

Développement rural et infrastructures: Transport dans la wilaya de naâma

SARI Zahira¹

Résumé:

La stratégie de développement rural et la politique de renouveau rural qui l'accompagne sont à la fois, l'aboutissement d'un cheminement intellectuel permanent et d'un capital d'expériences en matière de projets. La mobilisation de ressources financières conjuguée à une mobilisation sociale plus forte et à des institutions publiques favorable à la démocratie locale contribuera certainement à renforcer la dynamique de développement rural algérienne.

Les transports sont tout particulièrement questionnés par le développement durable, car, ce sont les mauvais élèves de l'environnement .il est vrai qu'ils répondent à des logiques multiples, sociales, économiques, techniques, ce qui ne favorise pas leur maîtrise. Contributeurs très importants à la dégradation de l'environnement, et de manière croissante, ils sont sans aucun doute un élément essentiel de développement économique en particulier agricole et rural. D'ailleurs dans les régions rurales, l'insuffisance des transports limite les débouchés de l'agriculture moderne sur le marché. (H.LEBENSTEIN)².

L'objectif de cet article, c'est de voir la contribution des transports dans le développement rural notamment dans la wilaya de Naâma. L'objectif de cette contribution est de montrer, à travers la conduite de la politique de développement en Algérie, les grandes orientations et les moyens mis en place pour sa Concrétisation en vue de mesurer son impact sur la croissance économique.

Mots-clés : développement rural, infrastructures, croissance économique

Abstract:

The strategy for rural development and rural renewal policy that accompanies it is both the culmination of a long intellectual journey and a wealth of experience on projects. Mobilization of financial resources coupled with a stronger social mobilization and to favor local democracy public institutions might help to strengthen the

1 Maître assistante, université de Tlemcen, sari_zahira_univ@yahoo.fr

2 H.LEBENSTEIN :A theory of economic-demographic development-Princeton university press, 1954, n°8, 204.

dynamics of Algerian rural development. Transport is particularly questioned by sustainable development, because these are the worst performers of the environment. Indeed they meet multiple logical economic, social, technical, which is not conducive to their control. Very important to the degradation of the environment, and increasingly contributors, they are undoubtedly an essential element of economic development particularly agricultural and rural. Moreover, in rural areas, lack of transportation limits the opportunities of modern agriculture on the market. (H.LEBENSTEIN).

The objective of this article is to see the contribution of transport in rural development, especially in the province of Naâma. The aim of this contribution is to show, through the conduct of policy development in Algeria, the main guidelines and measures put in place for its Realization to measure its impact on economic growth.

Introduction

La stratégie de développement rural durable (SDRD) en Algérie s'est fondée sur les expériences passées mais aussi sur un inventaire relativement complet de l'état sociodémographique et économique des zones rurales.

La nouvelle stratégie nationale de développement rural sur un horizon décennal (2005/2015) et le plan de renouveau rural (août 2006), s'articulent autour de l'amélioration des conditions de vie des populations rurales, de l'emploi et des revenus par la diversification des activités économiques, du renforcement de la cohésion sociale et territoriale, et, de la protection de l'environnement et de la valorisation des patrimoines ruraux.

En Algérie, la question de la politique de renouveau agricole et rural et le défit du renforcement durable de la sécurité alimentaire nationale prennent une large dimension tant sur le plan théorique que dans la pratique.

L'abandon des terres, l'exode rural, dévitalisation des espaces rurauxconstituent des risques et dangers qui peuvent compromettre les desseins des stratégies de développement économique, et remettre en cause les objectifs tracés et élaborés dans ce cadre.

Il est connu que de fortes disparités séparent le monde urbain du monde rural, et que certaines caractéristiques (faiblesse des niveaux de consommation, insuffisance des

infrastructures de base, pauvreté, sous-emploi, marginalisation...) noircissent plus la situation du monde rural, d'où l'urgence d'une politique de développement.

Notre étude se penche sur la région steppique en particulier la wilaya de Naâma, un des territoires qui ont été depuis des dizaines d'années dédiés au pastoralisme selon un mode de gestion des parcours basé sur le nomadisme et la transhumance.

L'objectif de cet article est de savoir si les avantages apportés par l'état sont bénéfiques pour la société et au bon déroulement de l'activité régionale et nationale ?

Trois questions majeures constituent les pistes d'analyses de notre approche. Nous nous interrogerons tout d'abord sur la pertinence de la mécanisation sur la vie de l'éleveur ; nous étudierons ensuite l'impact de la mécanisation sur les parcours ; nous aborderons enfin les effets du transport classique sur le développement rural plus précisément dans la région steppique.

Pour répondre à cette problématique nous allons élaborer le plan de travail suivant :

1-Avant de restituer dans ces grandes lignes de la stratégie algérienne, et afin de situer les enjeux du développement agricole et rural, il est utile de rappeler quelques données de base sur les réalités du monde rural algérien.

2- nous allons aborder l'importance du transport

3- nous allons traiter la relation transport et développement rural dans la région steppique de Naâma.

Un essai d'établissement des liens entre l'activité économique et le transport dans la région, en s'appuyant sur les résultats obtenus dans les deux démarches précédentes.

1-Population et dynamique démographique

1-1-Une ruralité en baisse mais qui demeure forte :

La population rurale algérienne connaît une diminution constante depuis l'indépendance du fait de l'accroissement plus rapide que connaissent les populations urbaines (4% en moyenne par contre 0,4% pour la population rurale). Les différents recensements confirment cette tendance à la baisse de la population rurale : 68,6% en 1966, 60 % en 1977, 50,3 % en 1987. Les estimations de l'Office National des Statistiques l'évalue à 39,2% en 2004 et à 37% en 2005, soit 12 millions

d'habitants, et l'Algérie rurale devrait représenter encore un peu plus du tiers de la population en 2010 selon les projections de la FAO qui formulent l'hypothèse (optimiste) que cette baisse se ralentira¹.

La tendance à « l'urbanisation » des populations rurales au niveau de villes ou d'agglomérations rurales et semi rurales s'explique par l'effet de plusieurs facteurs parmi lesquels l'accroissement des revenus, l'amélioration des conditions de vie, la réalisation d'infrastructures et d'équipements publics de base ainsi que le regroupement ces dernières années des populations des zones éparses, pour des raisons de sécurité.

1-2- Des situations différencierées selon les zones rurales:

L'évolution de la ruralité n'est pas homogène sur l'ensemble du territoire rural. Actuellement si 45 % de la population rurale vit dans des habitations éparses (5.419.525 habitants) et à plus de 55 % en habitat aggloméré (6.714.401 habitants) dans près de 3500 agglomérations rurales² et/ou semi rurales, cette distribution varie selon les 48 wilayas.

Des différentiations sont à retenir dans le processus à l'intérieur des régions mais aussi entre le monde rural et le monde urbain. La localisation géographique des communes rurales (979 sur un total de 1 541 soit 64 %) par grandes régions naturelles montre que le quart des

Communes rurales se situe dans les Hauts Plateaux, près des deux tiers (64%) dans le Nord et enfin, 11% des communes rurales sont localisées au Sud du pays.

1-3-Une urbanisation croissante au sein des zones rurales elles-mêmes :

Les flux migratoires qui se maintiennent sont moins déséquilibrés. Ils continuent de s'orienter vers les zones littorales et/ou autour de certains pôles urbains fortement attractifs au plan industriel et commercial.

¹ Stratégie de développement rural en Algérie: www.ressources.ciheam.org in options méditerranéennes, sér. A/N°71, 2006.

² Recensement RGPH de 1999 a identifié 3476 agglomérations rurales sur le 4055 agglomérations existantes.

Sur le plan historique, il faut rappeler que les mouvements de population et d'exode rural ont traduit dans un passé récent des progrès réels enregistrés dans la société algérienne.

En effet, l'indépendance algérienne a été accompagnée d'un très fort mouvement d'occupation des villes, car celle-ci exprimait symboliquement la reconquête d'un espace de souveraineté politique et la possibilité d'accès à des biens et services publics et privés qui étaient généralement le monopole des populations européennes.

Par ailleurs, les plans nationaux, les programmes spéciaux de développement et les projets industriels des années soixante-dix et début des années quatre-vingt de même que les réformes administratives et les changements sociaux qui les ont accompagnées, ont sensiblement contribué à l'érection de nombreuses petites et moyennes agglomérations urbaines à l'intérieur du pays, favorisant ainsi une meilleure répartition du progrès dans les zones rurales (désenclavement, électrification rurale, éducation, santé, emploi). Il faut également signaler la croissance de petites villes et/ou de gros bourgs ruraux dans des zones intérieures et sèches (steppe algérienne par exemple) et l'émergence de nouvelles logiques résidentielles.

On a vu apparaître en régions steppiques des systèmes de production bipolaires steppe/petites villes, qui révèlent de nouvelles stratégies chez les agro-pasteurs, très conscients de l'importance d'avoir un pied en ville où l'avenir de la steppe se décide : c'est le lieu du marché et des tractations, des artisans et des réparations, de l'école et du dispensaire, des services techniques. C'est le signe de rapports plus intenses entre rural et urbain qui ont favorisé le désenclavement de ces zones intérieures et ont contribué à l'intensification des activités et des échanges économiques entre ces petites villes et les Campagnes proches.

Le mouvement d'exode qui se poursuit aujourd'hui dans certaines wilayas exprime objectivement le fait que le processus de résorption des inégalités territoriales et socio-économiques n'a pu être soutenu dans la durée. Il contribue certainement à marginaliser sur le plan économique une partie des territoires, mais aussi des groupes de la société rurale comme les nomades,

les agro-pasteurs et enfin les agricultures paysannes et familiales.

2-Les niveaux de vie et les indicateurs du développement humain :

Le contexte social des régions rurales reste profondément marqué par la faiblesse de revenus agricoles, l'extension du chômage et de la pauvreté.

2-1- Une population jeune mais des perspectives d'emploi faibles:

Selon le recensement de 1999, les moins de 20 ans constituent plus de 51,5 % du total des ruraux et la tranche d'âge 20-29 ans représente plus de 36 % des actifs ruraux. Actuellement, le taux d'activité en milieu rural reste insuffisant au regard du nombre importants de jeunes en recherche d'insertion professionnelle.

En effet en milieu rural, le taux de chômage moyen, évalué à 25,1 %, touche majoritairement la population jeune, notamment la tranche des 20-29 ans qui représente à elle toute seule plus de la moitié (51,4 %) de tous les demandeurs d'emploi¹.

Le marché de l'emploi dans ces zones rurales se caractérise ainsi par la précarité de l'emploi, de mauvaises conditions de travail, l'absence de réglementations, de basses qualifications des employés, sans négliger la faiblesse dans le domaine des formations professionnelles.

2-2-Des investissements sociaux importants mais inégalement répartis :

Les politiques sociales suivies depuis l'indépendance ont, dans l'ensemble, permis une substantielle amélioration des principaux indicateurs de développement humain en valeur absolue, mais n'ont pas réussi à effacer les inégalités en valeur relative entre les catégories sociales, les régions, les secteurs d'activité et entre hommes et femmes. Le taux d'analphabétisme est ainsi tombé à 33,5 %, ceux de l'électrification rurale, de raccordement des agglomérations au réseau d'eau potable en zones rurales ont atteint respectivement à 95,5 % et 74 %.

¹ Options Méditerranéennes, sér. A/N° 71, 2006.

Les distances moyennes par rapport à l'école ou au centre de santé sont respectivement de plus de 1 km et de près de 16 km. Néanmoins, si au plan des équipements de base des zones rurales, statistiquement les ratios montrent une relative « bonne desserte », ils ne renseignent ni sur l'accessibilité, ni sur le fonctionnement réel des infrastructures, ni sur leur rôle dans le développement de ces zones.

Selon le Rapport National sur le Développement Humain (2000)¹ des difficultés subsistent, particulièrement dans les zones isolées et où la population est épars : dans ces zones de peuplement épars, le taux de scolarisation (65 %) est bien en dessous des taux de scolarisation des zones agglomérées et chefs-lieux de wilaya (87 %). Le taux d'analphabétisme est également plus élevé dans les zones éparques (51,5 %) que dans les zones agglomérées secondaires (34,9 %).

Les facteurs de progrès ne se sont pas diffusé de manière continue et n'ont pas toujours profité de manière équitable à l'ensemble des populations rurales.

L'accessibilité aux services de base pour les populations dites éparques et le fonctionnement aléatoire des infrastructures ont alimenté un sentiment de marginalisation et d'exclusion des populations ces dernières années.

2-3- de fortes attentes en matière d'équipement socio-collectifs de base :

Des sondages d'opinion effectués auprès d'échantillons de ménages au niveau de différentes zones rurales sur les attentes des populations montrent que les routes, l'accès à l'eau potable et l'éclairage public sont retenus comme des priorités. La demande est également forte en matière d'infrastructures scolaires, de centres de santé et de logement (réhabilitation, relogement, aide à la construction)².

Les politiques sociales (filet social, aides au revenu et à l'emploi, assistance médicale gratuite) censées atténuer les effets du programme d'ajustement structurel et répondre à la

¹ La revue du CENEAP (2004), «développement humain et pauvreté en milieu rural es », n° 34, Collection des mutations du monde rural.

² La revue du CENEAP (2004), « les attentes des populations rurales », N° 32, collection les mutations du monde rural.

problématique de la pauvreté croissante se sont révélées insuffisantes, inadaptées et inefficaces en milieu rural.

Sur les 8 millions de personnes considérées comme pauvres au regard des indicateurs de pauvreté, la moitié vit en milieu rural (estimation de 1998). Selon cette étude, la commune pauvre est, généralement, située en milieu rural steppique, en zone de montagne ou des piémonts. Elle est de petite taille, dispose de peu de revenus propres, connaît les plus faibles taux de scolarisation des enfants et les plus forts taux d'analphabétisme des adultes¹.

Les interventions publiques multiples concernant les « territoires ruraux » ont été fondées par des visions du développement économique national considérant les espaces ruraux comme des espaces subsidiaires à la ville et ne requérant de ce fait que des actions s'inscrivant dans une logique visant à améliorer les conditions sociales des populations rurales (réalisation d'infrastructures sociales, d'équipements publics....).

2-L'importance des transports:

D'abord les transports font parti des infrastructures économiques, et sont classés parmi les équipements publics, à la troisième rubrique après les services publics tels que l'électricité, communication, eau courante, assainissement, enlèvement et évacuation des déchets solides et gaz) et travaux publics (routes, canaux d'irrigation et de drainage).en général les transports englobe les chemins de fer urbain et interurbain, transport urbain, ports et voies d'eau navigable et aéroports².

L'insuffisance des transports est, avec d'autres obstacles, un critère de sous -développement, de même les ratios rapportés aux données des transports (kilomètres de routes /km²,taux de motorisation et d'équipement des ménages...) Sont utilisés par certains auteurs pour mesurer et comparer le niveau de développement économique entre différents pays et différentes régions en l'occurrence les régions rurales et qui demeurent les mamelles des zones urbaines.

¹ La revue du CENEAP (2004), **développement humain et pauvreté en milieu rural**, N°34, collection les mutations du monde rural.

² Définition de la banque mondiale 1994.

Notre étude se penche sur la région steppique en particulier la wilaya de Naâma, un des territoires qui ont été depuis des dizaines d'années dédiés au pastoralisme selon un mode de gestion des parcours basé sur le nomadisme et la transhumance.

L'état actuel de la steppe dans la wilaya de Naâma montre une réduction drastique de la biomasse originelle. Cela est renforcé par l'accroissement démographique, l'accroissement des cheptels ainsi que par les changements dans les modes de gestion des espaces pastoraux.

Celle-ci doit s'articuler avec une conception régionalisée du développement et avec une politique d'aménagement du territoire ayant pour finalité la promotion de ses spécificités. L'infrastructure de transport est un élément fondamental de l'organisation de l'espace et de l'aménagement du territoire tel que Le transport rural et son impact sur les activités économiques et le développement de la région étudiée.

Notre objectif est de savoir si les avantages apportés par l'état dans le cadre du développement rural, sont bénéfiques pour la société et au bon déroulement de l'activité économique régionale et nationale ?

Les transports en milieu rural revêtent une importance certaine pour tout un pays qui cherche un développement aussi rapide que possible et régionalement équilibré.

L'absence ou l'insuffisance de moyens de transport, la médiocrité des pistes avec l'arrivée de la saison des pluies, la faible consistance du réseau routier bitumé et la négligence des travaux de réfection sur l'ensemble de l'infrastructure de transport, entraînent un accroissement des forces de frottement au développement rural et multiplient les problèmes sociaux de la population éparses en quête d'améliorer son niveau de vie, ce qui favorise l'exode rural.

3-développement rural et transports: le cas de la steppe algérienne

3-1- le nomadisme: mode de vie de la région de la steppe.

Il est évident qu'il y a interactions entre les sociétés et les paysages, aucun ne le nie, mais la question fondamentale qui se pose est celle de l'origine ou bien des facteurs qui sont derrière cette interaction, notamment quand elle perturbe l'équilibre

écologique d'une région. Les Hautes Plaines Sud-Oranaises représentent une région steppique à vocation pastorale et dont le milieu naturel est fragile. Ne permettant pas un peuplement dense, les caractéristiques biogéographiques de la steppe ont permis à l'homme de s'y adapter en adoptant le nomadisme comme mode de vie. Ce dernier est basé sur les déplacements saisonniers des hommes et des troupeaux entre le nord et le sud.

Cette forme d'adaptation de l'homme avec son milieu a engendré un certain équilibre écologique qui a duré des siècles. Actuellement, cet équilibre est rompu.

Le phénomène de désertification de la steppe ne cesse de s'étendre et tend à contrarier le processus de développement d'un espace longtemps marginalisé et défavorisé.

3-2-introduction des moyens de transport dans la région de la steppe :

Depuis l'ère coloniale, la steppe occidentale algérienne a subi continuellement des transformations, tant de son espace que de sa société. Ces transformations ont été déclenchées par la colonisation française dont les objectifs étaient liés au contrôle de la population nomade mais aussi à l'exploitation de ses ressources naturelles (bétail, alfa). Les principales conséquences de la politique coloniale étaient la déstructuration d'un mode de vie imposé par les caractéristiques biogéographiques de la région. L'espace naturel a été le premier à être touché par ces conséquences. De ce fait, la dégradation naturelle de la steppe n'était certes pas critique durant la période coloniale, mais cette dernière représente le responsable primordial et l'initiateur du déclenchement de la dégradation du milieu steppique par la déstructuration du nomadisme à des fins coloniales. Blocage des transhumances, introduction du camion, création de limites administratives, création de centres urbains, regroupement forcé des populations ont été les principaux outils utilisés par la colonisation pour concrétiser ses objectifs. Après l'indépendance, en ne faisant que prolonger les actions de la colonisation, en matière de cloisonnement de l'espace (Révolution agraire...), l'Etat a favorisé, voire renforcé le phénomène de désertification.

3-3-l'apport des nouveaux moyens de production en milieu steppique :

L'apport des nouveaux moyens de production à la pratique pastorale en milieu steppique algérien. En fait, on va essayer de montrer, comment la diffusion d'un moyen classique de transport, en l'occurrence le camion de type GAK, va entraîner des effets considérables dans la vie quotidienne de la steppe algérienne.

Trois questions majeures constituent les pistes d'analyses de notre approche. Nous nous interrogerons tout d'abord sur la pertinence de la mécanisation sur la vie de l'éleveur ; nous étudierons ensuite l'impact de la mécanisation sur les parcours ; nous aborderons enfin les effets du transport sur le développement rural plus précisément dans la région steppique de Naâma.

Depuis quelques décennies, divers facteurs ont profondément transformé les modes traditionnels d'utilisation de l'espace pastoral. La régression de la transhumance a commencé dès la colonisation, mais s'est singulièrement accélérée depuis les années 1970.

La progression des terres de cultures, avec fixation des familles, apparaît très vraisemblablement comme un facteur d'importance majeur depuis l'indépendance.

Les moyens offerts par le camion pour le transport de l'eau et pour l'exploitation des pâturages éloignés, permet à ces éleveurs d'occuper sans concurrence de vastes portions de la steppe dont l'usage était traditionnellement plus ou moins reconnu aux fractions auxquelles ils appartenaient. L'aachaba (transhumance entre le piémont saharien et les hautes terres) devient de plus en plus résiduelle, soumise à une réglementation extrêmement rigoureuse. Elle devient le fait de nomades mécanisés se transportant rapidement en camion vers les terres de pâturages.

L'acquisition du camion GAK par les ruraux depuis une vingtaine d'années a permis de stabiliser les éleveurs dans la région en facilitant la mobilité des hommes et des marchandises. Comme il s'agit d'un moyen très commode de par sa dimension (2,5 t) et son coût comparativement au Toyota ou à la semi-

remorque), le camion GAK va s'avérer parfaitement adapté aux besoins des différents catégories d'éleveurs.

Le GAK joue un rôle central dans l'organisation et la tenue des marchés hebdomadaires (marché de Mecheria: plus de 7000 têtes d'ovins) : en sillonnant le territoire d'est en ouest et du nord au sud, le Camion a permis d'annihiler le rôle prépondérant des intermédiaires opérant au niveau des souks (khaldoun) (voir le tableau 1 sur les principales caractéristiques en annexe).

Malgré l'introduction de nouveaux camions tel que les Toyota, le GAK demeure le moyen de transport privilégié en raison de ses qualités d'adaptation en milieu steppique et la facilité d'entretien et de réparation des pièces usées.

D'après l'enquête (khaldoun 2000)souligne que 95% des éleveurs nomades dans la wilaya pastorale de Naâma possèdent au moins un camion. Seules quelques tentes nomadisent dans des zones dépourvus de pistes à peu près carrossable ne sont pas pourvus de camion.

Pour les centres, il est exceptionnel (notamment dans les zones steppiques) de trouver un campement sans camion.Ceci signifie que le parcours pratiqué ne peut subvenir aux besoins alimentaires des troupeaux pour la croissance et la production de viande.(voir tableau 02 Itinéraires des transhumants par camion GAK, Wilaya de Naâma).

Pour vérifier cet aspect, Benabdeli¹ a procédé à des mesures au niveau d'un espace similaire (espace steppique sud de Tlemcen).

Des évaluations de poids ont été faites à deux dates différentes, troisième semaine du mois de mai 1981 et première semaine du mois d'octobre 1981. En cinq mois, les moutons voient leur poids augmenter en moyenne de 1,3 kg en parcours libre et en steppe, alors qu'ils peuvent prendre jusqu'à 8 kg à l'engraissement. En outre, on notera que la steppe est moins "engraissante" que la forêt.²(ciheam-options méditerranéennes).

¹ Benabdeli K, 1983–Mise au point d'une méthodologie d'appréciation de la pression anthropozoogène sur la végétation dans la région de Telagh (Algérie occidentale), Thèse Doc.Sp. Aix Marseille III, p 188.

² Ciheam - options méditerranéennes.

Ainsi, le GAK s'impose comme moyen exogène dans la vie de l'éleveur et plus particulièrement en matière de transport de l'eau.

À défaut d'un système d'alimentation en eau adapté aux troupeaux, le camion devient indispensable, capable de parcourir parfois des distances supérieure à 100 km.

La mise en œuvre d'une infrastructure de mobilisation lourde au profit d'une population très mobile s'avère économiquement onéreuse.

Le recours à des moyens de transport traditionnels (âne, citernes tractées) est peu efficace face à la vulnérabilité des systèmes aquifères locaux.

Le GAK de par sa rapidité et son adaptation aux pistes de la steppe, s'est rapidement substitué aux moyens rudimentaires utilisés jusque là.

Parmi les facteurs favorisant l'utilisation du camion figure en premier lieu :

1- le tarissement des points d'eau ;

2- l'apparition de maladies à transmission hydrique très fréquentes au niveau des zones à forte concentration de population

Ainsi, l'activité pastorale ne doit sa survie qu'à un approvisionnement régulier en eau pour l'abreuvement du cheptel et des populations nomades.

Le coût du transport de l'eau est intégré à une somme de charges que le pasteur doit supporter pour maintenir son activité. Enfin, et pour répondre à la question "rupture ou continuité", il apparaît clairement que la transhumance vers le sud à la recherche de pâturage, persiste du fait des gros et moyens éleveurs dotés de moyen de transport.

Dans l'actuelle wilaya de Naâma (30 000 km²), la majorité des éleveurs sont mécanisés,

Mobiles très bien organisés et détenant la majeure partie du troupeau de la région.

Le troupeau est élevé essentiellement en ville ou en périphérie, et part en transhumance quelques mois de l'année (pratique assez fréquente chez les propriétaires de troupeaux de

plus de 100 têtes). “Si auparavant, l’animal allait vers l’aliment, aujourd’hui c’est l’aliment qui va vers l’animal”.

En effet, la mécanisation a fondamentalement révolutionné les pratiques de la steppe et plus précisément la région Naâma par:

- une augmentation des performances du troupeau ;
- une désertisation des parcours par l’ouverture de pistes sillonnant la steppe. Les sillons de pneus quadrillent la région, tassent le sol et freinent la poussée de la végétation. Les livraisons permanentes et régulières d’aliments de bétail, surtout l’orge, facilitée par le Gak, ont eu des conséquences directes sur la perturbation des équilibres écologiques des pâturages. Ces conséquences s’expriment par des attitudes nouvelles des éleveurs, se traduisant par un désintérêt vis-à-vis des parcours. Les bêtes continuellement nourris à l’orge et donc affamées de fibres, broutent les plantes à leur passage ;
- une abolition de l’ancien droit arc et de la régulation sociale traditionnelle par les représentants coutumiers des familles et des groupes.

Conclusion

D’après l’analyse faite en haut, on peut conclure que le moyen de transport GAK joue un rôle primordial dans l’organisation et la tenue des souks hebdomadaires. En effet, ce dernier permet aux éleveurs de silloner le territoire d’est en ouest et du nord au sud, permettant ainsi de réduire considérablement le rôle prépondérant des intermédiaires opérant au niveau des souks. Ces moyens de transport contribuent actuellement largement à la sauvegarde de l’activité pastorale : recherche rapide des pâturages, transport aisément des citernes pour l’abreuvement sans passer par les points d’eau, transport facile et rapide vers le Tell pour l’aachaba (mouvement de transhumance vers le nord).

Enfin, le transport rural a des effets positifs sur le plan économique et social, d’ailleurs il permet le maintien et le développement de l’activité pastorale et se répercute sur la performance des espèces animales, et par conséquent l’amélioration des conditions de vie des éleveurs (déplacements de l’homme, marchandises et des animaux).par contre,

négativement sur le plan écologique et environnemental surtout la dégradation du couvert végétal qui tend à se propager dans toute la région. Cette dégradation engendre automatiquement la désertification, plaidant ainsi en faveur de la théorie selon laquelle « le désert ne remonte pas du Sahara mais se forme sur place » (Callot, 1987).

Quoique les moyens de transport ont plusieurs effets positifs tant pour les zones rurales que urbaines mais contribuent à la dégradation biologique et écologique. Cette dernière reste en ce moment la préoccupation des pouvoirs publics qui cherche l'évolution de l'espace rural en préservant toutes les ressources naturelles.

La question de la politique de renouveau agricole et rural, et le défit du renforcement durable de la sécurité alimentaire nationale prennent une large dimension par les pouvoirs publics algériens surtout qu'elle fait partie des objectifs du millénaire pour le développement (OMD).

L'Algérie comme d'autre pays de l'Afrique a élaboré une stratégie nationale de développement rural durable (SNDRD) sur un horizon décennal (2005-2015) et une politique de renouveau rural (PRR) qui définissent les grandes orientations des pouvoirs publics en direction des zones rurales algériennes qui s'articule autour de l'amélioration des conditions de vie des zones rurales en l'occurrence la steppe avec renforcement de la cohésion sociale (éducation, santé, logement...) et territoriale, protection de l'environnement et de la valorisation des patrimoines ruraux. De plus, elle vise la revitalisation des zones rurales et la valorisation des ressources naturelles tels que (eau, terres, ressources biologiques) dans une optique de développement soutenable.

BIBLIOGRAPHIE :*** ouvrages :**

- 1-Benabdeli K., 1983-Mise au point d'une méthodologie d'appréciation de la pression anthropozoogène sur la végétation dans la région de Telagh (Algérie occidentale)-Thèse Doc.Sp. Aix Marseille III.
- 2 - Benabdeli K., 1996 Aspects physionomico -structural et dynamique des écosystèmes forestiers face à la pression anthropozoogène dans les monts de Tlemcen et les monts de Dhaya (Algérie septentrionale occidentale) Thèse Doct. Etat en Biol. 2T. Univ. S.B.Abbès.
- 3 - Benabdeli K., 2002 –50 Connaissances pour préserver l'environnement. Fascicule. Ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement.
- 4 - Benabdeli K., 2005- Notes de cours de développement durable à l'usage des étudiants de 1 ère année post-graduation.
- 5 - Benslimane M : « *ressources hydriques et rôle du GAK* », reflexion d'expert, ANAT.
- 6 - Boudjadja A., 2002, la dégradation du milieu et l'usage de l'eau. Actes du séminaire le génie rural au service du développement local, université Saad Dahlab, Blida, 15-16 mai 2000.
- 7- Boudjadja A., 2004, élaboration du plan de gestion hydrologique d'oglat ed daira, projet PNUD. Rapport de la direction générale des forêts, alger, www.naturerevivante.org.
- 8 -Boukhobza M., 1976, « *Nomadisme et colonisation : analyse des mécanismes de déstructuration et de disparition de la société pastorale traditionnelle en Algérie* », Thèse de Troisième Cycle, Paris.
- 9 - Callot Y., 1987, Géomorphologie et paléo environnements de l'Atlas Saharien au Grand Erg Occidental. Dynamique éolienne et paléo lacs holocènes. Thèse de doctorat d'Etat, Université de Paris VI, 502 pages.
- 10 - Duvigneau G, « *le pastoralisme nomade existe-t-il encore ? Aménagement et du territoire, application en Algérie* » 1990-1992, Université de Nice Sophia-Antipolis.
- 11 - Hirschman, A. O. (1958), « *Stratégie du développement économique* », Les Editions Ouvrières, collection Economie et Humanisme, Paris.
- 12 - Hadeid M., 1998, « *Effets de la sédentarisation des nomades en zone éparses, dans le renforcement de la désertification de la steppe sud-oranaise* », in Actes du Séminaire, « *Les zones arides* :

Rétrospectives, enjeux et stratégies », Adrar le 25, 26 et 27 avril 1998, Edition CRSTRA, Alger.

13- Hadeid M., 2006, « *Les mutations spatiales et sociales d'un espace à caractère steppique : le cas des Hautes Plaines sud-oranaises (Algérie)* », Thèse de Doctorat d'Etat en Géographie, Thèse soutenue dans le cadre de la co-tutelle entre l'Université d'Oran (Algérie) et l'Université de Franche-Comté (France), 506 pages.

***Revues :**

14 - Bedrani S., 1994, « *La place des zones steppiques dans la politique agricole algérienne* », parallelo 37, n° 16, pp. 43-52.

15 - Ministère de l'agriculture et de la révolution agraire, 1974, « *Statistiques agricoles* », numéro spécial consacré à la Steppe algérienne, n° 14, 383 pages.

16 - Montchaussé G., 1977, « *La steppe algérienne : Causes et effets d'une désertisation* », in *Peuples méditerranéens*, octobre-décembre, n° 1, Paris, Editions Anthropos, pp. 123-151.

***Sites d'internet :**

17 - Mohamed Hadeid, « *Approche anthropique du phénomène de désertification dans un espace steppique : le cas des hautes plaines occidentales algériennes.* », *VertigO - la revue électronique en sciences de l'environnement*/volume 08/numero 1/avril 2008
www.vertigo.revues.org

18 - Bessaoud Omar : « la stratégie de développement rural en algérie », in www.ressources.ciheam.org

19 - Khaldoun Abderrahmane :<http://om.ciheam.org/PDF/a39>.

ANNEXES :

- Options Méditerranéennes, 88 Sér. A / n°71, 2006

- Le Système d'Aide à la Décision pour le Développement Rural « SADDR »

1994 OMC: Accords de Marrakech - Ouverture de l'agriculture aux marchés mondiaux.

- NEPAD/ L'impulsion d'un nouveau type de partenariat SUDSUDet SUD-NORD favorisant le développement durable, la bonne gouvernance des territoires

- Elargissement du PNDA à la dimension rurale : PNDAR

- Signature de l'accord d'Association avec l'UE-2003 • OMC : Doha - Mesures particulières en faveur des développements agricole et rural des pays en voie de développement Nouvelle politique agricole commune de l'UE (entrée en vigueur 2006/2013) :

1er pilier: production agricole et organisation de marchés

2ème pilier: développement rural - environnement

- Lancement de la mise en oeuvre de la Stratégie Nationale de Développement Rural Durable 2005
- Formalisation de la Politique de Renouveau Rural et consolidation de la mise en oeuvre de la Stratégie Nationale de Développement Rural Durable (2005-2015).

Tableaux :**1-Les principales caractéristiques du camion GAK**

Marque	Tonnage	Type	Places autorisées	Carburant	Vitesse maximum	Moteur
Berliet, 2types	5,5 t	30 et 60	2 à 3 places	Gazole	100 km/h	13 CV
	2,5 t	benne ou plateau				

Source: Direction des transports, Wilaya de Nâama.

2-Itinéraires des transhumants par camion GAK, Wilaya de Naâma

	Periode hivernale	Periode estivale
Asla-boussemghoun	Asla-ain ouarka-teniet djemel-teniet ezzeboudj-lohat el hadjar-el Hamada-ain soum-djebel aimeur-ouled namous-Hamada – Bousmeghoun.	- Asla - Nâama - Mekmen Benamar, El Aricha –sebdou-Tlemcen - Asla - naama-mecheria-Bougrib Kheiter - Sidi Bel Abbes
Djenien bourezg	Hadjret Domis - Sidi Benaissa - Nif Rih-chebket el Beida - Saf Saf - Hamada – Boukouba 100% des effectifs nomades de Ouled Goutaib	Bouzg - Domis - Daiet El Kerch - Oglat - Founassa - Ben Ikhou - Djebel Tachtaouft. 100% des effectifs nomades des Ouled Abdallah
Tiout	Tiout - Oued Namous – Benoud 50% des effectifs	Restreint vers Nâama 20% des effectifs
Ain bekhlil	90% des effectifs	
El Biodh	El Biodh - Ain Ouraka, El Abiodh Sidi Cheikh - Benoud ,El Biodh , Arbaouet, Oued Namous. El Biodh, Ain Sefra, Beniounif 40% des effectifs nomades de Rezaina Gheraba transportant	El biodh-Telagh - Bel Abbes - Saida

	2000 têtes	
Mecheria-naama	Deghaima (Pays du Remt, Benoud, Hmada) 100% des Ouled Ziad Certains petits éleveurs louent des GAK pour transporter Leur cheptel de Nâama vers Hmada Bet Touadjine pour Déplacement vers les plaines de Mascara, éviter l'engraissement, le coût de transport est de 5000DA.	Bel Abbes, s'installant près des points d'eau et des routes nationales pour faciliter l'alimentation du cheptel. Déplacement vers les plaines de Mascara, ou l'héctare est loué 600-700DA pendant 4mois

Source : ciheam-options, méditerranéennes