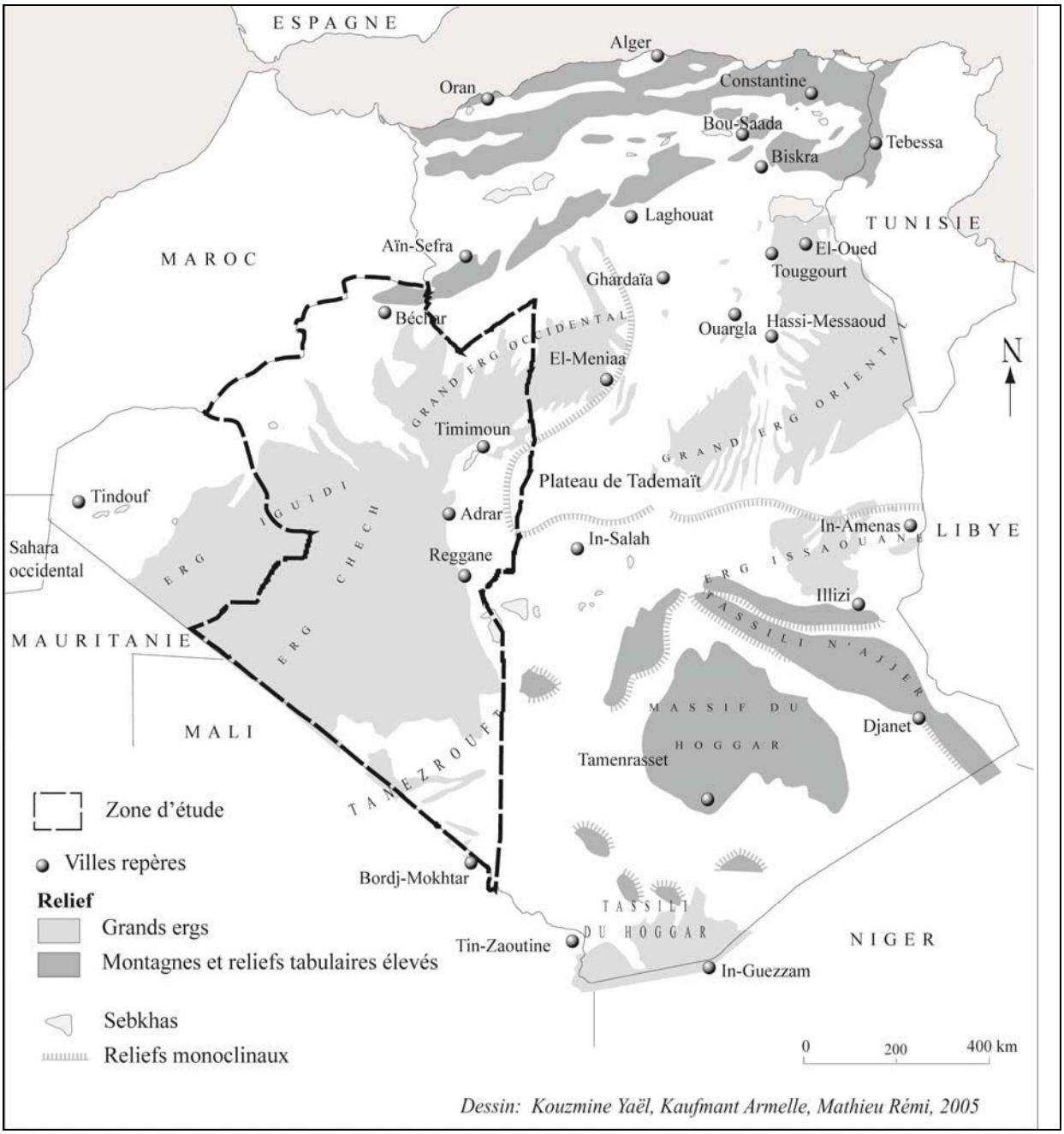


Figure n°2. **Limites de la zone d'étude**

UNIVERSITE DE FRANCHE-COMTE, FRANCE
ECOLE DOCTORALE « LANGAGES, ESPACES, TEMPS, SOCIETES »
ET
UNIVERSITE D'ORAN
FACULTE DES SCIENCES DE LA TERRE, DE GEOGRAPHIE ET D'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

Thèse en cotutelle en vue de l'obtention du titre de docteur en

GEOGRAPHIE ET AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

DYNAMIQUES URBAINES, MOBILITES ET TRANSPORTS DANS LE SUD-OUEST ALGERIEN (WILAYAS D'ADRAR ET DE BECHAR)

Présentée et soutenue publiquement par

Badr-Eddine YOUSFI

Le 27 juin 2012

Sous la direction de M. le professeur Serge ORMAUX

et

M. le professeur Abed BENDJELID

Membres du jury :

Driss BENCHEHIDA, Maître de conférences « HDR » à l'université d'Oran

Abed BENDJELID, Professeur, à l'université d'Oran

Jacques FONTAINE, Maître de conférences, université de Franche-Comté

Mohamed HADEID, Maître de conférences « HDR » à l'université d'Oran, Rapporteur

André LARCENEUX, Professeur à l'université de Bourgogne, Rapporteur

Serge ORMAUX, Professeur, à l'université de Franche-Comté

Dynamiques urbaines, mobilités et transports dans le Sud-ouest algérien (Wilayas d'Adrar et de Bechar)

Thèse présentée par : Yousfi Badreddine

Résumé
Entre une perspective régionale de l'aménagement du territoire et une vision géopolitique de la région « Sahel, Maghreb », l'Etat algérien s'est engagé depuis la deuxième décennie de son indépendance non seulement à développer les transports dans les zones sahariennes mais aussi à mettre en place les équipements nécessaires pour le développement économique et social de ces zones, en desservant presque la totalité des centres urbains. Dans le Sud-ouest, cette dynamique a remodelé profondément l'espace relationnel dans la Saoura, le Gourara et le Touat. Structuré autrefois par les routes du commerce caravanier transsaharien, cet espace se désenclave, se voit attribuer de nouvelles fonctions et s'urbanise. Une nouvelle réorganisation de l'espace se met en place à l'échelle urbaine, rurale et régionale dans laquelle la ville se recompose et constitue le moteur d'insertion de ces territoires dans l'espace national. Soutenu par un nouveau réseau de transport routier, la dynamique urbaine dans le Sud-ouest algérien a concouru à dynamiser la mobilité intra-saharienne, redéfinissant ainsi de nouvelles relations spatiales entre la ville et son arrière pays mais aussi entre le Sud et le Nord. L'avènement d'une nouvelle composante humaine dans les centres urbains a entrainé des changements des rapports sociaux dans la société locale et le développement de nouveaux pratiques et comportements de consommation. La question de mobilité s'inscrit essentiellement autour de certaines logiques connues : politique, économique, sociale et culturelle, mais elle est surtout le produit de stratégies inconnues, de pratiques et d'enjeux.
Mots clés : Mobilité – Transport – Dynamique urbaine – Sahara - Algérie

Urban dynamics, mobilities and transport in the Algerian Southwest (wilayas of Adrar and Bechar)

Abstract.
Between a regional perspective of the territorial (spatial) planning and a geopolitical vision of the region " Sahel, the Maghreb ", the Algerian State made a commitment since the second decade of its independence not only to develop transport in the Saharan zones but also to set up the necessary equipments for the economical and social development of these zones, by serving almost the totality of the urban areas. In the Southwest, this dynamics remodelled profoundly the relational space in Saoura, Gourara and Touat.Structured formerly by the roads of the trans-Saharan caravan business, this space opens up, attributes new functions and becomes urbanized. A new reorganization of the space is set up in the urban, rural and regional scale in which the city recomposes and constitutes the insertion engine of these territories in the national space. Supported by a new road transport network, the urban dynamics in the Algerian Southwest contributed to revitalize the intra-Saharan mobility, and so it is redefining not only new spatial relations between the city and its back country but also between the South and the North. The succession of a new human component in urban areas has entrained the changes of the social reports in the local company and the development of new practices and consumer behaviors. The question of mobility centers essentially around certain known logics: Political, economic, social and cultural, but it is especially the product of unknown strategies, practices and stakes.
Keywords: mobility - Transport - urban Dynamics - Sahara - Algeria