D'ADRAR À BÉCHAR

Détour par les ksour...

Faire le trajet d'Adrar à Béchar vous conduit à parcourir 600 km à découvrir toute une région pleine de richesses et de paysages féeriques. Foum Lekhneg marque la limite des frontières des deux wilayas que traverse un oued appelé Oued Messaoud et qui pouvait couler jusqu'à Reggane.

Mais pour le projet de tenir là sa première bombe atomique en 1960, le lit de l'oued fut carrément stoppé. Des blocs de plusieurs tonnes ont été utilisés par les Français pour le dévier. Aujourd'hui, lorsque la crue se déchaîne, la route reliant ces deux villes (Adrar et Béchar) se retrouve coupée à la circulation. Certes, des travaux sont en cours pour la réalisation d'un pont, mais en attendant son inauguration, les usagers de la route demeurent tributaires du débordement de cet oued indomptable. Après avoir parcouru 250 km, vous atteignez Kerzaz, daïra qui relève de la zone territoriale de Béchar.

Ce qui frappe le passager, c'est la masse d'élèves qui se regroupent des deux côtés de la chaussée et sans hésitation, ils la traversent régulièrement avec tous les risques encourus. Rien ne les protège du danger qui les guette à chaque instant, car au moindre faux pas, c'est le drame garanti. On laisse faire ! Une fois, au cœur du centre-ville, les séquelles des dernières pluies sont encore visibles. En effet, l'oued est sorti de son lit et une partie de la ville s'est retrouvée paralysée, coupée au sud par Foum Lekhneg et au nord par l'oued de Abadla. D'ailleurs, à une cinquantaine de kilomètres de Kerzaz, la commune de Ouled Khodeïr est toujours coupée du reste du monde et ses habitants continuent pour leurs déplacements éventuels de traverser ce cours d'eau à pied. Une situation qui perdure. De part et d'autre de l'artère principale qui scinde l'agglomération de Kerzaz en deux, des magasins vous offrent la possibilité de faire ses emplettes et une station d'essence, heureusement ! Les montagnes qui l'entourent permettent difficilement son extension. Avant de la quitter, vous êtes obligé de passer par un contrôle de sécurité, un contrôle permanent.

Puis à une soixantaine de kilomètres plus loin, la daïra d'El-Ouata, qui possède quand même un collège et un lycée. La nouvelle petite ville coïncide avec l'ancien ksar dont les habitants conservateurs attachent une importance particulière à leurs traditions ancestrales et à leur culture. D'ailleurs beaucoup de maisons, bien qu'elles soient vétustes, à cause du matériau de construction (*toub* ou pisé) utilisé conservent encore le cachet architectural typique à cette vaste région qui n'a pas fini de nous étonner. Nous reviendrons en détail sur ses valeurs intrinsèques.

Le collège d'El-Ouata en préfabriqué accueille une multitude d'élèves avides de savoir qui sont parvenus à percer dans divers domaines. La nouvelle petite ville est beaucoup plus animée, par ses cafés, restaurants et magasins qui connaissent une affluence non négligeable grâce aux nombreux arrêts et escales des bus qui assurent la liaison Adrar-Béchar. Cependant, des

Photo : DR

efforts restent à faire pour la sortir de cette enclave.

A 30 km d'ici, la daïra de Beni-Abbès est surtout connue pour la célébration de Mawlid ennabaoui. Un événement religieux qui attire de nombreux visiteurs et touristes venus assister à cette parade où les fusils font parler la poudre. Un spectacle envoûtant !

Béni-Abbès est connue pour la qualité de son eau, une eau vieille de 5000 ans et qui recèle de nombreuses particularités qui apportent un bienfait à l'organisme. Mais ceci contraste avec la ville elle-même. Un silence abyssal vous surprend à l'entrée de la ville et le vide vous enveloppe. Béni-Abbès n'a pas beaucoup changé par rapport aux année 1980.

Certaines constructions et arcades en pisé menacent de s'écrouler. Heureusement pour ses habitants, la ville est construite sur les hauteurs en forme de scorpion et n'a pas eu à subir les caprices de l'oued qui a causé des dégâts énormes lors des dernières intempéries dans les villes de Béchar, Kerzaz, Abadla... La voirie aurait besoin d'une bonne réfection pour mettre fin aux cavasses et nids-de-poule, véritable cauchemar des automobilistes. Son histoire mérite d'être mieux relatée avec plus de détails, ce que nous ferons lors de nos prochaines éditions. Ici point de klaxons assourdissants, ni de paroles obscènes proférées sans retenue. Les traditions, les valeurs et le respect humain obligent les citadins à plus de rigueur. Une fois hors de Béni-Abbès, sur la Nationale 6, une plaque vous indique que vous pouvez utiliser ce raccourci afin de rejoindre le ksar d'Igli. A l'entrée, la route a subi des dommages des eaux très importants et vous êtes obligé de prendre la déviation. Igli est surtout connu pour son usine de lait en sachet, ses légumes et surtout pour le savoir-faire de ses habitants qui demeurent maîtres incontestables dans la construction. Ils accomplissent des travaux remarquables et sont très sollicités par le privé.

D'Igli, la route se dessine en bon enrobé pour rejoindre Taghit, ville légendaire connue surtout pour son immense dune de sable où le ski se pratique faisant la joie des bambins et autres curieux. Notre visite coïncide avec la tenue du Festival du film international le Taghit d'or. Le chapiteau, une immense tente (*kheïma*), est dressé et sert de lieu de projection. Beaucoup de touristes et de nationaux sont présents. Sa palmeraie offre une vue imprenable et panoramique qui vous coupe le souffle. Cette vue est tellement fascinante qu'elle vous fait douter de la réalité. On dit souvent «Voir Venise et mourir», mais ici nous devrions dire voir Taghit est revenir. Ses habitants sont simples et modestes et vivent en parfaite harmonie avec les visiteurs. Mais ce qui surprend le plus, c'est son entrée où se dresse une immense arcade, signe de bienvenue, mais comble de l'ironie, complètement fissurée, elle menace de s'effondrer et défigure entièrement la belle image de cette ville envoûtante. Pourtant, elle nécessite peu de moyens ; il faudrait simplement y penser...

La liaison entre Taghit et Béchar est dangereuse à cause des nombreux virages qui sont parfois à l'origine de nombreux accidents.

Enfin, on parvient à Béchar, ville hétéroclite, aux nombreuses facettes où sévit un brassage de populations.

A l'entrée, vous avez droit à un spectacle désolant, un tas de sachets en plastique multicolores accrochés à des broussailles défigurent ce paysage vide. Et nous retrouvons l'indétronable poste de contrôle de sécurité qui opère non pas des contrôles systématiques mais «à l'à-peu-près» selon la tête peut-être du conducteur. Dans le même contexte, interrogé à propos de ces personnes qui cherchent à quitter le pays par n'importe moyen, parfois au péril de leur vie, un jeune s'exprime et explique que «chez nous, il y a beaucoup de harraga parce qu'il y a des *hagara*». Une fois à l'intérieur de la ville de Béchar des dos d'âne sont installés n'importe où et la circulation représente un vrai casse-tête pour les conducteurs. Une seule et unique voie pour se rendre au centre-ville. Un véritable tohu-bohu où les piétons irrespectueux faisant fi du code de la route, traversent quand et où ils veulent. C'est la loi du plus audacieux. Il faut avoir les nerfs solides et beaucoup de patience. Si des travaux on été entrepris pour l'embellissement de la ville (éclairage, périphériques), ils demeurent encore timorés et méritent un suivi régulier et permanent. C'est une ville qui promet et qui est vouée à un avenir radieux si on en prend soin. C'est là le récit d'un voyage duquel il faudrait retenir cet adage : «Les voyages forment la jeunesse.» Alors à vos agendas.

El Hachemi S.

LA VOIE FERRÉE TIZI-OUZOU–OUED-AÏSSI

La longue histoire d'un petit projet

La longue histoire d'un petit projet, l'extension de la voie ferrée Tizi-Ouzou—Oued-Aïssi, d'une longueur de 14,5 km, comporte 5 ouvrages totalisant 600 ml, 3 tunnels de 1 027 ml, 4 gares dont 3 intermodales, prend fin avec la livraison attendue ces prochains jours du tronçon de 14 km lancé au milieu des années 1990, interrompu en 1998 par manque d'argent et repris en 2004.

L'histoire de ce projet dont la conception daterait de l'époque coloniale est conçue d'abord d'une planification à courte vue puis d'une très longue tergiversation des décideurs de ce pays et pour boucler la boucle, d'une étude apparemment bâclée du tracé qui a omis de signaler les nombreux obstacles qu'allait rencontrer sa réalisation.

Les tentatives de déterrer le projet remontent au début des années 1980, son utilité économique et sociale était déjà soulignée par les acteurs économiques, notamment ceux opérant au niveau de la zone industrielle de Oued Aïssi, la presse en a fait l'écho à maintes reprises avant que l'on décide sous l'impulsion de Mohamed Nedir Hamimed, wali de l'époque, de lancer concrètement le projet sur le terrain. Ceux qui croyaient à sa réalisation dans les délais impartis à l'époque ne tarderont pas à déchanter quand la décision fut prise quelque part d' arrêter le chantier juste au moment où certaines parties des gros œuvres sortaient du sol. Le manque de financement invoqué pour motiver l'injustifiable durera presque 8 ans au grand dépit des acteurs politiques et économiques locaux qui n'ont pas cessé de réclamer la reprise de l'extension, plaidant les raisons économiques et sociales attendues en aval.

Au fil des années, les résultats escomptés du projet d'apparence modeste, 14 km, devenaient évidents pour tous. Son rôle dans le transport de marchandises et de voyageurs, dans le redéploiement de moyens de transport, dans la décongestion de la circulation au niveau du chef-lieu de wilaya et dans sa dépollution est illustré par des chiffres pesant lourds dans le développement de la wilaya. 8 562 véhicules de transport transitent quotidiennement par la ville de Tizi-Ouzou plusieurs fois par jour avec 60 000 voyageurs, sans compter les véhicules particuliers dont le parc s'accroît de jour en jour. Le transport ferroviaire de marchandises et de voyageurs, maintenu dans un rang dérisoire de 0,041 % comparé au transport routier, a devant lui un objectif de 2 millions de voyageurs par an dans le cadre de la réorganisation des transports, notamment au niveau du chef-lieu de wilaya et plus de 800 000 tonnes de marchandises au lieu de 3 807 actuellement.

Dans le prolongement de la réorganisation des transports au niveau de la capitale du Djurdjura, il est prévu au quatre coins de la ville des nouvelles gares intermodales devant servir de relais entre les transports routiers et ferroviaires de voyageurs visant par là, à désengorger la circulation à l'intérieur de la ville. Les fourgons et taxis collectifs dont le nombre impressionnant encombre les principales artères de la ville doivent, dans cet esprit, être remplacés par une entreprise de transport urbain dont la mise en place, annoncée pour le deuxième trimestre 2008, n'a pas encore vu le jour.

Si toutes les projections faites parallèlement à l'extension de la voie ferrée se concrétisaient même les véhicules des particuliers pourraient ne pas entrer en ville. Des parkings gardés sont prévus au niveau des gares intermodales autour de la ville. Rappelons que la relance, en 2004, du projet d'extension de la voie ferrée aura été marquée par de nombreux obstacles, les travaux se sont heurtés à l'opposition des propriétaires des terrains traversés par le tracé et même à celle des indus occupants de certains lieux-dits. Il aura fallu beaucoup de temps, de patience, de négociations et parfois de recours en justice et à la fermeté pour vaincre ces oppositions parfois coriaces. Il y eut également des contraintes techniques qui apparaissaient au fur et à mesure de l' avancement des travaux. Ce sont tous ces obstacles, souvent imprévus, qui justifieraient, selon les officiels, le retard accusé pour la réception du projet plusieurs fois annoncée et toujours reportée.

Il semble que la visite dans les prochains jours de Amar Tou, ministre des Transports, survient pour mettre un terme aux péripéties de ce projet et à la longue attente des opérateurs économiques et autres usagers des transports ferroviaires qui aimeraient voir la voie ferrée pénétrer vers les localités du littoral, du sud et de l'est de la wilaya. Ils attendent aussi avec impatience la modernisation de la voie reliant Thenia à Tizi annoncée pour 2010 afin de relier Alger à Tizi en 1 heure 10 minutes au lieu de 2 heures actuellement et d'alléger le trafic routier entre l'Algérois et la Kabylie.

B. T.

TÉBESSA

Près de 24 500 aides au logement attribuées

Près de 24 500 aides au logement ont été attribuées par la Caisse nationale du logement (CNL) dans la wilaya de Tébessa depuis le lancement du dispositif en 2000, apprend-on du directeur de l'antenne locale de cette institution. L'opération a concerné l'habitat rural avec 17 000 aides, le logement social participatif (LSP) avec 7 000 aides et le Fonds national de péréquation des œuvres sociales (FNPOS) avec 400 aides, selon la même source, qui a rappelé que sur 17 000 logements ruraux inscrits dans la wilaya, près de 14 000 unités ont été déjà livrées et les autres le seront prochainement.

La Caisse nationale du logement a accordé également 7 000 aides d'accès à la formule du LSP dont 1 500 logements ont été distribués, 2 000 en cours de réalisation et le reste est en voie de lancement. L'actuel programme quinquennal 2005/2009 et celui des Hauts-Plateaux ont octroyé au total à la wilaya de Tébessa 17 000 habitations rurales, 4 500 sociaux locatifs, 3 500 sociaux participatifs, 3 500 pour la résorption de l'habitat précaire (RHP) et 500 autres dans le cadre du programme de l'Agence d'amélioration et de développement du logement (AADL). Les besoins de la wilaya en logements, toutes formules confondues, sont estimés, jusqu'à fin 2008, à plus de 21 000 unités dont la plupart concerne le logement social locatif, est-t-il souligné à la Direction du logement et des équipements publics.

APS