

Evolution technologique et pastoralisme dans la steppe algérienne : le cas du camion Gak en Hautes-Plaines occidentales

Khaldoun A.

in

Bourbouze A. (ed.), Qarro M. (ed.).

Rupture : nouveaux enjeux, nouvelles fonctions, nouvelle image de l'élevage sur parcours

Montpellier : CIHEAM

Options Méditerranéennes : Série A. Séminaires Méditerranéens; n. 39

2000

pages 121-127

Article available on line / Article disponible en ligne à l'adresse :

<http://om.ciheam.org/article.php?IDPDF=CI000352>

To cite this article / Pour citer cet article

Khaldoun A. **Evolution technologique et pastoralisme dans la steppe algérienne : le cas du camion Gak en Hautes-Plaines occidentales.** In : Bourbouze A. (ed.), Qarro M. (ed.). *Rupture : nouveaux enjeux, nouvelles fonctions, nouvelle image de l'élevage sur parcours.* Montpellier : CIHEAM, 2000. p. 121-127 (Options Méditerranéennes : Série A. Séminaires Méditerranéens; n. 39)



<http://www.ciheam.org/>
<http://om.ciheam.org/>

Évolution technologique et pastoralisme dans la steppe algérienne

Le cas du camion Gak en Hautes-Plaines occidentales

Abderrahim Khaldoun

Agence nationale pour l'aménagement du territoire, Tlemcen (Algérie)

Je voudrais faire part de quelques réflexions quand à l'apport des nouveaux moyens de production à la pratique pastorale en milieu steppique algérien. En fait, je vais tenter de montrer comment la diffusion d'un moyen classique de transport, en l'occurrence le camion Gak, va entraîner des effets considérables dans la vie quotidienne de la steppe algérienne.

Trois questions majeures constituent le canevas et 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 nouvelles formes d'appropriation et de gestion de l'espace steppique.

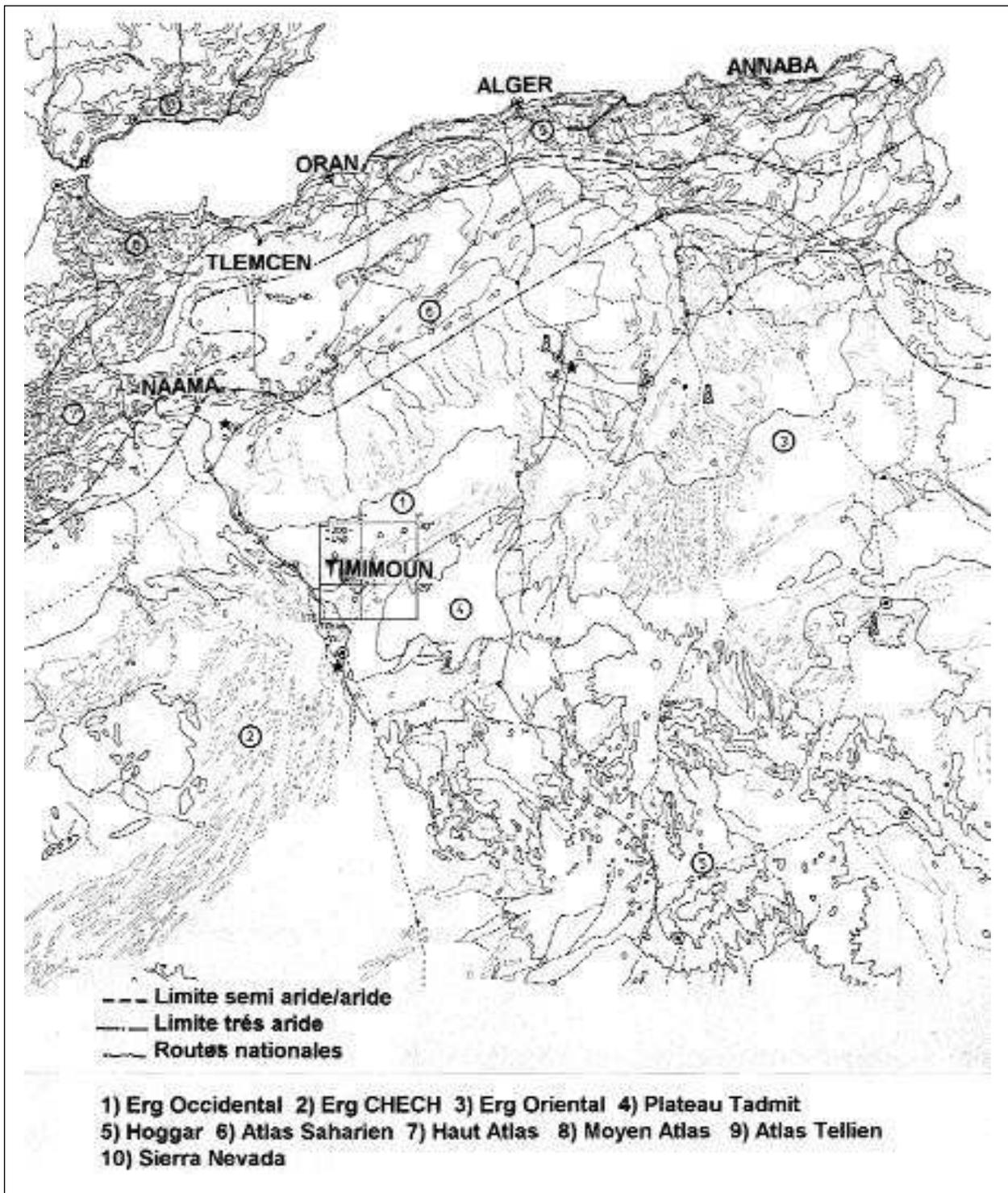


Depuis quelques décennies, divers facteurs ont profondément transformé les modes traditionnels d'utilisation de l'espace pastoral. Les études manquent encore pour en établir la chronologie et pour évaluer leur rôle respectif dans le processus de transformation, de telle sorte qu'on ne peut les classer que très approximativement par ordre d'importance.

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.

La création de forage joue un rôle de polarisation des groupements d'origine différente. Les ressources en eau, apportés par des investissements de l'état induisent une fixation des éleveurs qui avaient autrefois l'habitude de fréquenter ces espaces pour le pâturage.

La région étudiée dans son contexte géographique



La montée en puissance des grands éleveurs, pratiquant une politique individualiste d'utilisation des parcours est un facteur majeur de déstructuration du système traditionnel. Les moyens offerts par le camion pour le transport de l'eau et pour l'exploitation des pâturage 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'achaba 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.

Dans les hautes plaines occidentales algériennes, la nature des faciès pastoraux, leurs productivité et leurs saisonnement imposent aux éleveurs un minimum de mouvement afin d'assurer les besoins alimentaires de leurs troupeaux et de minimiser le recours aux produits de l'agriculture et du marché, c'est ainsi que sur la Hmada Bet Touadjine (entre les piémonts sahariens et le grand erg) dépourvue de toute ressource en eau et pratiquement inaccessible aux traditionnels éleveurs steppiques, les éleveurs de la région sud de Tlemcen (Ouled Nhar, Cheraga et Gheraba), et Hmyan de Mecheria amènent leurs troupeaux, camions et citernes dès qu'ils savent qu'une précipitation locale a fait germer la végétation. Par contre, le nomade démuné à tendance à se replier sur une partie de son arch et à s'y fixer, tendant inéluctablement à désertiser le pacage.

Le déplacement de cure salée est d'une importance capitale pour l'éleveur, celui-ci s'effectue vers Chott Chergui ou Chott Gherbi au nord-ouest de Nâama, conduisant les animaux sur des pâturages riches en *Atriplex* local ou autres Salsolacées à forte teneur en sel. Ces déplacements peuvent atteindre jusqu'à 100 km.

En retour, la région des Hautes-Plaines occidentales reçoit des effectifs d'animaux en provenance de plusieurs régions (Djelfa, Boussaada, Ouled Nail) qui stationnent dans les zones propices tel Mekalis près de Aïn Sefra. Ces puissants éleveurs de la steppe centrale imposent une certaine hégémonie sur les bons herbages de Chih et Rtem, car dotés de moyens mécaniques et d'une logistique puissante.

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 au semi-remorque), le 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.

Dans la région de Nâama, frontalière avec le Maroc Oriental sur 256 km, le mode central de l'échange consiste dans la contrebande ; là aussi, les moyens de production et d'échange ont été transformés dès lors qu'aux moyens traditionnels (âne, mule) se substitue le Gak.

Les principales caractéristiques du camion Gak

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

Source: Direction des transports, Wilaya de Naama.

Dans la seule wilaya de Nâama, le service du transport recense plus de 1600 camions en état de circulation. 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.

Notre enquête souligne que 95% des éleveurs nomades dans la wilaya pastorale de Nâama 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.

Le camion appartient parfois au sédentaire propriétaire du troupeau et non à l'éleveur nomade mais il est omniprésent.

L'enquête menée auprès de certains éleveurs de la région confirme l'attachement de l'éleveur aux "vertus" du camion et personne n'évoque ses méfaits pourtant visibles sur les parcours steppiques.

**MODE DE CONDUITE DU TROUPEAU ET ROLE DE LA MECANISATION
EN MILIEU ARIDE**

**ANCIEN SEDENTAIRE (OULED SENDAN)
ACTIVITE : ELEVAGE + ACTIVITE ANNEXES
NOMBRE UNITE ZOOTECNIQUE OVINE : 2500 UNITES**

MODE DU GARDIENNAGE DU TROUPEAU

**8 TENTES FIXES LOCALISEES A PROXIMITE DU GRAND
CENTRE STEPPIQUE DE LA WILAYA NAAMA.**

1 Berger des Ouled Sendan 1 Berger des Megan 3 Berger Mejadba 1 Berger Akerma 1 Berger Ouled S'Ror 1 Berger S.Ali (Maroc)

**LE MODE DE PAIEMENT EST REGI PAR UN CONSENTEMENT
ENTRE PROPRIETAIRE ET BERGERS**

2 Bergers sont Payé à 1200 DA/Mois 2 Reçoivent 48 UZO/an 2 ont 26 UZO/AN 2 ont 26 UZO/AN

**EN PLUS DU GARDIENNAGE DU TROUPEAU DU PROPRIETAIRE
LES BERGERS POSSEDANT CERTAINS TETES D'OVIN**

120 UZO ET Camions (Fils du Propriétaire) 0 15 UZO 40 UZO 80 UZO 50 UZO 40 UZO 15 UZO

COMPLEMENTARITES ENTRE MILIEUX

Transhumance d'Hiver (AZABA)
5 mois de l'année (90 % du Cheptel est déplacé soit 2200 UZO par camions en direction de HAMADA BET TOUADJINE

Transhumance d'été (ACHABA) 50 % du cheptel est déplacé vers Melaikou (TIARET). Location des chaunes à raison de 300 DA/ha pour 4 mois.

MODE DE CONDUITE

RATION ALIMENTAIRE PAR UZO

7 Bergers (Fils des Premiers)
400 300 300 300 300 300 300

1 Kg de Concentré pour 1 UZO

- Abreuvement à partir de BNOUD Citerne de 3000l/j

Source : Enquête Terrain

Selon les zones, la distance totale moyenne journalière parcourue par les troupeaux varie du simple au double (6 à 14 km). Les troupeaux astreints à se déplacer sur les grandes distances sont ceux de la zone méridionale, là où ils sont concentrés. Par contre, dans la zone de Tioutoet Asla, le déplacement est faible, car les formations végétales sont accessibles rapidement aux troupeaux. Quelle que soit la distance séparant les massifs forestiers (Djebel Aïssa) du lieu de stationnement des troupeaux, le parcours est pratiqué et son intensité est sensiblement identique. La distance minimale parcourue est de 6 km, compte tenu de la faible qualité fourragère des espèces herbacées de la région ainsi que la faible quantité de celle-ci, il semble que l'animal parcourant ne peut trouver sa ration d'entretien, très rarement une quantité suffisante pour la croissance. Ceci signifie que le parcours pratiqué ne peut subvenir aux besoins alimentaires des troupeaux pour la croissance et la production de viande.

Itinéraires des transhumants par camion Gak, Wilaya de Naama

	Période hivernale	Période estivale
Asla-Boussemgoun	Asla - Ain Ouarka - Teniet Djemel - Teniet Ez Zebouj - Lohat El Hadjar - El Hamada - Ain Soum - Djebel El Haimeur - Oued Namous - Hamada - Bousmeghoun - Noukhila.	Asla - Nâama - Mekmen Benamar, El Aricha - Sebdu - Tlemcen - Asla - Nâama - Mecheria - Bougtob - Kheiter - Sidi Bel Abbes
Djenien Bourezg	Hadjret Domis - Sidi Benaïssa - Nif Rih - Chebka El Beida - Saf Saf - Hamada - Boukouba 100% des effectifs nomades de Ouled Goutaib	Djebel Bouzg - Domis - Daiet El Kerch - Oglat - Founassa - Ben Ikhou - Djebel Tachtouft. 100% des effectifs nomades des Ouled Abdallah - Qotaieb, Merinet.
Tiout	Tiout - Oued Namous - Benoud 50% des effectifs	Restreint vers Nâama 20% des effectifs
Aïn Bekheul	90% des effectifs	
El Biodh	El Biodh - Ain Ouraka, El Abiodh Sidi Cheikh - Benoud - El Abiodh, Arbaouet, Oued Namous. El Biodh, Ain Sefra, Beniounif 40% des effectifs nomades de Rezaina Gheraba transportant 2000 UZO	El Biodh - Telagh - Bel Abbes - Saida
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 éviter l'engraissement, le coût de transport est de 5000 DA	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'hectare est loué 600-700 DA pendant 4 mois.

Pour vérifier cet aspect, Benabdelli a procédé à des mesures au niveau d'un espace similaire (espace steppe 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.

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) sont peu efficaces face à la vulnérabilité des systèmes aquifères locaux. Le Gak de part 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 :

- le tarissement des points d'eau ;
- 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.

En conclusion, 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 Nâama (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". La mécanisation a fondamentalement révolutionné les pratiques 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 pousse de la végétation. Les livraisons permanents et régulières d'aliments de bétail, surtout l'orge, facilité 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 arch et de la régulation sociale traditionnelle par les représentants coutumiers des familles et des groupes.

Références

- **Duvigneau G.**, "Le pastoralisme nomade existe-t-il encore ?" *Aménagement et Gestion du Territoire*, Application en Algérie, 1990-1992, Université de Nice Sophia-Antipolis.
- **Réseau Parcours (CIHEAM)-FIDA**. Projet de développement de l'élevage et des parcours de l'Oriental, Rapport Technique, 1997
- **ICEM**. *Technologies nouvelles et enjeux socio-économique*, Publisud, 1991.
- **Laaradji M.S**, Nâama "La contrebande du cheptel, une réalité économique" *Quotidien d'Oran*, juillet 1997, p. 17.
- **Benslimane M.**, *Ressources hydrique et rôle du Gak*, réflexion d'expert, ANAT

