

# Du réseau ksourien au réseau urbain dans le Sud-ouest algérien : évolution, processus, ruptures et continuités

Badreddine YOUSFI <sup>(1,2)</sup>

## Introduction

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 rurale avec l'existence de plus de 500 ksour dans les Wilayas d'Adrar et de Béchar. Seulement, ce mode de répartition de la population se trouve affecté aujourd'hui par les promotions administratives de 1975 et de 1985 de certains centres au rang de chefs-lieux de commune.

Si les échanges et l'ouverture du Sahara vers le Sahel et la Méditerranée avaient permis à un réseau constitué d'agglomérations-relais d'émerger avec la fonction commerciale transsaharienne, la colonisation est venue cloisonner cet espace pour le reconfigurer selon de nouvelles logiques. En effet, les centres urbains sahariens pendant la colonisation se sont développés uniquement dans les zones aux potentialités énergétiques ou agricoles et de manière bien marquée 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 véritable révolution des moyens de transport dans le Sahara. Ainsi, des transformations impressionnantes ont touché aussi bien le monde rural que le monde urbain. Par le biais des programmes spéciaux, des plans de développement et de la promotion administrative, l'Etat algérien s'est engagé à promouvoir ces espaces et tente de corriger les carences

---

(1) Université Oran 2, Faculté des sciences de la terre, de Géographie et d'Aménagement du Territoire, Département de Géographie et d'Aménagement du Territoire, 31000, Oran, Algérie.

(2) Université d'Oran, Laboratoire des espaces géographique, 31000 Oran, Algérie.

observées dans l'armature urbaine héritée de la colonisation. Par conséquent, une dynamique urbaine particulière s'est développée dans les petites agglomérations du Sud-ouest.

Ainsi, nous tenterons de déterminer l'évolution des ksour constituant les centres d'échange dans le Sud-ouest algérien et de décrypter les mécanismes à l'origine de leur fonctionnement spatial.

## **Des ksour reliés par le réseau transsaharien du 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 de 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 15<sup>ème</sup> 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 fonctionnait 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 étaient 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 celles du Sud, où se situaient les grands marchés et 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, ces villes avaient constitué des 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 de royaumes constitués. Différents travaux de recherches ont abordé la question des réseaux commerciaux transsahariens dans lesquels ces villes étaient des points de contact incontournables. Nous rappelons que ces villes étaient reliées à un ensemble de ports méditerranéens. Au Sud du Sahara, les villes du Soudan (Oualata, Gao et Tombouctou) étaient des terminus des caravanes venues du 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 a émergé, constituant de véritables réseaux et des places d'échange. Ceci nous a permis de distinguer un ensemble d'agglomérations localisées sur différents axes commerciaux, « *Trig* », dans lequel le Sud-ouest constituait une importante étape de transition de marchandise vers les autres agglomérations. 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 »<sup>24</sup>. 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

---

<sup>24</sup> Abitbol, M. (1980), « Le Maroc et le commerce transsaharien du XVII<sup>e</sup> au début du XIX<sup>e</sup> siècle », in *Revue de l'Occident musulman et de la Méditerranée*, n° 30.

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 XV<sup>e</sup> 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 éviction 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 »<sup>25</sup>. 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 »<sup>26</sup>. 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 »<sup>27</sup>. 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 »<sup>28</sup>.

---

<sup>25</sup> Oliel, J. (1994), *Les juifs au Sahara, le Touat au Moyen-âge*, Paris, éd. CNRS.

<sup>26</sup> Schirmer, H. (1892), « Le Touat », in *Annales de Géographie*, t. I.

<sup>27</sup> Hess, J. (1897), « L'extrême-sud algérien et le Touat », in *Annales de Géographie*, vol. 6, n° 26, p. 147-168.

<sup>28</sup> *Ibidem*.

- Sali : située au sud du Touat, Sali était 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 faisait 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. Elle se poursuivait soit vers Agades au Sud, soit vers Ghadamès au Nord puis la Tunisie, ou vers l'Est en direction de l'Égypte.

- Timimoun : située dans le Gourara au Nord-est du Touat, elle était un marché prospère qui permettait de relier les échanges qui s'effectuaient 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 VIV<sup>e</sup> siècle. Timimoun était aussi un point incontournable des caravanes du pèlerinage en direction de la Mecque.

- Tabelbala : plus à l'Est de la Saoura, 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 : au Sud-est du Touat, ne s'est imposée vraiment comme centre commercial qu'au cours du XVII<sup>e</sup> siècle. Elle bénéficiait de la protection des Touareg du Hoggar et formait 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 installée à In-Salah, ont bien réussi à constituer un réseau commercial qui se déployait jusqu'à Ghadamès et Tombouctou.

- Kenadsa : dans la Saoura, n'était pas seulement une cité religieuse de la zaouïa Ziania mais aussi 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 était aussi un lieu d'échange entre les tribus nomades des Doui-Meniaâ, des Ouled-Djerir, des Beni-Guil et les ksouriens.

De part leur possibilité de déplacement à travers ces réseaux de places commerciale, 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 pérennisée 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 »<sup>29</sup>.

Les H'amïan, essentiellement voyageurs et marchands, fréquentaient les marchés de Figuig, de Touat, de Gourara, de Mzab, de Tafilalet, et le Tell ; les Beni-A'mer allaient jusque dans les environs de Tlemcen. Ils importaient dans les marchés de Timimoun et de Touat du beurre,

---

<sup>29</sup> Lieutenant-Colonel Daumas (1845), *Le Sahara Algérien*, Alger, éd. Dubos Frère.

des fromages secs, des moutons, des chevaux, des laines, du blé et de l'orge<sup>30</sup>.

Les Chaâmba 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 engraisés pour l'abatage, des moutons, des vêtements de laine fabriqués au Mزاب 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'ia", 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 »<sup>31</sup>. La marchandise importée par les Chaâmba 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 Tanerzouft 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 »<sup>32</sup>. 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

---

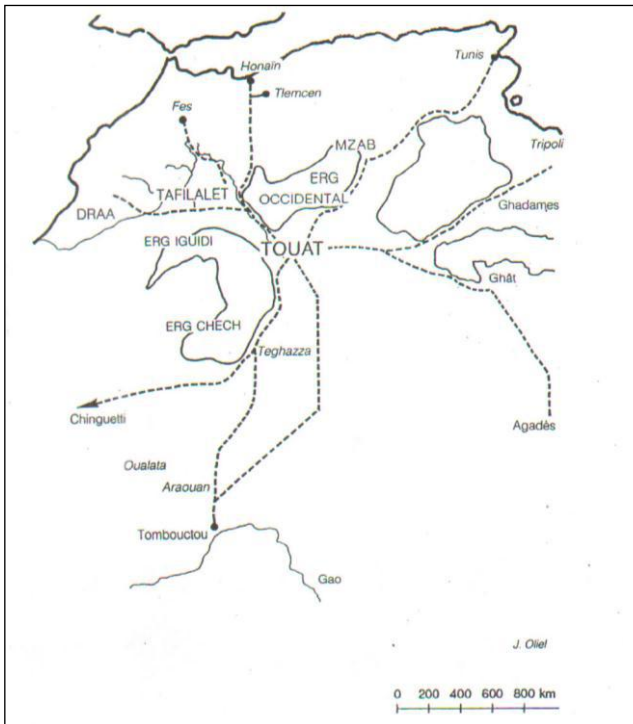
<sup>30</sup> *Ibidem.*

<sup>31</sup> *Ibidem.*

<sup>32</sup> Museur, M. (1977), « Un exemple spécifique d'économie caravanière : l'échange sel-mil », in *Journal des africanistes*, vol. 47, fascicule 2.

tabac, du tissu, du sucre, du thé et des couvertures »<sup>33</sup>. Ces relations commerciales s'effectuaient 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 »<sup>34</sup>.

**Figure 1 : Routes commerciales dans la région du Sud-ouest pendant la période médiévale**



Source :

Ouel Jacob, 1994.

<sup>33</sup> *Ibidem.*

<sup>34</sup> *Ibidem.*



## **Des Ksour-village pour soutenir les missions de la colonisation**

Bien que le Sud-ouest algérien fût 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 dans 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. 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 difficile 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, Kenadsa et leur 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.

### **a. Des ksour reliés au Nord grâce aux activités minières et au développement des transports ferroviaires**

Le développement de l'activité minière dans la région de Bechar dans les premières décennies du XX<sup>e</sup> 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. Il s'agit de Béchar 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 était lâche et posait des problèmes d'agencement dans l'espace entre Bechar, la ville la plus importante, et son arrière pays structuré par des petites agglomérations. 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 Béchar-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 des extensions spatiales de ces villes. Le développement de cette activité a généré 5 000 emplois en partie occupés par 700 algériens, 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<sup>35</sup>.

**Figure 2 : Edifices de la houillère de Kenadsa**



**Source :** auteur, 2008.

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 »<sup>36</sup>.

Bien que le ksar de Kenadsa était déjà placé dans une double mouvance maraboutique et commerciale, l'activité minière a

<sup>35</sup> Capot-Rey, R. (1953), *Le Sahara français*, Paris, Presses Universitaires, collection Pays outre-mer.

<sup>36</sup> Tinthoin, R. (1948), « Un centre minier moderne à la limite du Sahara oranais », in *Annales de Géographie*, t. 57, n° 305.

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<sup>37</sup>. 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 »<sup>38</sup>. 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 Béchar qui est devenue le centre d'influence économique et administrative.

Dans la continuité de ces éléments, la ville de Béchar 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, des monts des Ksour. Sur un autre plan, la dynamique urbaine de la ville de Béchar de cette époque est soutenue 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. En 1943, suite à l'exploitation d'une nouvelle mine à Béchar même, 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 « Béchar-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 Béchar assume un rôle économique bien précis ayant des incidences sur la structure urbaine et sur l'ensemble de

---

<sup>37</sup> Gautier, E.-F. (1907), « Études Sahariennes », in *Annales de Géographie*, vol. 16, n° 85, p. 46-69.

<sup>38</sup> *Ibidem*.

l'organisation territoriale. Cette ville, a vu 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 ; Béchar 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 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 traditionnelles.

L'exploitation de la mine de Ksi-Ksou à quelques kilomètres au nord d'Abadla, à partir de 1942<sup>39</sup>, appuyée par une ligne ferroviaire reliant cette mine à Béchar, a généré la formation de l'agglomération d'Abadla où de nombreux nomades 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 Béchar. Cette présence militaire avait pour objectif de contrôler les tribus. 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)<sup>40</sup>.

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 et l'encadrement du pastoralisme par une série de lois ont

---

<sup>39</sup> Caralp, R. (1957), « L'introduction de nouvelles régions dans l'économie mondiale », in *Revue de géographie de Lyon*, vol. 32, n° 1.

<sup>40</sup> Commandement en Chef des Forces en Algérie (1960), *Atlas des départements sahariens*, Etat-major interarmées, Antenne de documentation géographique.

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 entraîné un affaiblissement de la tribu qui s'est paupérisé en perdant ses ressources tributaires du pouvoir colonial. Le regroupement forcé s'est accéléré à la fin de la colonisation et a complètement déstructuré 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 »<sup>41</sup>. 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,

---

<sup>41</sup> Capitaine Gendre (1904), « Les chemins de fer africain », in *Annales de Géographie*, vol. 13, n° 72, p. 427-454.

et son seul aspect, montre qu'il y a eu là un mouvement de capitaux, des opérations commerciales heureuses»<sup>42</sup>. 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 compte 1 000 habitants, 150 maisons, de vastes établissements militaires »<sup>43</sup>. 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 »<sup>44</sup>. 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 Béchar et l'instauration d'une réglementation concernant la circulation frontalière. On compte seulement 1 800 habitants dont 112 européens en 1954.

### **b. Des ksour stratégiques pour contrôler l'espace saharien**

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 tels que Beni-Abbès (10 000 palmiers) ou Igli

---

<sup>42</sup> Gautier, E.-F. (1907), *op.cit.*

<sup>43</sup> Zimmermann, M. (1904), « Sud-oranais. Progrès de l'occupation et développement économique », in *Annales de Géographie*, vol. 13, n° 70.

<sup>44</sup> Gautier, E.-F. (1907), *op.cit.*

(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 »<sup>45</sup>, 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 »<sup>46</sup>. Dans le Touat Suter K. (1953)<sup>47</sup> 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 XX<sup>e</sup> 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

---

<sup>45</sup> Hess, J. (1897), « L'extrême-sud algérien et le Touat », in *Annales de Géographie*, vol. 6, n° 26, p. 147-168.

<sup>46</sup> *Ibidem*.

<sup>47</sup> Suter, K. (1953), « Étude sur la population et l'habitat d'une région du Sahara algérien : Le Touat », in *Revue de géographie alpine*, vol. 41, n° 3.



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 Mer -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<sup>48</sup>. 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 ksour 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 à proximité. 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 figure 3) formé par une

---

<sup>48</sup> Souami, T. (2004), *Aménageurs de villes et territoires d'habitants, un siècle dans le sud algérien*, Paris, l'Harmattan.

majorité commerçante des Chaâmba également présents dans le nouveau village de Timimoun<sup>49</sup>. Si le commerce s'est développé dans ces deux villes, c'est grâce à un arrière-pays très actif, ouvrant le champ aux nouveaux commerçants-camionneurs, notamment les Chaâmba 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.

**Figure 3 : Hataba, quartier à Adrar habité par une majorité Chaâmba à l'époque coloniale et menacé de ruine en 2008**



Source : auteur, 2008

## **Intégration politique des espaces sahariens après l'indépendance : des ksour qui se transforment en villes**

La mise à niveau des territoires sahariens depuis l'indépendance a contribué à corriger les déséquilibres constatés dans l'armature et le

---

<sup>49</sup> Bisson, J. (2003), *Le Sahara : mythes et réalités d'un désert convoité*, Paris, l'Harmattan.

réseau urbain hérité de la colonisation<sup>50</sup>. Celui-ci a été révolutionné par l'implication de l'État dans le développement des transports et des services publics. Par ailleurs 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<sup>51</sup>. 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.

### **a. 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 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

---

<sup>50</sup> Yousfi, B. (2014), « Dynamiques urbaines des villes sahariennes, petites et moyennes, du Sud-ouest algérien », in Cahiers de démographie locale 2012, *dynamiques des populations locales*, Néothèque coll.

<sup>51</sup> Bendjelid, A. ; Brule, J.-C et Fontaine, J. (2004), *Aménageurs et aménagés en Algérie*, Paris, l'Harmattan.

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<sup>52</sup>. 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. 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.

A la fin de la première décennie de l'indépendance, les politiques des pouvoirs publics se sont réorientées vers le monde rural. Des efforts remarquables sont déployés en matière d'équipement, d'infrastructure et de jonction aux différents réseaux à partir des années 1970<sup>53</sup>. 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<sup>54</sup>. 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

---

<sup>52</sup> Kouzmine, Y. ; Fontaine, J. ; Yousfi, B. et Otmame, T. (2009), « Etapes de la structuration d'un désert : l'espace saharien algérien entre convoitises économiques, projets politiques et aménagement du territoire », in *Annales de géographie*, n° 670, Varia.

<sup>53</sup> Fontaine, J. (2005), « Infrastructures et oasis-relais migratoires au Sahara algérien », in *Annales de Géographie*, vol. 644, n° 4, p. 437-448.

<sup>54</sup> Côte, M. (1998), « Dynamique urbaine au Sahara », in *Insaniyat*, n° 5, Oran, Centre de recherche en anthropologie sociale et culturelle, p. 85-92.

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.

**Tableau 1 : 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

Sources : - ONS, RGPH, 1966, 1977, 1998,  
- Atlas des départements sahariens, 1961.

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. Plusieurs petits ksour sont qualifiés pour la première fois sur le plan quantitatif et spatial en agglomération suite à une dynamique démographique sans précédent. 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 et moins pour la Basse-Saoura.

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.

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<sup>55</sup> et assurent des services primaires aux citoyens (scolarisation, santé...). 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.

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 côté 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

---

<sup>55</sup> Voir : *Armature urbaine au RGPH 1998*, Collections statistiques, 2000, n° 97, Alger, ONS.

majorité des agglomérations chefs-lieux de Communes situées dans la partie centrale (Touat et Gourara) et septentrionale (Saoura). Par ailleurs, ce taux garde une cadence assez élevée dans le Tidikelt-occidental et dans le Tanezrouft comme à Timokten et Bordj-Badji-Mokhtar.

Les équipements ont constitué un réel moyen de structuration de ces espaces à côté des activités économiques (services et commerces) qui 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.

## **b. De nouveaux équipements et infrastructures pour soutenir l'urbanisation des ksour**

Afin de mieux comprendre cette dynamique 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<sup>56</sup>. 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 2). Une telle attractivité caractérise souvent les équipements sanitaires et éducatifs de rang moyen et supérieur.

• **Moyennes et grandes villes (50 000 habitants et plus)** : ces villes sont dotées d'équipements et de services de premier rang, il s'agit des chefs-lieux de wilaya d'Adrar<sup>57</sup> et de Béchar, qui se distinguent par des

---

<sup>56</sup> Bendjelid, A. (2001), « Armature urbaine et population en Algérie », in *Insaniyat*, n° 13, Oran, Centre de recherche en anthropologie sociale et culturelle, p. 75-93.

<sup>57</sup> 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

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. Béchar et Adrar se partagent ce rôle, bien que le facteur démographique fait de Béchar la ville qui pilote vraiment le réseau urbain régional.

- **Villes intermédiaires (de 20 000 à 30 000 habitants)** : le niveau d'équipements est disparate dans cette strate. Alors que Timimoun<sup>58</sup> 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 (de 5 000 à 20 000 habitants)** : 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

---

l'Algérie », in *Insaniyat*, n<sup>os</sup> 51-52, Oran, Centre de recherche en anthropologie sociale et culturelle (en langue arabe), p. 27-50.

<sup>58</sup> Otmane, T. et Koumzine, Y. (2011), « Timimoun, évolution et enjeux actuels d'une oasis sahariennes algérienne », in *Insaniyat*, n<sup>os</sup> 51-52, Oran, Centre de recherche en anthropologie sociale et culturelle, p. 165-183.



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 dépendant 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.

### **c. Réseau de distribution qui s'oriente vers les ksour de la partie centrale et méridionale**

Si les villes du Sud-ouest se remarquent, sur le plan économique, par une absence quasi-totale des activités industrielles, elles se jouissent par contre d'une structure commerciale en pleine expansion. La naissance d'un commerce de gros dans les villes moyennes d'Adrar et de Timimoun reflète l'essor des échanges commerciaux dans cet espace saharien. La nature du commerce de gros est variée, elle comprend le commerce alimentaire, la quincaillerie, les matériaux de construction et l'habillement

**Tableau 2 : Hiérarchie des centres urbains et semi-ruraux dans le Sud-ouest algérien en fonction du type des équipements et des infrastructures**

	Rang administratif	Lycée	Poly-clinique	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.

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. Ceci illustre bien le nouveau rôle régional de cette ville et son indépendance vis-à-vis Béchar qui a longtemps exercé un pouvoir économique sur Adrar.

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.

Quant aux autres villes moyennes, Timimoun se distingue au Nord comme une véritable ville similaire aux 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, elle 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 à caractère rural. Timimoun exerce son influence largement sur les communes comme Ouled-Aïssa, Ouled-Saïd, Talmine, ou même sur les communes de Tinerkouk, Charouine et Aougrouit, qui se trouvent dans un rayon de 70 km, quand il s'agit des services ou du commerce occasionnel.

Cependant, Aoulef, dans la même 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. 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.

Paradoxalement, le commerce de gros occupe une place de plus en plus déterminante dans la catégorie des petites villes. Il s'agit principalement de Bordj-Badji-Mokhtar avec plus de 90 commerçants. Ce commerce 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. 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 et Adrar plus au Nord.

Chefs-lieux de Daïra, les petites villes au Sud-ouest comme Abadla et Beni-Abbès au Nord ou Reggane au Sud se caractérisent par une dynamique commerciale remarquable. Le développement de la structure commerciale dans ces villes est en corrélation avec les besoins générés par l'existence d'une série de petites agglomérations environnantes (cinquantaine de kilomètres). C'est ainsi que leur structure commerciale est marquée par l'avènement des commerces occasionnels qui existent dans les grandes villes, variant entre le commerce d'habillement, du cosmétique, équipements de maison, de pièces détachés, de bijouteries et de quincailleries (Direction du Commerce, de la Concurrence et des Prix (DCCP), 2008). En contrepartie, ces villes développent les services commerciaux d'une manière intéressante. Leur rôle spatial est moins marquant puisque le commerce de gros est absent mais il est important quant à la distribution de détail.

## **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 a privilégié certains centres dans le Nord de la Saoura suite à la découverte du charbon telles que Kenadsa et Béchar, le réseau d'agglomérations dans le Sud de la Saoura est resté lâche, sans villes réellement à même de remplir les fonctions urbaines nécessaires pour piloter et organiser cette région. 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 Béchar 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 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.

## Bibliographie

Bendjelid, A. (2001), « Armature urbaine et population en Algérie », in *Insaniyat*, n° 13, Oran, Centre de recherche en anthropologie sociale et culturelle, p. 131-138.

Bendjelid, A. ; Brule, J.-C. et Fontaine, J. (2004), *Aménageurs et aménagés en Algérie*, Paris, l'Harmattan.

Bisson, J. (2003), *Le Sabara : mythes et réalités d'un désert convoité*, Paris, l'Harmattan.

Côte, M. (dir.) (2005), *La ville et le désert, le Bas-Sahara algérien*, Paris / Aix-en-Provence, Karthala / IREMAM.

————— (1998), « Dynamique urbaine au Sahara », in *Insaniyat*, n° 5, Oran, Centre de recherche en anthropologie sociale et culturelle, p. 85-92.

Daumas (Lieutenant-Colonel) (1845), *Le Sahara Algérien*, Alger, éd. Dubos Frère.

Fontaine, J. (2005), « Infrastructures et oasis-relais migratoires au Sahara algérien », in *Annales de Géographie*, vol. 644, n° 4, p. 437-448.

Gautier, E.-F. (1907), « Études Sahariennes », in *Annales de Géographie*, vol. 16, n° 85, p. 46-69.

Capitaine Gendre (1904), « Les chemins de fer africain », in *Annales de Géographie*, vol. 13, n° 72, p. 427-454.

Guillermou, Y. (1993), « Survie et ordre social au Sahara, Les oasis du Touat-Gourara-Tidikelt en Algérie », in *Cahier des Sciences Humaines*, n° 29.

Hess, J. (1897), « L'extrême-sud algérien et le Touat », in *Annales de Géographie*, vol. 6, n° 26, p. 147-168.

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. ; Fontaine, J. ; Yousfi, B. et Otmane, T. (2009), « Etapes de la structuration d'un désert : l'espace saharien algérien entre convoitises économiques, projets politiques et aménagement du territoire », in *Annales de géographie*, n° 670 (6/2009), Varia.

Oliel, J. (1994), *Les juifs au Sahara, le Touat au Moyen-âge*, Paris, éd. CNRS.

Otmane, T. et Koumzine, Y. (2011), « Timimoun, évolution et enjeux actuels d'une oasis sahariennes algérienne », in *Insaniyat*, nos 51-52, Oran, Centre de recherche en anthropologie sociale et culturelle, p. 165-183.

Souami, T. (2004), *Aménageurs de villes et territoires d'habitants, un siècle dans le sud algérien*, Paris, l'Harmattan.

Tinthoin, R. (1948), « Un centre minier moderne à la limite du Sahara oranais », in *Annales de Géographie*, t. 57, n° 305.

Trache, S.-M. (2011), « Adrar, des ksour à la grande ville », in *Insaniyat*, nos 51-52, Oran, Centre de recherche en anthropologie sociale et culturelle, p. 149-163.

Yousfi, B. (2014), « Dynamiques urbaines des villes sahariennes, petites et moyennes, du Sud-ouest algérien », in Cahiers de démographie locale 2012, *dynamiques des populations locales*, Néothèque, coll.

————— (2013), « Mutation de l'habitat. Dans le Sud-ouest algérien », in *Le Sociographe*, vol 44, n° 4, p. 45-52.

————— (2012), *Dynamiques urbaines, mobilités et transports dans le Sud-ouest algérien (Wilayas d'Adrar et de Bechar)*, thèse de doctorat en Géographie et en Aménagement du Territoire, Université d'Oran et Université de Franche-Comté.

————— (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 », in *Insaniyat*, nos 51-52, Oran, Centre de recherche en anthropologie sociale et culturelle (en langue arabe), p. 27-50.

### Sources Statistiques

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

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

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

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

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

*Données statistiques*, Démographie algérienne, n° 419, ONS, 2004  
*Résultats du RGPH de 2008*, Alger, ONS.