



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
République Algérienne Démocratique et Populaire
وزارة التعليم العالي و البحث العلمي

Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique
جامعة زيان عاشور-الجلفة

Université Ziane Achour –Djelfa

كلية علوم الطبيعة و الحياة

Faculté des Sciences de la Nature et de la Vie

قسم العلوم الفلاحية و البيطرية

Département des Sciences Agronomiques et Vétérinaires



Projet de fin d'étude

En vue de l'obtention du Diplôme de Master

Filière : Agro-pastoralisme

Spécialité : Gestion des Affaires Agricoles - Finalité professionnelle

Thème

*Contraintes majeures du transport rural dans le
développement rural cas de la commune de Tarmount
(M'Sila)*

Promoteur : M^{me}/ BELKHIRI Fatna

Présenté par :
ABDELKEBIR Ratiba

Soutenu le :

Devant le jury composé de :

Président :	M^r KHALDI Y	M.A.A	Université de Djelfa
Examineur 1 :	M^{me} MEDOUNI Y	M.A.A	Université de Djelfa
Examineur 2 :	M^r LAHOUEL M	M.A.A	Université de Djelfa
Promotrice :	M^{me} BELKHIRI Fatna	M.C.B	Université de Djelfa

Année Universitaire 2017/ 2018



Remerciements

Avant toute chose, je remercie Allah, le tout puissant et miséricordieux, pour m'avoir donné la force et la patience.

J'exprime d'abord mes profonds remerciements et ma vive reconnaissance à Madame BELKHIRI Fatma qui a encadré et dirigé ce travail avec une rigueur scientifique par sa disponibilité, ses conseils et la confiance qu'elle m'a accordée m'ont permis de réaliser ce travail.

J'exprime mes vifs remerciements à Messieurs :

et l'honneur qu'ils m'ont fait en acceptant de faire partie du jury.

Je tiens aussi à remercier Monsieur NADJEH Aïssa pour ses conseils et pour son aide précieuse et le personnel de service technique a daigné répondre objectivement au questionnaire pour la réalisation de ce modeste travail.

Mes vifs remerciements à l'ensemble du personnel de la faculté des sciences agronomiques de l'université ZIYAN Achour de Djelfa et mes collègues de la promotion 2016-2017 (Gestion des affaires agricoles) auxquels je leur dois une immense reconnaissance.

Enfin, je souhaite de tout mon cœur exprimer toute ma reconnaissance et gratitude à mes parents adorés, à qui je dois en grande partie l'aboutissement de ce travail par l'éducation et la confiance qu'ils ont toujours su me donner.

DÉDICACES

Grace Allah...

Je dédie le présent travail

A mon cher père Amar

Pour les grands sacrifices consentis en ma faveur,

Pour l'extrême sensibilité et l'immense tendresse

*Qu'il m'a toujours manifestées et qui font de lui un merveilleux
père.*

Que dieu le garde heureux et en bonne santé.

A Ma chère mère Djamilia ABD ELKEBIR

*Pour le soutien infailible et les sacrifices qui ont contribué à ma
réussite*

*et que ce travail soit pour moi le témoignage de ma très grande
gratitude et reconnaissance.*

Que Dieu te garde heureuse et en bonne santé pour toute la famille.

A mes chers frères : Sofiane et Larbi

et ma seconde moitié : ABD ELKEBIR Saad Et toute sa famille

Que ce travail soit l'expression de ma grande affection

Que Dieu nous garde toujours unis et heureux

Et toute la Famille ABD ELKEBIR sans aucune exception.

Aussi je dédie ce travail A :

Tous mes amis et mes proches :

Asma.K, Soumia.Salah, Sanaa.B, Hadjira.S, Halima, Afaf, Iman,

Karima, mayssoun, Nessma, Hanane, Maria, Rania, zahra, Dalila,

Hadia, Mouna, Mira, Samah, Nasira, Racheda. Dokmane

Je suis très heureuse des ces années passées avec vous.

*A mon encadreur Madame **BELKHIRI Fatma***

A toute la promotion 2016-2017

A Tous ceux qui m'aiment et que j'aime.

ABD ELKEBIR Ratiba

Plan de travail

Liste des Tableaux

Liste des Figures

Introduction1-2

Problématique.....3-4

Hypothèses.....5

Objectifs.....5

Matériels et Méthode

I- Matériels :

Chapitre I-synthèse bibliographique sur le transport rural.....6-11

I-1-les infrastructures rurales.

I-2- le développement rural.

Chapitre II- Les contraintes du transport rural sur le développement

rural.....12-18

II-1-Les contraintes du transport rural.

II-2- les mécanismes d'installation d'un transport rural efficace.

II- Méthodes.....19-22

Chapitre III- Présentation de la wilaya de M'sila et la commune de

tarmount23-36

III-1- la wilaya de M'sila.

III-2- la commune rurale de tarmount.

Chapitre IV- Enquête de terrain relative aux contraintes majeures du

transport rural sur le développement rural au niveau de la commune de

tarmount.....37-50

III- Résultats:

- présentation et analyse de l'enquête de terrain.

* dans la wilaya de M'sila.

* au niveau de la commune de tarmount.

VI- Discussion:

- les solutions ou palliatifs.

SOMMAIRE

- perspectives d'avenir du transport rural.

Conclusion51-52

Bibliographie

Annexes

Résumé

Liste des Tableaux

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 01: Les daïra et la commune dans la wilaya de M'sila.

Tableau 02: Évolution de la Population de la Wilaya.

Tableau 03: Type des routes de la wilaya.

Tableau 04: Répartition du Réseau Routier de la wilaya.

Tableau 05: Etat des Chemins Communaux.

Tableau 06: Le parc automobile de la wilaya.

Tableau 07: Transport Routier des Voyageurs.

Tableau 07: Transport Routier des Marchandises.

Tableau 08: Répartition des Services " Taxis " par commune.

Tableau 09: Situation du Parc Auto mobile par Catégorie.

Tableau 10: Les infrastructures éducatives réalisées dans la commune rurale.

Tableau 11: Les infrastructures socioculturelles et sanitaires dans la commune rurale.

Tableau 12: Les infrastructures administratives.

Tableau 13: Parc automobile de la commune.

Tableau 14 : Tranches d'âge.

Tableau 15 : Niveaux d'instruction.

Tableau 16 : Situation matrimonial.

Tableau 17: Taille de ménage.

Tableau 18: activité.

Tableau 19: Déplacement.

Tableau 20: Propriété du moyen intermédiaire de transport.

Tableau 21: Les destinations des enquêtés (le cheminement suivi).

Tableau 22: la nature de l'objet transporté.

Tableau 23: Coût de déplacement.

Tableau 24: Transport rural.

Tableau 25: le niveau de transport nécessaire (en % de 0% à 100%).

Tableau 26: le système de transport.

Tableau 27: activité économique.

Tableau 28: Les productions agricoles.

Tableau 29: le service de transport dans l'agriculteur.

Tableau 30: la production animal.

Liste de Figures

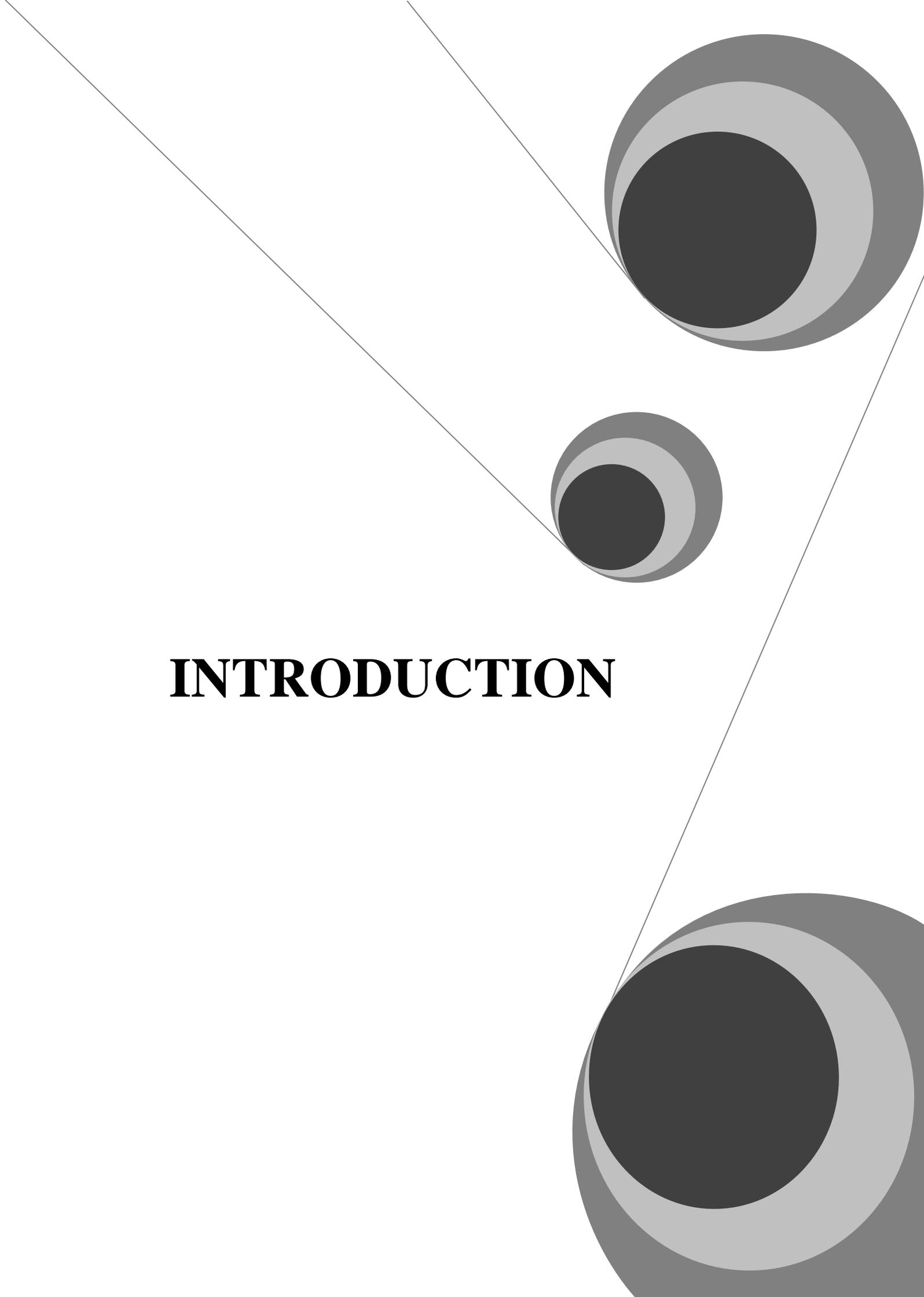
Liste de Figures :

FIGURE 01: Le système de transport

FIGURE 02: Carte de la Wilaya de M'sila

FIGURE 03:réseau routier de la wilaya de M'sila

FIGURE 04: commune de tarmount

An abstract geometric design featuring three spheres of varying sizes and two thin lines. The spheres are composed of concentric circles in shades of gray and black, creating a 3D effect. Two thin lines intersect at the top center and extend downwards and outwards, framing the spheres. The word "INTRODUCTION" is centered in the middle of the page.

INTRODUCTION

INTRODUCTION :

Le transport rural est un secteur essentiel de l'aide publique au développement depuis de nombreuses années. Mais la variabilité des impacts des interventions, conjuguée à l'immensité des besoins de ce secteur, interrogent les stratégies d'investissement ainsi que le contenu des projets.

La question des transports et l'amélioration des conditions de mobilité sont un enjeu central dans un espace rural en perpétuelle évolution. Plus généralement, les nouvelles populations des zones périurbaines et rurales comptent désormais plus d'actifs et de familles, ce qui augmente les attentes en matière de services au public, notamment en matière de transports. Or, la faible densité des espaces ruraux induit des déplacements longs qui sont, en grande majorité, tributaires de la voiture particulière.

Les transports en commun concernent essentiellement les scolaires et une partie de la population se voit handicapée, en raison de faibles moyens de mobilité individuelle et de l'inadéquation de l'offre de transport. Les transports constituent une forte préoccupation des responsables territoriaux, qui appellent à des échanges d'expériences pour mieux articuler les niveaux de décision, notamment pour les déplacements domicile-travail en zone périurbaine. Le développement de l'intercommunalité et l'existence des pays permettent une réflexion à bonne échelle, en lien avec les départements et les régions.

L'essai suivant tente d'appliquer le concept du développement rural en analysant la possibilité et la pertinence d'implanter un système de transport collectif rural dans une région rurale de la commune de Tarmount qui est une de ces régions principalement rurales où le transport collectif rural est incomplet. Aussi, l'évaluation du potentiel d'implantation d'un système de transport collectif rural à Tarmount pourrait éventuellement permettre une meilleure mobilité pour les habitants du territoire avec tous les avantages que cela implique. Il s'agit de l'objectif général de cet essai, et ce, comme un pas vers le développement durable.

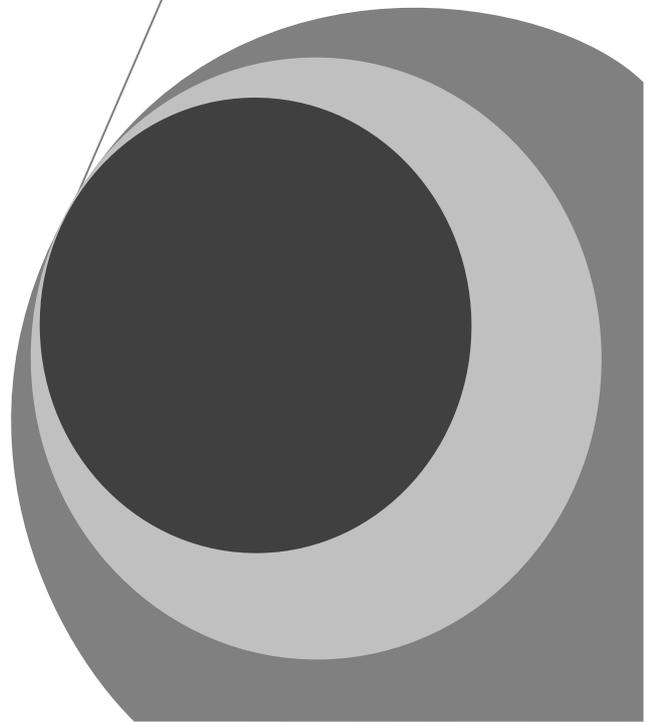
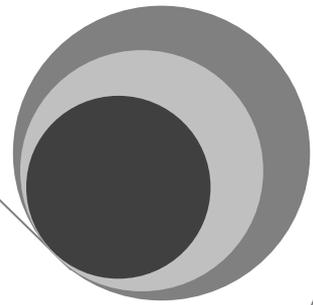
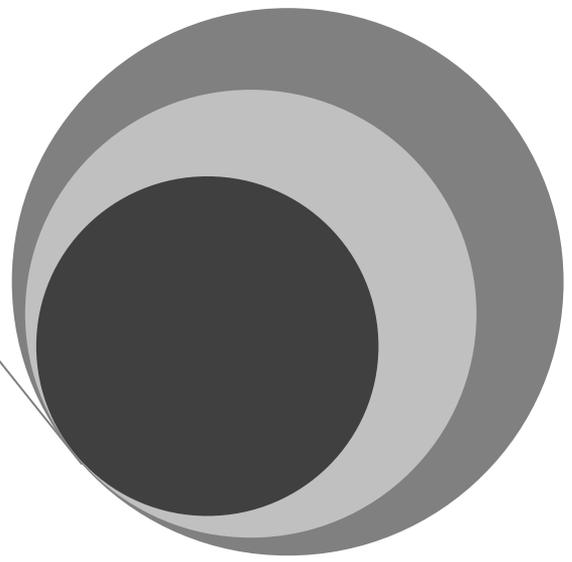
La relation étroite entre le transport rural et le développement rural et la montée spectaculaire des problèmes de transport et des problèmes sociaux qui sont devenus une véritable menace pour la société, en particulier dans les zones rurales isolées, nous amènent à considérer cette question « contraintes majeures du transport rural dans le développement rural, cas de la commune de Tarmount (wilaya de M'Sila) » avec

Introduction générale

beaucoup de soins pour examiner les problèmes les plus importants rencontrés par le transport rural dans ladite zone rurale, dont nous mentionnons entre autres :

- 1-Quels sont les obstacles auxquels est soumis le transport rural?
- 2-Quel est le concept de développement rural et son impact sur le transport rural?
- 3-Quelles sont les solutions et suggestions ou recommandations pour résoudre les problèmes auxquels est confronté le transport rural?

Problématique



Problématique:

Le thème: " Contraintes majeures du transport rural dans le développement rural, cas de la commune de Tarmount (wilaya de M'Sila) " est devenu l'un des sujets les plus importants auxquels les chercheurs sont de plus en plus intéressés.

En effet car le transport rural contribue d'une fort belle manière au développement rural à tout les niveaux (social, économique, culturel et institutionnel).

Les recherches et travaux relatifs au transport en milieu rural se focalisent essentiellement sur : le transport rural et les services de proximités.

La détérioration de la livraison des services de proximité a été la conséquence directe d'un certain nombre de facteurs liés à une logique des marchés.

La notion des services de proximité, aussi bien publics que privés, s'intègre dans ce que l'on appelle "l'économie de solidarité".

Au niveau politique et administratif, il est globalement supposé que le contexte de diminution des finances publiques, les chargements relatifs au système de santé, de l'éducation ainsi que des institutions financières sont directement liés à la concentration des services au niveau des villes et des pôles régionaux où une grande partie de la population établie le bien fondé de l'origine de "l'économie d'échelle".

Les impacts de la logique des marchés sur les populations sont très importants: diminution ou absence d'accessibilité aux services, exclusion d'une frange de la société et pertes de l'emploi dues aux fermetures d'établissements et de points de services au niveau d'une agglomération entraînent automatiquement son déclin.

Enfin il est avéré que "pour vivre et s'épanouir, une collectivité a besoin d'un minimum de services et d'équipement, ce qu'on appelle le seuil de sociabilité"(Vachon, 1991;247).

En milieu rural, le besoin de mobilité est devenu de plus en plus accru et actuellement le lieu de travail n'est forcément par synonyme du lieu de résidence surtout pour la frange de population de jeunes ruraux.

Donc il y a un exode rural d'une partie de la population concernée vers les pôles régionaux et les villes avoisinantes plus dotés de services et infrastructures de loisir.

Aussi pour juguler cet exode rural la politique gouvernementale, en matière de développement rurale, a élaboré et mis en œuvre une stratégie de développement rural durable (SDRD) ayant pour objectifs la revitalisation de l'espace rural et le maintien des populations rurales dans leur lieu d'origine.

Mais cette politique ne peut être efficace que si elle est accompagnée de moyens adéquats avec l'installation des services financiers de proximité et la réalisation d'infrastructures de base

(route, pistes), de structures socio-sanitaires, éducatives, culturelles, et institutionnelles et des services de proximité aussi bien publics que privés.

Afin de permettre une bonne mobilité au sein du milieu rural il faut un service de transport avec des moyens conséquents pour répondre d'une part aux besoins exprimés par la population rurale concernée et d'autre part stimuler le développement local.

Pour cela il faut évaluer les contraintes majeures du transport rural dans le développement rural et répondre aux questions suivantes:

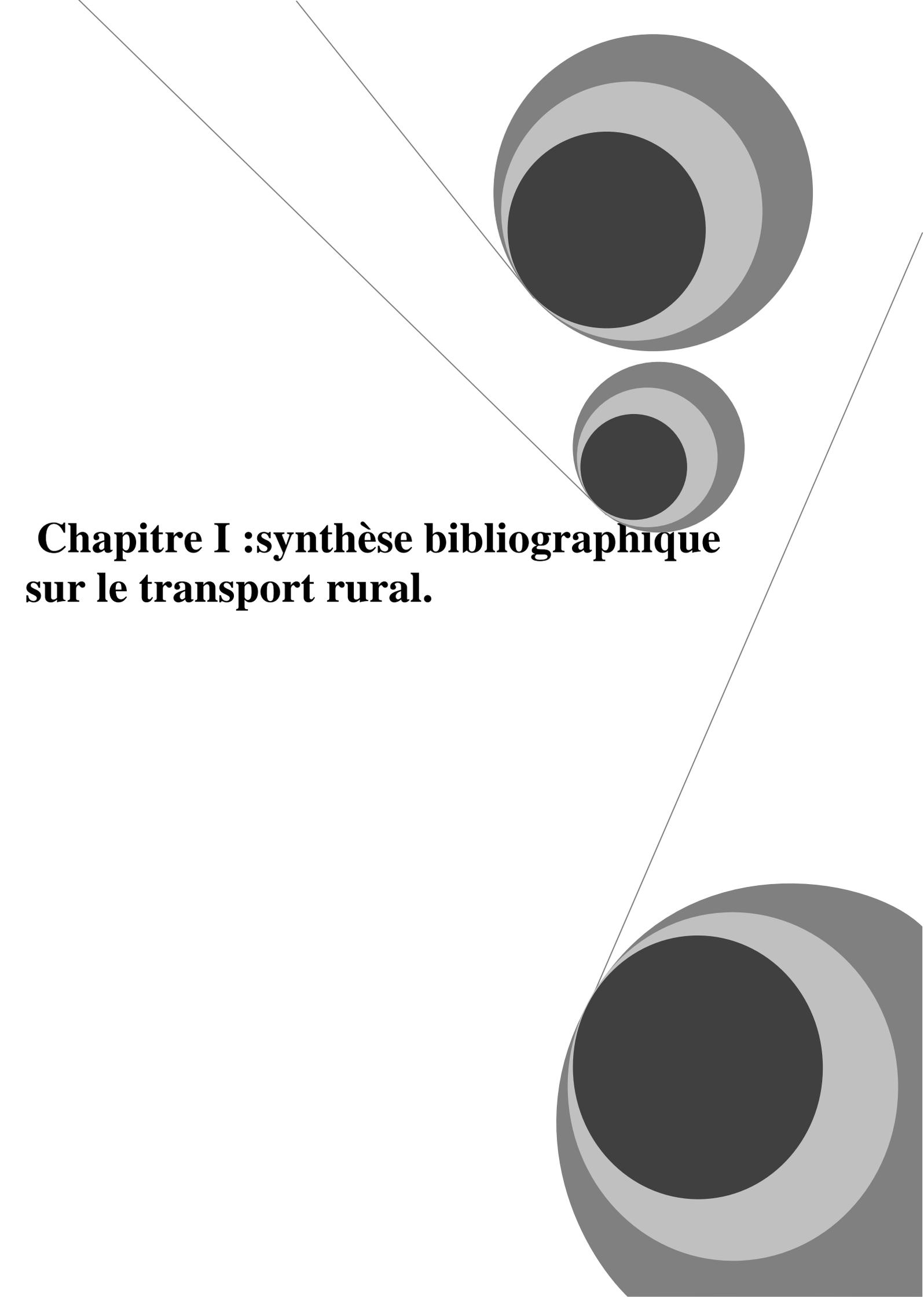
- Quelles sont les contraintes majeures du transport rural dans le développement rural ?
- Le transport rural est-il considéré comme un facteur de stimulation au développement rural?
- Quelles sont les exigences et les attentes futures en matière de transport rural pour permettre un développement rural pertinent?

- Hypothèses:

- ✓ Le cout et la disponibilité et la l'appropriâtes des véhicules sont contraints majeurs.
- ✓ La qualité des routes est une contrainte majeure du transport rural.
- ✓ Le transport rural apporte des avantages économiques et socio agriculteurs ruraux.

- Objectifs:

Nous avons traiter le thème intitulé " Contraintes majeures du transport rural dans le développement rural, cas de la commune de Tarmount (wilaya de M'Sila) " en vue de comprendre et évaluer le fonctionnement du système de transport et son impact sur le développement rural dans la commune de tarmount et de faire des suggestions pour une meilleure pris en compte de transport rural au processus de développement.

The image features a minimalist, abstract design. It consists of several overlapping circles in shades of gray and black, arranged in a vertical sequence. Two thin, light gray lines intersect at the top left and extend diagonally across the page, framing the central text and the graphic elements. The overall aesthetic is clean and modern.

**Chapitre I :synthèse bibliographique
sur le transport rural.**

Synthèse bibliographique sur le transport rural:**I- Infrastructures rurales et développement agricole:**

Le développement rural est important pour la croissance économique dans son ensemble et la réduction de la pauvreté, et les infrastructures rurales sont cruciales pour la réalisation ou l'accélération du développement rural. Déjà, les infrastructures rurales ont été inadaptées dans les pays en voie de développement. Encore plus grave est le constat d'une diminution des investissements en infrastructures rurales dans ces pays depuis les années 1990. La relance des investissements pour la construction de nouvelles infrastructures rurales et l'entretien de celles existantes est nécessaire au développement économique et à la réduction de la pauvreté dans les pays pauvres (Satoru shimokawa Infrastructures rurales et développement agricole Université des sciences et de technologie de Hong Kong).

1-Importance des infrastructures pour le développement agricole:

Un des documents de données techniques pour le Sommet mondial sur l'alimentation, tenu en 1996, a conclu que : « les routes, la fourniture d'électricité, les télécommunications, et d'autres services d'infrastructures sont limités dans toutes les zones rurales, bien qu'ils soient d'importance cruciale pour stimuler l'investissement agricole et la croissance » (FAO 1996, p. 15). Le document a soutenu que de « meilleures communications sont une exigence majeure. Elles réduisent les coûts de transport, augmentent la concurrence, réduisent les marges commerciales et, de cette façon, peuvent directement améliorer les revenus agricoles et les opportunités d'investissements pour le privé » (FAO 1996, p. 15). Ces conclusions sont confortées par plusieurs études sur les infrastructures dans les pays en voie de développement (par exemple, Antle 1984 ; Binswanger, Khandker, et Rosenzweig 1993 ; Fan, Hazell, et Thorat 2000; Mundlak, Larson, et Butzer 2002; Fan, Zhang, et Zhang 2002; Fan et Zhang 2004). Ces études démontrent que l'investissement en infrastructures est essentiel pour augmenter l'accès des fermiers aux marchés d'intrants et de produits, stimuler l'économie non agricole rurale et pour vitaliser les villes rurales, accroître la demande du consommateur dans les zones rurales, et faciliter l'intégration des zones rurales moins favorisées dans les économies nationales et internationales (Satoru shimokawa Infrastructures rurales et développement agricole Université des sciences et de technologie de Hong Kong).

2- Infrastructures rurales et réduction de la pauvreté:

Les infrastructures rurales affectent de plusieurs manières l'environnement des pauvres et leur capacité à prendre part à l'économie nationale et internationale. Les effets positifs des investissements d'infrastructures sur les revenus réels, à la fois dans les secteurs agricoles et non agricoles, aident à réduire la pauvreté. Les infrastructures réduisent également la pauvreté directement en rendant disponible et en soutenant la fourniture des services essentiels, tels que l'accès à une eau potable et à un assainissement de base, particulièrement aux premiers stades du développement. L'examen de tels effets des infrastructures est particulièrement important dans le contexte de la réalisation des Objectifs du Millénaire pour le développement (OMD). En outre, le développement humain (par exemple, éducation et santé) repose sur des services qui exigent des infrastructures de base – l'eau et l'assainissement afin de prévenir les maladies, l'électricité pour fournir les écoles et les centres de santé et des routes pour accéder aux équipements (Datt et Ravallion 1998 ; Deininger et Okidi 2003). Le manque d'infrastructures appropriées est un goulot d'étranglement majeur dans les efforts en vue de réaliser les OMD et d'accélérer la réduction de la pauvreté dans les pays en développement.

Dans une analyse globale de l'impact des routes rurales au Bangladesh, Khandker, Bakht et Koolwal (2006) notent une réduction significative de la pauvreté (5-6 %) engendrée par une production agricole accrue, des salaires plus élevés, des coûts de transport plus faibles, et des prix aux producteurs plus élevés. L'investissement dans les routes rurales conduit également à une scolarisation plus élevée, avec des gains proportionnellement plus élevés pour les personnes pauvres que pour les non pauvres. Plusieurs études estiment les effets des investissements dans les infrastructures sur la pauvreté (Satoru Shimokawa Infrastructures rurales et développement agricole Université des sciences et de technologie de Hong Kong).

3- Infrastructures rurales, compétitivité internationale, et mondialisation:

L'insuffisance nationale des infrastructures rurales est un goulot d'étranglement important à la réalisation des bénéfices de la libéralisation du commerce international et d'autres aspects de la mondialisation. Sans investissements significatifs dans les infrastructures rurales et les institutions connexes, les pays en voie de développement

à faible revenu et les communautés à faible revenu ne seront pas entièrement intégrés dans le processus de la mondialisation économique.

L'expérience récente de la Chine illustre ce point. Pendant la période de réforme de la Chine, la tendance vers des économies duales a été aggravée, dans la mesure où une grande part de la population rurale – en particulier ceux vivant dans des zones éloignées – est tombée davantage dans la pauvreté tandis que la population urbaine et les personnes vivant dans les zones rurales avec de bonnes infrastructures ont bénéficié de l'ouverture de l'économie vers le commerce. Indépendamment des problèmes moraux et des gains économiques manqués, un tel développement est susceptible de créer une instabilité sociale.

Un des déterminants clés de la compétitivité internationale est la disponibilité d'infrastructures nationales adéquates et efficaces. De meilleures infrastructures nationales peuvent contribuer à la compétitivité internationale par au moins trois canaux : amélioration de la compétitivité prix, amélioration de la compétitivité hors prix, et attraction des investissements directs étrangers (Satoru Shimokawa, Infrastructures rurales et développement agricole, Université des sciences et de technologie de Hong Kong).

II- le développement rural:

1-La politique de Développement Rural:

La Politique de développement rural fait référence au « développement » du « rural»;

- Le territoire “rural” a des caractéristiques spécifiques et déterminées, et il faut adopter une politique qui ait comme objectif stratégique le développement de ce territoire;
- Le développement d’un territoire signifie l’augmentation de la durabilité et de la viabilité économique, environnementale et sociale de cette zone;
- Le territoire est la zone, la région, à l’intérieur de laquelle vivent différents sujets économiques, sociaux, et environnementaux qui exercent différentes activités, ont besoin de différents services, différentes infrastructures etc.
- Sur le territoire rural vit une communauté organisée qui a droit à une politique et à une gouvernance adéquate répondant aux besoins que cette communauté exprime.

Seule une politique de développement rural intégrée et cohérente est en mesure de répondre aux exigences de développement durable de la communauté rurale.

Dans le territoire rural, surtout pour les pays de l’Afrique de l’Ouest, le rôle d’épine dorsale économique, sociale et environnementale est tenu par l’agriculture. Elle mérite donc une attention particulière, non exclusive, mais intégrée et intégrable avec les autres composantes de la production, sociales et environnementales du territoire rural dans la définition d’une politique de développement rural guidée par l’objectif stratégique de répondre aux exigences de développement de l’ensemble des zones rurales. Une agriculture capable d’être une composante essentielle et une source de richesse et non d’appauvrissement du territoire rural où elle agit; une agriculture à même d’être pluri fonctionnelle de façon à offrir au territoire rural des services et des biens dérivant des multiples fonctions économiques, environnementales et sociales, qu’elle peut et doit fournir pour être et rester compétitive (article La politique de développement rural).

2- Les principes de la Politique de Développement Rural:

1. La multifonctionnalité: elle nécessite la rémunération des exploitants agricoles non seulement pour l’activité primaire qu’ils effectuent, c’est-à-dire la production de biens agricoles et alimentaires, mais aussi pour les services qu’ils sont en mesure

d'offrir à la société en termes de biens publics, comme la typicité, la sauvegarde de l'environnement, du paysage agricole et des traditions rurales.

2. L'approche plurisectorielle: elle désigne la poursuite d'un objectif de renforcement de l'économie rurale dans son ensemble. En fait, il s'agit de démarrer une approche de type intégré qui mette en relation tous les secteurs – non seulement le secteur agricole qui opèrent sur le territoire.

3. L'efficacité: la politique de développement rural doit être mise en place à travers des programmes stratégiques intégrés et à long terme, de façon à diriger au mieux les instruments financiers, physiques, humains, vers la poursuite des objectifs préfixés.

4. La simplification: la réglementation doit être accessible et sûre dans le temps, avec des interventions aussi sur le plan procédural et des normes.

5. La flexibilité: elle permet d'articuler la programmation grâce à un éventail de mesures d'intervention intégrée et d'objectifs prioritaires adaptables aux exigences des territoires ruraux.

6. La subsidiarité: elle implique une forte décentralisation programmatique et de gestion, ce qui favorise les utilisateurs finaux du territoire rural.

7. La transparence: elle représente un élément crucial dans l'élaboration et dans la gestion des programmes de développement rural. Elle est réalisable à partir d'un parcours de programmation, de gestion et de monitoring qui implique les sujets intéressés (article La politique de développement rural).

3- Le concept de développement rural:

Le développement rural est le processus visant à développer la vie rurale, à améliorer sa qualité, à apporter un soutien économique aux habitants des zones rurales et à définir le développement rural comme l'utilisation des terres agricoles par la mise en valeur des ressources naturelles. Le développement rural est également la construction d'une société rurale fondée sur un ensemble de fondations visant à favoriser la croissance rurale dans de nombreux domaines tels que l'éducation, les soins de santé, les infrastructures et autres (article La politique de développement rural).

4- Objectifs de développement rural:

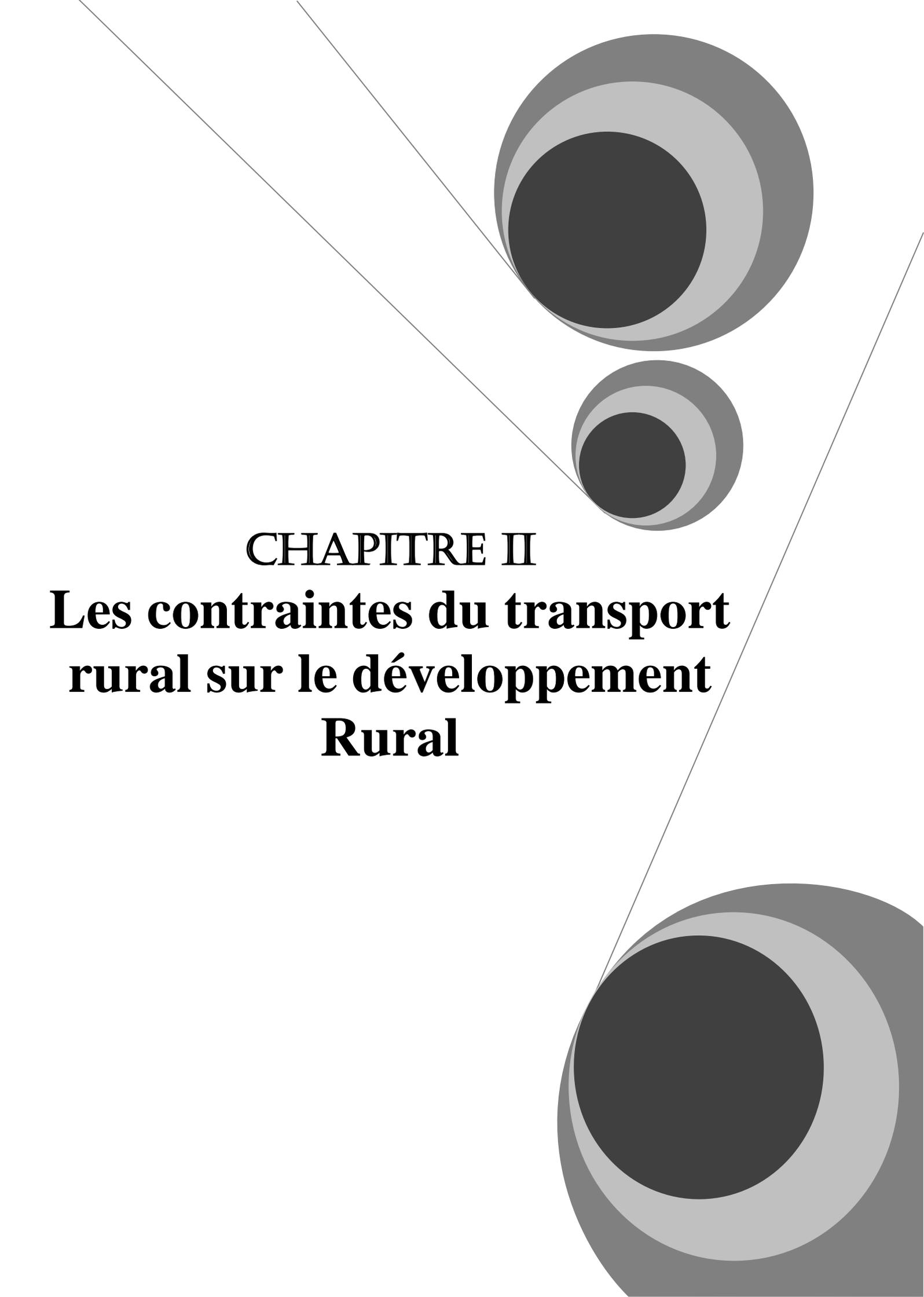
Bénéficier de toutes les terres arables, qui contribuent à la fourniture de nombreuses ressources naturelles qui soutiennent le développement rural. Trouvez les meilleurs moyens d'aider à améliorer la vie rurale. Répondre aux besoins fondamentaux de la

population dans les zones rurales et améliorer leur niveau de vie. Contribuer à la fourniture d'un soutien économique aux campagnes, ce qui contribue à réduire la propagation de la pauvreté dans la population. Fournir des établissements d'enseignement public dans les zones rurales, qui contribuent à l'élimination de l'analphabétisme (article La politique de développement rural).

5- Les fondements du développement rural:

Le succès du développement rural dans la réalisation de ses objectifs dépend de l'existence d'un ensemble de principes clés:

L'évolution de la production agricole: qui contribue à augmenter la part de la part rurale dans le produit intérieur brut, ce qui se répercute positivement sur la population, ce qui conduit à augmenter les revenus publics dans les campagnes. Pleine attention à l'éducation et à la santé, en particulier pour les enfants, ce qui contribue à éliminer la malnutrition et à réduire la prévalence des maladies, ce qui conduit à un équilibre social. Surveiller la répartition des revenus: de manière équitable entre toutes les personnes travaillant dans la communauté rurale. Promouvoir la participation des populations rurales à la prise de décision politique: grâce à une représentation politique au parlement. Application d'une série d'études: sur la base de visites sur le terrain, de listes statistiques fournissant des informations précises sur la population, le taux d'emploi et de chômage, le taux de scolarisation et d'autres ratios reflétant la nature de la vie rurale. Moyens d'activer le développement rural Orienter les politiques gouvernementales en faveur du développement rural et apporter leur plein appui à la réalisation de leurs objectifs. La nomination d'un organe administratif auprès de la population rurale, qui travaille à la gestion des affaires locales et publiques dans la communauté rurale, par exemple: le conseil municipal et l'électorat. L'attribution d'une subvention financière aux zones rurales: contribuer à soutenir son économie et son développement dans tous les espaces publics. Travailler à la mise en place d'institutions du secteur public à la campagne: qui sont intéressées par des domaines spécifiques de la société rurale, tels que: les institutions agricoles qui apportent un soutien aux agriculteurs. Soutenir le rôle des organismes privés et internationaux: par la création de succursales à la campagne et contribuer à la fourniture d'une gamme de services à la population rurale, tels que les stades, les bibliothèques publiques, les centres de santé (article La politique de développement rural).

The background features a decorative graphic consisting of several overlapping circles in shades of gray and black, arranged in a vertical line. Two thin, light gray lines intersect at the top left and extend diagonally across the page, framing the central text.

CHAPITRE II
Les contraintes du transport
rural sur le développement
Rural

Chapitre II: Les contraintes du transport rural sur le développement rural:

Le chapitre 2 présente d'abord les contraintes du transport rural en milieu rural afin de bien le différencier du transport en milieu urbain. Subséquemment, les principes du développement durable sont présentés dans le but d'évaluer comment enligner le transport rural dans une démarche de développement durable.

II-1-Les contraintes du transport rural :

La question de la mobilité en milieu rural offre une problématique délicate à traiter car mettant en avant de nombreux enjeux et besoins. En effet, de nombreuses personnes sur ces territoires sont demandeuses de ce type de services et ce quel que soit leur âge, leur sexe, leur catégorie socioprofessionnelle où la motivation de ces déplacements. Cette question des déplacements est donc cruciale et primordiale notamment du fait des évolutions sociodémographiques ayant eues lieu au cours des dernières années voire, à une échelle encore plus importante, au cours des dernières décennies (généralisation du phénomène de péri urbanisation, baisse de la part des actifs travaillant dans leur commune de résidence, accroissement de l'offre et de la demande en matière de loisirs...). De plus, la question de l'évolution de ces mobilités en milieu rural doit être soulevée dans un contexte où la thématique des transports devra s'adapter à des nécessités de développement durable et faire face à l'augmentation des coûts énergétiques qui semblent inéluctables. (DUMAST Antoine;2008- la problématique de la mobilité en milieu rural- mémoire de mastère, Université Bretagne).

-Près de 70 % de la population d'Afrique subsaharienne vit en milieu rural. Le manque d'infrastructures de transport rural (ITR) et de services de transport rural (STR) entrave le développement économique et social des pays africains.

-En Afrique subsaharienne, le réseau routier est constitué à 85 % de routes rurales. Un tiers du PIB africain et 40 % des recettes d'exportation transitent par ces routes.

-Plus de 50 % des infrastructures de transport rural sont en mauvais état en raison :

- ◆ de responsabilités mal définies en matière de maîtrise d'ouvrage et de gestion.
- ◆ d'une mauvaise coordination au niveau central et local.
- ◆ de crédits d'entretien insuffisants.
- ◆ de politiques définies trop loin du terrain.
- ◆ de capacités de planification et de gestion insuffisantes au niveau local.

- ◆ de normes de conception et de méthodes de construction contestables.
- ◆ la qualité et l'entretien des routes.
- ◆ la sécurité des routes.
- ◆ le coût de transport.
- ◆ la quantité des moyens de transport.
- ◆ la propriété des moyens de transport. (article Le Programme de transports en milieu rural)

Le transport rural : une question d'égalité homme-femme:

Très forte inégalité homme-femme Les femmes et les enfants assument l'ensemble des corvées de portage.

Le portage est une tâche essentiellement assumée par les femmes. Elles consacrent plusieurs heures par jour à porter l'eau, le bois de feu ou d'autres produits. (article Le Programme de transports en milieu rural)

Moyens de transport locaux pour le développement rural :

Les moyens intermédiaires de transport tels que les cycles et les charrettes, représentent le chaînon manquant entre les véhicules motorisés, coûteux, et l'effort humain, pénible. A l'aide de nombreuses photographies, l'importance des moyens de transport pour le développement rural est présentée à travers suivants:

Des transports efficaces augmentent la productivité des ménages:

L'utilisation des moyens de transport intermédiaires pour les tâches domestiques, y compris le transport de l'eau, du combustible et de la nourriture, permet d'économiser temps et énergie, surtout chez les femmes et les enfants. L'économie de temps et d'énergie peut permettre d'améliorer la productivité et la qualité de vie des ménages ruraux. Les moyens de transport intermédiaires augmentent l'accessibilité des marchés, des écoles, des services de santé et d'autres services économiques et sociaux. . (Moyens de transport locaux pour le développement rural Paul Starkey)

Les transports stimulent la production agricole:

Les agriculteurs qui ont accès aux transports pensent qu'il est plus facile de se procurer des intrants agricoles tels que les engrais. Les fermiers qui possèdent des charrettes augmentent leur production agricole en utilisant de plus grandes quantités de fumier. Ils augmentent leur production animale en transportant et stockant les résidus agricoles et en transportant leurs récoltes à temps au marché, ils évitent les pertes. . (Moyens de transport locaux pour le développement rural Paul Starkey)

Les transports facilitent l'accès aux marchés:

Le transport entre les fermes, les routes et les marchés est crucial. Les fermiers qui ont des bicyclettes, des charrettes ou des animaux de bât peuvent transporter une plus grande quantité de produits plus rapidement au marché. Ils peuvent voyager sur des distances plus grandes et développent des réseaux de contacts plus larges, ce qui leur donne accès à de nouvelles informations, de nouveaux marchés et d'autres possibilités commerciales. Les moyens intermédiaires de transport favorisent le commerce et l'augmentation de la production et des profits. (Moyens de transport locaux pour le développement rural Paul Starkey)

Le problème du transport en milieu rural:

Le problème du transport dans les zones rurales fait référence aux difficultés que rencontrent les personnes à fournir des liaisons de transport avec les communautés rurales. Faible densité de population dans les zones rurales pour augmenter la difficulté de la croissance exécutable des transports en commun, bien que les personnes vivant dans les zones rurales ont généralement besoin des moyens de transporter leurs marchandises plus que la population urbaine. Des niveaux élevés de possession de voitures peuvent réduire le problème, mais certains groupes ruraux (jeunes enfants, personnes âgées ou pauvres) ont besoin des transports publics. L'augmentation de la propriété des véhicules peut accroître la pression sur le réseau de transport rural existant, ce qui a tendance à réduire la dépendance à l'égard du service de transport public, ce qui encourage une plus grande possession de voiture, créant un cercle vicieux Du déclin du. Service de transport public.

Il existe diverses solutions aux problèmes de transport

Un large éventail de solutions aux problèmes de transport locaux a été développé. Les diverses technologies offrent différentes combinaisons en terme de coût, de poids, de capacité de portage, de maniabilité, de vitesse, de durabilité, et d'esthétisme ainsi que des compromis en terme de modèles. Ce développement est dû en plus grande partie au secteur privé.

Développer les moyens de transport:

- Abolir les effets dissuasifs de la fiscalité.
- Encourager la concurrence et améliorer l'efficacité et la fréquence des services par le biais de la réglementation.
- Faciliter l'accès au crédit pour que les petites entreprises développent leur parc de véhicules.

- Favoriser l'usage de véhicules motorisés à faible coût et promouvoir les Services de transport en commun.

II-2- Les mécanismes d'installation d'un transport rural efficace:

Le système de transport :

Un système de transport rural se définit autour de 3 notions clés : l'accès, l'accessibilité et la mobilité. Le système de transport rural répond aux besoins d'accès des populations: accès aux services sociaux de base, pour leurs besoins quotidiens, pour développer une activité économique comme l'agriculture (en faisant venir des intrants et en exportant des produits). Cet accès est la finalité des populations et nécessite pour être garanti une adéquation entre accessibilité et mobilité. L'accessibilité est la mesure de la possibilité d'accéder à un lieu donné. Elle dépend du positionnement des lieux à atteindre ainsi que des infrastructures de transport les reliant. Ainsi, une école est accessible depuis un village si elle en est proche. Son accessibilité depuis le village peut être améliorée en construisant une route entre l'école et le village. La mobilité résulte, elle, de la capacité à se déplacer sur le réseau. Elle est déterminée par les moyens de transport (individuels ou collectifs) et par les services de transport (publics ou privés) disponibles aux populations. Les bailleurs ont concentré historiquement leurs interventions sur l'accessibilité plutôt que sur la mobilité. En effet, agir sur la mobilité, par exemple en fournissant des moyens de transport de manière individuelle ou en entraînant des évolutions institutionnelles des marchés des services de transport, est beaucoup plus complexe et présente un coût de transaction beaucoup plus élevé que d'intervenir sur l'accessibilité, notamment au travers de la construction ou de la réhabilitation d'infrastructure. Ainsi, le transport rural est généralement synonyme pour les bailleurs d'infrastructure de transport rural (ITR), en particulier routières, bien que le transport par pirogue puisse être développé dans certaines régions rurales qui le permettent. (<https://hal-enpc.archives-ouvertes.fr/hal-01503051> Submitted on 6 Apr 2017).

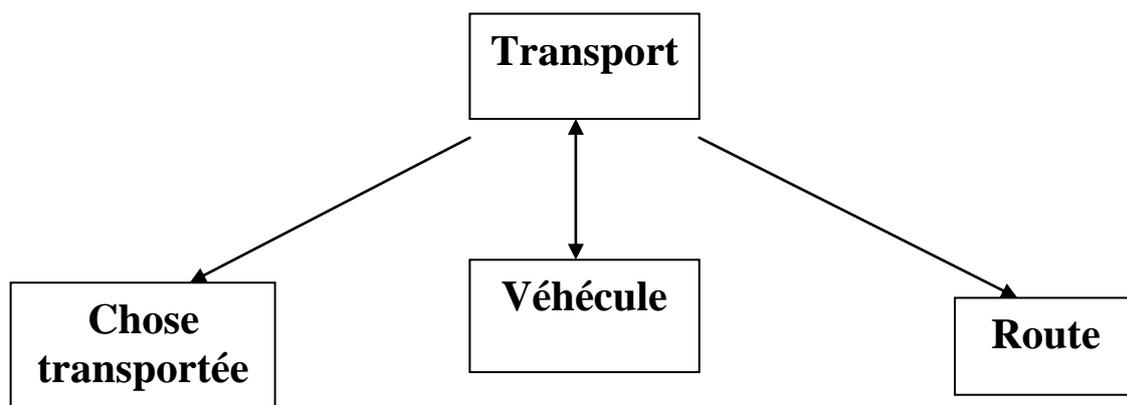


FIGURE 01: Le système de transport

Un système rural de transport efficient est essentiel pour développer l'agriculture et réduire la pauvreté en région rurale. Réduire le coût du transport rural permet d'augmenter le prix perçu par le producteur, donc d'augmenter les revenus de l'agriculteur et contribue à réduire le prix de la nourriture en zone urbaine. Cela permet également de faciliter la distribution en temps opportun des intrants agricoles (ex. engrais, insecticides), d'augmenter la production agricole, d'étendre les surfaces cultivées et de réduire les pertes après la récolte. Cependant, à ce jour, les systèmes ruraux de transport dans la plupart des PED, notamment en Afrique, sont encore loin d'être optimaux.

Les routes rurales à faible trafic (RRFT):

La plupart des communautés rurales dépendent de l'agriculture (ex. cueillette, élevage de bétail, pêche, sylviculture) pour générer leurs revenus ; en conséquence l'amélioration de l'agriculture peut constituer une justification économique pour la construction et l'entretien de routes rurales à faible débit routier. Une étude à Madagascar suggère que de nouvelles routes rurales permettent d'augmenter les revenus des ménages les plus isolés d'environ. Une étude au Pérou a montré que, bien que la réhabilitation des RRFT était associée à des revenus plus élevés, les résidents ruraux avait tendance à réinvestir ce revenu supplémentaire dans l'élevage de bétail, sûrement en raison de l'idée selon laquelle l'état des routes se dégraderait rapidement à nouveau.(Transport Rural et Agriculture Fiche d'Information).

Les véhicules:

Les services de transport rural étant destinés à traiter de faibles demandes en déplacements, les véhicules qui sont utilisés pour les traiter sont généralement de faible capacité.

Les véhicules de moins de 8 places sont donc apparemment les plus utilisés, pour l'exploitation des services de transport.

Les besoins de mobilité en zone rurale sont aujourd'hui majoritairement rencontrés par le biais de l'automobile. Les services de transport développés par les pouvoirs publics ou le monde associatif s'adressent donc, de manière générale.

Le rôle des routes rurales et des services de transport:

Quand l'on sait que dans les pays d'Afrique subsaharienne très peu de ménages vivant en milieu rural possèdent des véhicules motorisés à quatre roues, on comprend dès lors qu'ils ne bénéficieront de la présence de routes rurales que s'il existe des

services de transports motorisés. Les services de voyageurs offerts aux populations rurales sont plutôt faibles; les autocars desservent surtout les routes principales qui se trouvent généralement loin des villages et parce que leur capacité est limitée, ils tendent à se remplir très rapidement. D'aucuns diront que les compagnies de transport officielles étant bien souvent absentes dans nombre de régions d'Afrique, les services de voyageurs fournis par le secteur informel, de nature souvent illégale, sont plus aisément disponibles. En règle générale, hormis les populations résidant à proximité de larges centres urbains ou une petite minorité d'hommes d'affaires ou de fonctionnaires, les ruraux ne se déplacent que rarement en transport en commun. L'utilisation des services de transport de marchandises est elle aussi restreinte. Il existe des exemples où ces services servent à acheminer les cultures en vrac sur les marchés ou encore dans certains cas, à évacuer les récoltes des champs. Cela dit, engager des fonds dans la location d'un camion comporte non seulement un élément de risque mais bien souvent, il faut, par ailleurs, se rendre dans un centre urbain parce que ce type de service n'est pas disponible localement. (Document de synthèse de la Banque mondiale No. 344F Série Région Afrique).

Types de services de transport:

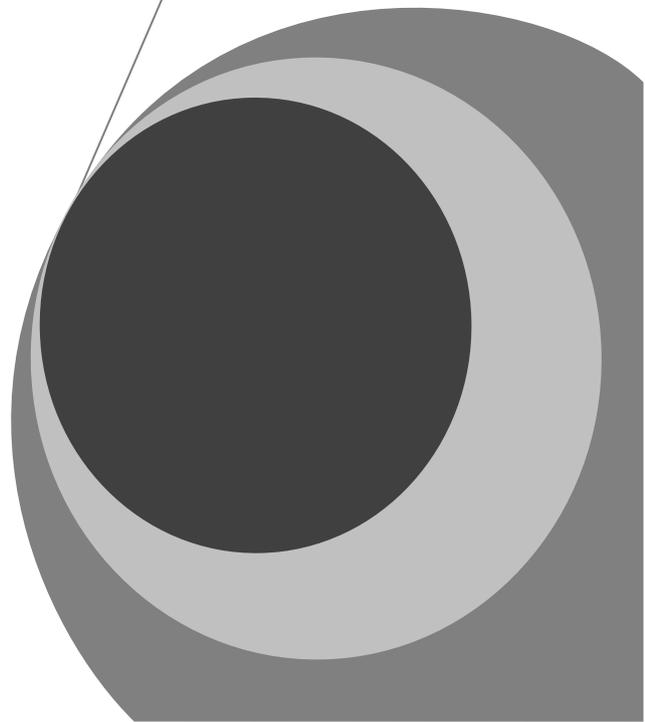
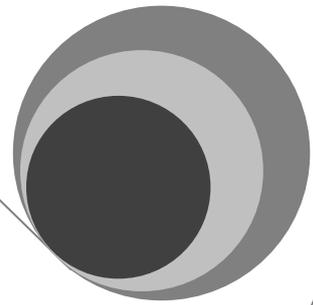
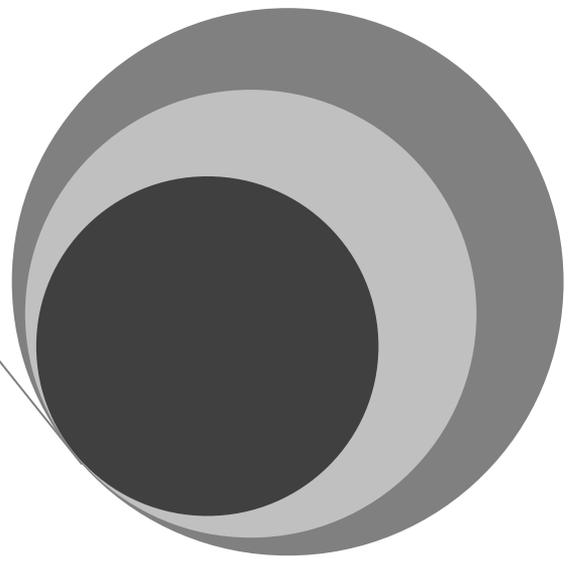
Il est difficile de faire la distinction entre la qualité de la desserte et les services de transport dans la mesure où le système de transport rural motorisé repose entièrement sur ces deux aspects. Les voies rurales se trouvent à la base du réseau routier et raccordent certains villages aux grands axes du réseau assurant ainsi la liaison avec l'économie régionale et nationale. Étant donné que très peu de villageois africains sont propriétaires de véhicules motorisés, ce sont les services de transport qui, en assurant la mobilité et la circulation des marchandises, permettent aux ménages ruraux d'être en contact avec une vie économique plus ouverte. Il existe des cas (Kasama en l'occurrence) où une voie de chemin de fer complète les services de transport routier. Ces services de transport se divisent en deux catégories:

Ceux que les ménages ruraux empruntent pour se déplacer et transporter leurs marchandises moyennant rémunération. , ils se composent de:

- services de bus dont la capacité de charge est généralement importante opérant sur des trajets préétablis et selon des horaires fixes (ce qui ne veut pas dire qu'ils soient nécessairement bien respectés); ces bus sont bien souvent bondés.

- services de ramassage en minibus qui opèrent à partir de grands centres et transportent des passagers et leurs bagages. Ce type de transport se distingue du premier dans la mesure où les arrêts et les horaires peuvent varier; ils démarrent en principe quand ils sont pleins.
- services de location de camions dont on se sert le plus souvent pour une tâche bien spécifique, la commercialisation des récoltes, par exemple.
- services de transport informels - les villageois ont l'habitude de circuler à bord d'un véhicule qu'il rencontre sur leur chemin et de se faire transporter en échange d'une somme d'argent. Au Malawi, par exemple, ce système de transport, connu sous le nom de "matola" est très répandu tout en étant illégal ; enfin de
- services ferroviaires. Les services de transport motorisé de marchandises desservant les communautés rurales peuvent être assurés par des organismes publics, semi-publics.
- des coopératives qui se chargent d'acheminer les intrants agricoles jusqu'aux dépôts;
- des coopératives, des offices de commercialisation ou des négociants qui achètent les récoltes aux cultivateurs.
- des services de livraison de biens de consommation dans les boutiques des villages (boissons non alcoolisées, bière, etc).
- des services de vulgarisation agricole et d'instruction de la communauté;
- des services médicaux et éducatifs (pensons, par exemple, aux cliniques mobiles et aux véhicules qui servent à transporter en urgence les malades).

Méthode



II- Méthodes :

La réalisation du thème de mémoire, Master 2, relatif aux Contraintes majeures du transport rural dans le développement rural cas de la commune de Tarmount (wilaya de M'Sila), a nécessité plusieurs étapes dont :

II-1- Etape 1: synthèse bibliographique

L'étude sur la recherche bibliographique qui a été menée se résume à la consultation de plusieurs mémoires, qui ont traité les contraintes majeures relatives au transport rural dans le développement rural.

Il serait utile de signaler que le thème de notre présent mémoire n'a nullement fait l'objet d'étude de recherche préalable en Algérie et par conséquent c'est une primauté au niveau des universités Algériennes.

II-2-Etape 2: présentation de la wilaya de M'sila et la commune de tarmount

Cette étape traite la présentation de la wilaya de M'sila et de la commune de tarmount sur la base des statistiques de la direction du transport et de la direction des travaux publics de la wilaya relatives à la mobilité des hommes et des femmes dans le cadre de développement rural.

II-3- Etape 3:

Le questionnaire de l'enquête

Le questionnaire simple et compréhensible établi, pour l'enquête relative de la commune de tarmount (wilaya de M'sila).

Après avoir reporté toutes les données relatives à l'enquête de la commune de tarmount.

II-4- Etape 4 : l'enquête sur terrain

Elle met en relief les Contraintes majeures du transport rural dans le développement rural, cas de la commune de Tarmount (Wilaya de M'Sila). Cette enquête a été réalisée quat volet le 1er volet destiné aux services techniques, que nous avons interviewés avec le chef service de la direction des transports dans la Wilaya de M'sila, et la 2ème volet consacrée au questionnaire des usagers des transport, dans lequel 10 conducteurs de véhicules et passagers ont été interrogés, et le 3^{ème} consacrée aux investissements dans le transport rural, dans lesquels nous avons interviewé 10 résidents de la commune de tarmount (wilaya de M'sila) durant la période entre aout/septembre 2018, sur la base d'un questionnaire.

II-5- Choix de la zone d'étude :

Le choix de la zone d'étude est inclus dans le thème de mémoire de mastère à savoir : Contraintes majeures du transport rural dans le développement rural, cas de la commune de Tarmount (Wilaya de M'Sila). En effet la commune de tarmount répond parfaitement à notre

Méthodologie et Etude du milieu

thème de mémoire, vu que Tarmount est une commune rurale et qu'elle présente une carence en matière de transport rural.

Entretiens : Pour compléter les réponses des questions nous avons eu des entretiens avec les ménages de la commune de Tarmount (wilaya de M'sila).

Analyse des résultats du questionnaire : les résultats sont analysés et dépouillés de manière qualitative, sur 10 enquêtes, du fait du type de questionnaire élaboré. Les entretiens complètent l'analyse du questionnaire.

Etude du milieu :

Tarmount est, géographiquement, situé au sud de la wilaya M'sila d'une superficie de 324 Km² représentant 30% de la superficie totale de wilaya de M'sila (*Annuaire statistique 2017*).

Relief :

Le territoire de la commune constitue une zone charnière et de transition entre les deux grandes chaînes de montagnes que sont l'Atlas Tellien et l'Atlas Saharien.

La configuration géographique y est comme suit :

Une zone de montagnes de part et d'autre du Chott El Hodna

Une zone centrale constituée essentiellement de plaines et de hautes plaines.

Une zone de chotts et de dépression avec le Chott El Hodna au Centre Est et le Zahrez Chergui au Centre Ouest. - Une zone de dunes de sable éolien (*Annuaire statistique 2017*).

Climat :

Le climat de la commune est de type continental soumis en partie aux influences sahariennes. L'été y est sec et très chaud, alors que l'hiver y est très froid.

Sur le plan pluviométrique, la zone la plus arrosée est située au nord ; elle reçoit plus de 480 mm par an (Djebel Ech Chouk - Chott de Ouenougha) ; quant au reste du territoire, la zone la plus sèche est située à l'extrême sud de la Wilaya et reçoit moins de 200 mm/an

Les précipitations moyennes annuelles de la wilaya en 2017 sont de 11.90 mm par an.

Les températures moyennes mensuelles de l'année sont de 20 C°, enregistrées au mois plus chaud (Juillet) sont de 32.60 C° et le mois plus froid (Janvier) sont de 7,30 C° (*Annuaire statistique 2017*).

Etude climatique de la station d'étude :

Précipitations :

Les précipitations sont variables d'une année à une autre du point de vue quantité et répartition, avec une température minimale en janvier (7.2°C) et une température maximale (32.5°C) au mois de juillet.

Méthodologie et Etude du milieu

Humidité :

l'humidité relative entre janvier 75% et juillet 25%.

Vent :

Les vents dominants sont du secteur sud ouest pour les saisons d'automne et d'hiver, ils sont du secteur nord au printemps et en été. Par ailleurs signalons que le sirocco vent sec et chaud souffle en été.

La croissance démographique :

En 2017, la population globale de la Commune de Tarmount est estimée à 11603 habitants et répartie de la manière suivante :

- Nombre d'habitants de l'agglomération principale : 4447 habitants.
- Nombre d'habitants de l'agglomération urbaine : 3199 habitants.
- Nombre d'habitants des zones éparses : 3765 habitants.

Les définitions et concept :

Transport rural:

Le transport rural est un secteur essentiel de l'aide publique au développement depuis de nombreuses années. Mais la variabilité des impacts des interventions, conjuguée à l'immensité des besoins de ce secteur, interrogent les stratégies d'investissement ainsi que le contenu des projets.

Le développement rural

Le développement rural est plus qu'un simple développement agricole car il englobe un espace, l'espace rural, où l'agriculture est au centre du système socio-économique mais au sein duquel existent des activités différentes, avec des fonctions et des objectifs diversifiés, qui sont tous à intégrer et coordonner dans une optique de développement cohérent, durable et solidaire. L'importance du développement rural et de l'agriculture est également prouvée par l'étroite interdépendance que ces thèmes ont avec le développement durable et la pauvreté dans le monde et au Sud en particulier, et avec la sauvegarde et la promotion du droit à la souveraineté alimentaire des pays en voie de développement et de leurs peuples.

Coûts de transport :

Représente la dépense nécessaire pour acheminer un bien de son lieu de production (usine, plateforme pétrolière, etc.) à son lieu de consommation.

Ce coût comprend l'amortissement des coûts de construction des infrastructures, les coûts humains et matériels liés à l'acheminement (conducteur, essence des camions, etc.) et les coûts

Méthodologie et Etude du milieu

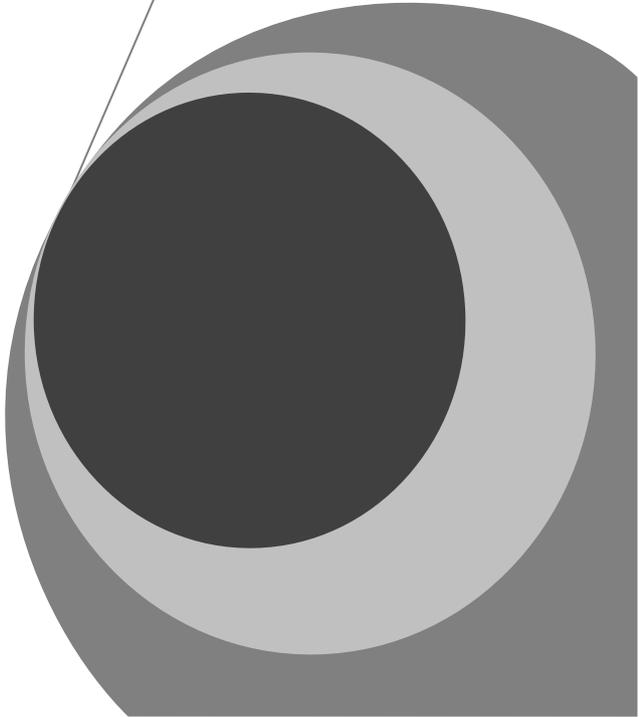
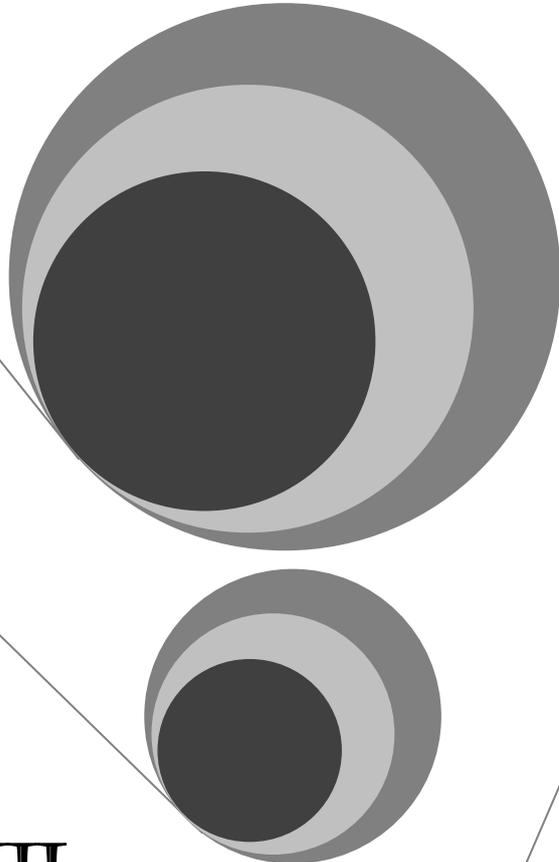
de gestion. Le coût total est parfois mesuré en pourcentage du prix de vente final (par exemple, un coût de transport de 10 % du prix de vente).

Déplacement:

Le déplacement est le mouvement d'une personne d'un lieu de départ vers un lieu d'arrivée. Il se caractérise par un motif et un seul. Un déplacement peut recouvrir l'usage d'un ou plusieurs modes de transport, c'est pourquoi aller prendre un moyen de transport n'est pas un motif de déplacement. Tout changement de motif entraîne un changement de déplacement. Deux déplacements successifs peuvent avoir le même motif.

la mobilité urbaine:

Une première nécessité pour le raisonnement qui suit est de préciser ce qu'il convient d'entendre par mobilité urbaine. Le terme de mobilité, tout d'abord, contient une idée de mise en mouvement. Il fait référence à une notion de déplacement. De manière très générale, un déplacement est une opération qui consiste à se rendre d'un lieu à un autre, dans le but de réaliser une activité, en utilisant un ou plusieurs modes de transport. Le déplacement est donc défini par la notion de motif, ou encore, de réalisation d'une activité, par le biais de l'utilisation d'un mode de transport (Orfeuil, 1996).



CHAPITRE III
Présentation de la wilaya
de M'sila et la commune de
tarmount

1- Présentation de la Wilaya de M'sila:

1.1- Situation Géographique:

La Wilaya de M'sila, dans ses limites actuelles, occupe une position privilégiée dans la partie centrale de l'Algérie du nord Dans son ensemble, elle fait partie de la région des Hauts Plateaux du Centre et s'étend sur une superficie de 18.175 km2. Elle est limitée:

Au Nord Est: les wilayate de Bordj Bou-Arredj et Sétif

Au Nord Ouest : les wilayate de Médea et Bouira

A l'ouest : la wilaya de Djelfa

Au Sud Est : la wilaya de Biskra (Annuaire statistique 2017).

1.2. Organisation Administrative:

Ce sont les lambeaux les plus déshérités des Wilaya Mères (Sétif Batna Média) qui seront regroupés pour former en 1974 la Wilaya de M'sila. Composée à l'origine de 23 communes, elle en compte aujourd'hui 47 communes, regroupées en 15 daïrate repartis comme suit :

Daira	Commune
M'sila	M'sila
Magra	Magra - Berhoum - Ain El khadra - Belaiba Dehahna
Ouled Derradj	Ouled Derradj – Maadid – Metarfa - O.A.l'guebala - Souamaa
H.Dalaa	H.Dalaa – Tarmount - O.Mansour - Ouanougha
Chellal	Chellal - Ouled Madhi - K Ced El djir - Maarif
Bou saada	Bou saada - El hamel - Oultem
Khoubana	Khoubana - M'cif - El houamed
O.Sidi brahim	O.Sidi brahim - Benzouh
Sidi ameur	Sidi ameur - Tamsa
Sidi Aissa	Sidi Aissa - Bouti sayeh - Beni Ilmane
Ain el hadjel	Ain el hadjel - Sidi hadjeres
Ben Srour	Ben Srour - Ouled Sliman – Zarzour - Med boudiaf
Ain el Melh	Ain el Melh - Bir foda - Ain fares - Sidi M'hamed - Ain errich
Medjedel	Medjedel - Menaa
Dj.Messaad	Dj.Messaad - Slim
15 Dairate	47 communes

Tableau 01: les daïra et la commune dans la wilaya de M'sila (Annuaire statistique 2017).

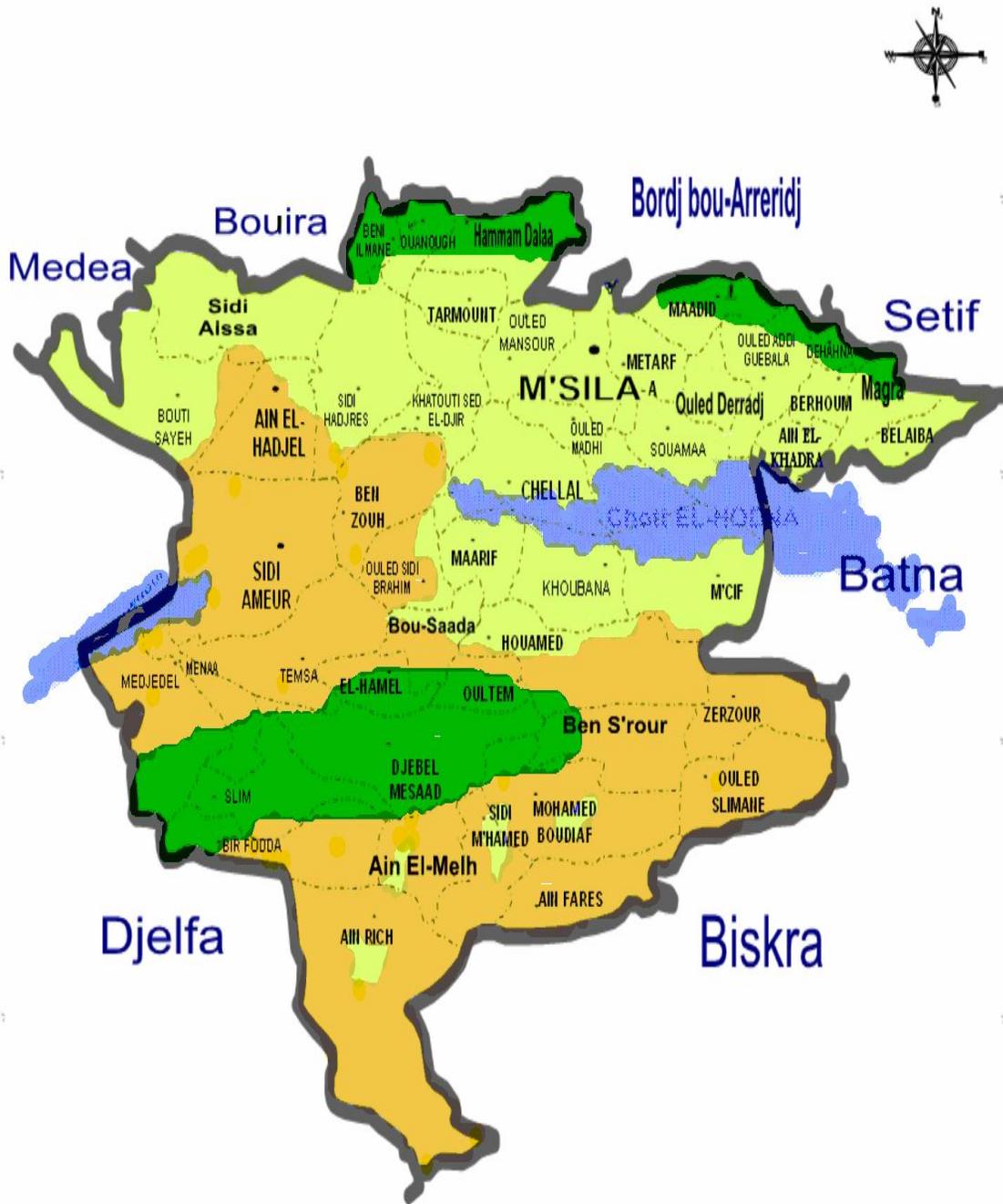


FIGURE 01: Carte de la Wilaya de M'sila

1.3- Les Eléments Naturels :**1.3.1- Le Relief :**

Le territoire de la Wilaya constitue une zone charnière et de transition entre les deux grandes chaînes de montagnes que sont l'Atlas Tellien et l'Atlas Saharien.

La configuration géographique y est comme suit :

Une zone de montagnes de part et d'autre du Chott El Hodna

Une zone centrale constituée essentiellement de plaines et de hautes plaines.

Une zone de chotts et de dépression avec le Chott El Hodna au Centre Est et le Zahrez Chergui au Centre Ouest. - Une zone de dunes de sable éolien (Annuaire statistique 2017 la wilaya de m'sila).

1.3.2- L'Hydrogéologie:

Il existe une nappe phréatique dont l'eau est impropre à la consommation domestique car très chargée et saumâtre ; ainsi que des nappes profondes captives notamment celles du Hodna et de la plaine de Ain Riche.

Une grande partie de la Wilaya est considérée comme un immense bassin versant bénéficiant de l'imbrivium de l'Atlas et qui reçoit les eaux de pluie des différents oueds qui se jettent principalement au Chott El Hodna.

Les potentialités en eau de surface sont estimées à 320 HM3.

Les potentialités en eau souterraine sont limitées dans la Wilaya, et les nappes aquifères, actuellement connues, sont :

La nappe phréatique

La nappe profonde du Hodna

La nappe profonde d'Ain Riche

Les réserves en eau de la nappe phréatique sont difficilement quantifiables. Les deux autres nappes renferment respectivement 133 HM3 et 08 HM3.

En sus de ces nappes, il y a lieu de signaler l'existence:

Du barrage du K'sob d'une capacité théorique de 29 millions de mètres cubes et qui est de nouveau envasé en dépit de la surélévation entamée en 1972 et menée à terme lors de la décennie 1980. La protection de son bassin versant est menée dans le cadre de l'opération « grands travaux » conjointement par les deux Wilaya de B.B.Arréridj et de M'sila (Annuaire statistique 2017 la wilaya de m'sila).

1.3.3- Le Climat:

Le climat de la Wilaya est de type continental soumis en partie aux influences sahariennes.

L'été y est sec et très chaud, alors que l'hiver y est très froid.

Sur le plan pluviométrique, la zone la plus arrosée est située au nord ; elle reçoit plus de 480 mm par an (Djebel Ech Chouk - Chott de Ouenougha) ; quant au reste du territoire, la zone la plus sèche est située à l'extrême sud de la Wilaya et reçoit moins de 200 mm/an

Les précipitations moyennes annuelles de la wilaya en 2017 sont de 11.90 mm par an.

Les températures moyennes mensuelles de l'année sont de 20 C°, enregistrées au mois plus chaud (Juillet) sont de 32.60 C° et le mois plus froid (Janvier) sont de 7,30 C° (Annuaire statistique 2017 la wilaya de m'sila).

4- Population de Wilaya:

Evolution de la population à travers les recensements :

Au recensement de 1966 , la population de la wilaya était estimée à 302 305 habitants , au recensement de 1977 elle passe à 423 984 habitants avec un taux d'accroissement annuels moyens de 3.44% ,au recensement de 1987 à 605 026 habitants , soit un taux de 3.61 % , au recensement de 1998 à 814 353 habitants , soit un taux d'accroissement de 2,73% ,et au dernier recensement 2008 à 983 513 habitants soit un taux d'accroissement de 1.90 % (Annuaire statistique 2017 la wilaya de m'sila).

La Population Au 31/12/2017 :

La population totale de la wilaya est estimée au 31/12/2017 à 1281 870 habitants, contre 983 513 habitants en 31/12/2008, soit une augmentation absolue d'environ 298 357 hab, la densité est de 71 hab/km², avec 1007 et 647 dans les communes M'sila et Bou saada, et 5 hab/km² dans la commune d'El Houamed (Annuaire statistique 2017 la wilaya de m'sila).

5- Evolution de la Population de la Wilaya (1966-2017)

Tableau 02: Evolution de la Population de la Wilaya

						Estimation	Estimation	Estimation	Estimation
	1966	1977	1987	1998	2008	31-12-2013	31/12/2014	31-12-2015	31-12-2017
Habitants	302	423	605	814	983	1 175 126	1 200 669	1 226 405	1 281 870
	305	984	026	353	513				

Source: La wilaya de M'sila 2017

6- Infrastructures de Base:

Pour rompre l'enclavement dont elle souffrait dès sa création, la Wilaya de M'sila a développé un réseau routier dense, moderne et multidirectionnel. Passage obligé entre l'Est et l'Ouest du pays, véritable corridor d'échanges de marchandises, couloir de circulation des personnes, dépourvue de réseau de chemin de fer, la Wilaya dépendait de la route pour son approvisionnement (produits de large consommation matériaux de construction, carburants etc..). Les efforts fournis en la matière en dépit de la subsistance de quelques poches d'enclavement (Annuaire statistique 2017 la wilaya de m'sila).

La wilaya dispose d'un grand réseau routier d'une totalité de 4156.462 Km, composé de :

Tableau 03: type des routes de la wilaya

Type	Bon	Moyen	Mauvais	Totale
Routes Nationales	634,162	141,070	148,930	924.162
Chemins de Wilaya	226,900	278,650	303,450	809
Chemins Communaux	699,200	703,250	897,850	2423.300

Source: La wilaya de M'sila 2017

7- Répartition du Réseau Routier de la wilaya:

Tableau 04: Répartition du Réseau Routier de la wilaya

Communes	Routes Nationales (km)	Chemins Wilaya (km)	Chemins Communaux (km)	Distance en KM (Cme-chef lieu W)
M'sila	53.50	27.70	56.45	0
Tarmount	0	21.00	41.10	27
Total	924.16	809.00	2 423.45	-

Source: La wilaya de M'sila 2017

8- Etat des Chemins Communaux:

Tableau 05: Etat des Chemins Communaux

Communes	Chemins communaux (km)		Total
	Revêtu	Non Revêtu	
M'sila	56.45	0	56.45
Tarmount	11.10	30	41.10
Total	1 827.51	472,80	2300,31

Source : DTP 2017

9- Transport:

9.1-Transport des Voyageurs :

Le secteur des transports de voyageurs est représenté par 1 617 opérateurs recensés à travers la wilaya, Il se compose d'un parc total de 1 945 véhicules dont le secteur privé détient 1 779 véhicules soit plus de 91.47% (Annuaire statistique 2017).

9.2- Transport de Marchandises :

Le transport de marchandises est assuré par 17 382 opérateurs recensés détenant 23 948 véhicules pour une capacité de 238 564 tonnes (Annuaire statistique 2017).

9.3- Le Parc Automobile :

Le parc automobile de la wilaya est évalué à 174673 véhicules tous types confondus 2017.

Tableau 06: Le parc automobile de la wilaya

Catégorie Véhicule	Nbre	%
Voiture Tourisme (1)	96940	55,50
Camions (2)	12948	7.41
Camionnettes (3)	36020	20.62
Bus (4)	2075	1.19
Tracteurs Routiers (5)	8056	4.61
Tracteurs Agricoles (6)	4526	2.59
Véhicules Spéciaux (7)	328	0.19
Remorques (8)	8722	4.99
Motos (9)	1155	0.66
Engins MTP	3906	2.24
Total	174674	100

Source : DRAG 2017

9-4-Transport Routier des Voyageurs:

Tableau 07: Transport Routier des Voyageurs

Communes	Nbre d'Opérateurs		Nbre de Véhicules		Capacité en places	Nbre lignes	Nbre Stations Bus
	Total	Dont privé	Total	Dont privé			
M'sila	343	334	450	405	26629	57	2
Tarmount	37	36	38	34	978	9	0
Total	380	37	488	439	27607	66	2

Source : Direction des transports

9.5- Transport Routier des Marchandises:

Tableau 07: Transport Routier des Marchandises

Communes	Nbre d'Opérateurs		Nbre de Véhicules		Charge utile
	Total	Dont privé	Total	Dont privé	Tonnes
M'sila	3257	1642	5073	3051	46581
Tarmount	196	90	247	100	2298.8
Total	18177	8810	25283	12599	250767.961

Source : Direction des transports

9.6- Répartition des Services " Taxis " par commune:

Tableau 08: Répartition des Services " Taxis " par commune

Communes	Licences Taxis attribuées	Licences Taxis exploitées
M'sila	1 731	1166
Tarmount	22	19
Total	4 696	2834

Source: Direction des transports

9.1- Situation du Parc Auto mobile par Catégorie:

Tableau 09: Situation du Parc Auto mobile par Catégorie

Catégorie Véhicule	- de 5 ans	5 -10 ans	+ 10 ans	Total
Voiture Tourisme (1)	72416	18637	72413	163466
Camions (2)	695	2241	10012	12984
Camionnettes (3)	3675	9181	23164	36020
Bus (4)	70	333	1672	2075
Tracteurs Routiers (5)	342	1248	6466	8056
Tracteurs Agricoles (6)	675	664	3184	4523
Véhicules Spéciaux (7)	47	87	194	328
Remorques (8)	812	1435	6475	8722
Motos (9)	1003	68	84	1155
Engins MTP	436	549	2921	3906

Source : DRAG

2- la commune rurale de tarmount:

2.1- label:

Le mot Tarmoun tiré de la Française terre Menthe qui signifie la terre de la menthe et de l'étiquette précise que la région où fleurissent la culture de la menthe et le basilic(basilic) et pousse où le thym sauvageen abondance dans.les montagnes environnantes.

2.2- Caractéristiques environnementales:

La zone c'est constituée en commune en 1985 et elle est réputée pour ses merveilleux sites naturels tel que le djebel kharza qui est érigé au nord de la ville aux abords de la route vers bir Lahlou-oum chewachi-ouled kouider et el fouwetah.

Tarmount est une zone pastorale avec une importante ressource animalière composée essentiel lent de caprins et d'ovins.

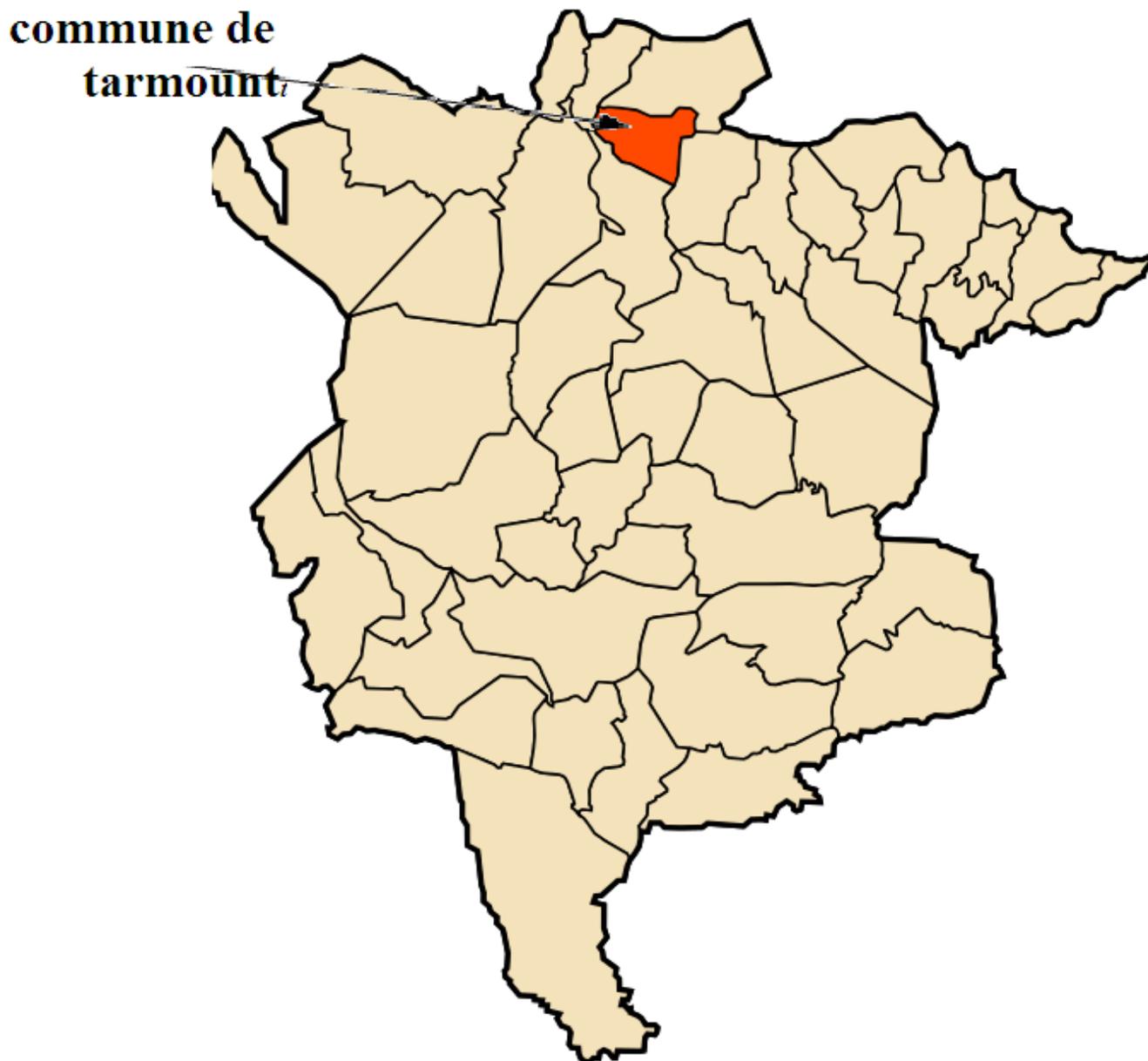


FIGURE 02: commune de tarmount

Tarmount est, géographiquement, situé au nord de la wilaya M'sila d'une superficie de 324 Km² représentant 30% de la superficie totale de wilaya de M'sila. (Annuaire statistique 2017).

2.4- Division administrative:

Division administrative

- Pays [1]: Algérie
- État: État de M'sila
- Cercle: Cercle de bain de côtes
- Propriétés géographiques Coordonnées : N° 4.2875 E° 35.820833
- Superficie : 324km²
- densité : 36hab/km²

2.5- Population:

L'estimation de la population est calculée en tenant compte le tau d'accroissement de la commune de Tarmount .

D'après les données de la wilaya de M'Sila la population de la commune est de 11603 habitants en 2017.

Relief :

Le territoire de la commune constitue une zone charnière et de transition entre les deux grandes chaînes de montagnes que sont l'Atlas Tellien et l'Atlas Saharien.

La configuration géographique y est comme suit :

Une zone de montagnes de part et d'autre du Chott El Hodna

Une zone centrale constituée essentiellement de plaines et de hautes plaines.

Une zone de chotts et de dépression avec le Chott El Hodna au Centre Est et le Zahrez Chergui au Centre Ouest. - Une zone de dunes de sable éolien.

Climat :

Le climat de la commune est de type continental soumis en partie aux influences sahariennes.

L'été y est sec et très chaud, alors que l'hiver y est très froid.

Sur le plan pluviométrique, la zone la plus arrosée est située au nord ; elle reçoit plus de 480 mm par an (Djebel Ech Chouk - Chott de Ouenougha) ; quant au reste du territoire, la zone la plus sèche est située à l'extrême sud de la Wilaya et reçoit moins de 200 mm/an

Les précipitations moyennes annuelles de la wilaya en 2017 sont de 11.90 mm par an.

Les températures moyennes mensuelles de l'année sont de 20 C°, enregistrées au mois plus chaud (Juillet) sont de 32.60 C° et le mois plus froid (Janvier) sont de 7,30 C°.

Précipitations :

Les précipitations sont variables d'une année à une autre du point de vue quantité et répartition, avec une température minimale en janvier (7.2°C) et une température maximale (32.5°C) au mois de juillet.

Humidité :

l'humidité relative entre janvier 75% et juillet 25%.

Vent :

Les vents dominants sont du secteur sud ouest pour les saisons d'automne et d'hiver, ils sont du secteur nord au printemps et en été. Par ailleurs signalons que le sirocco vent sec et chaud souffle en été.

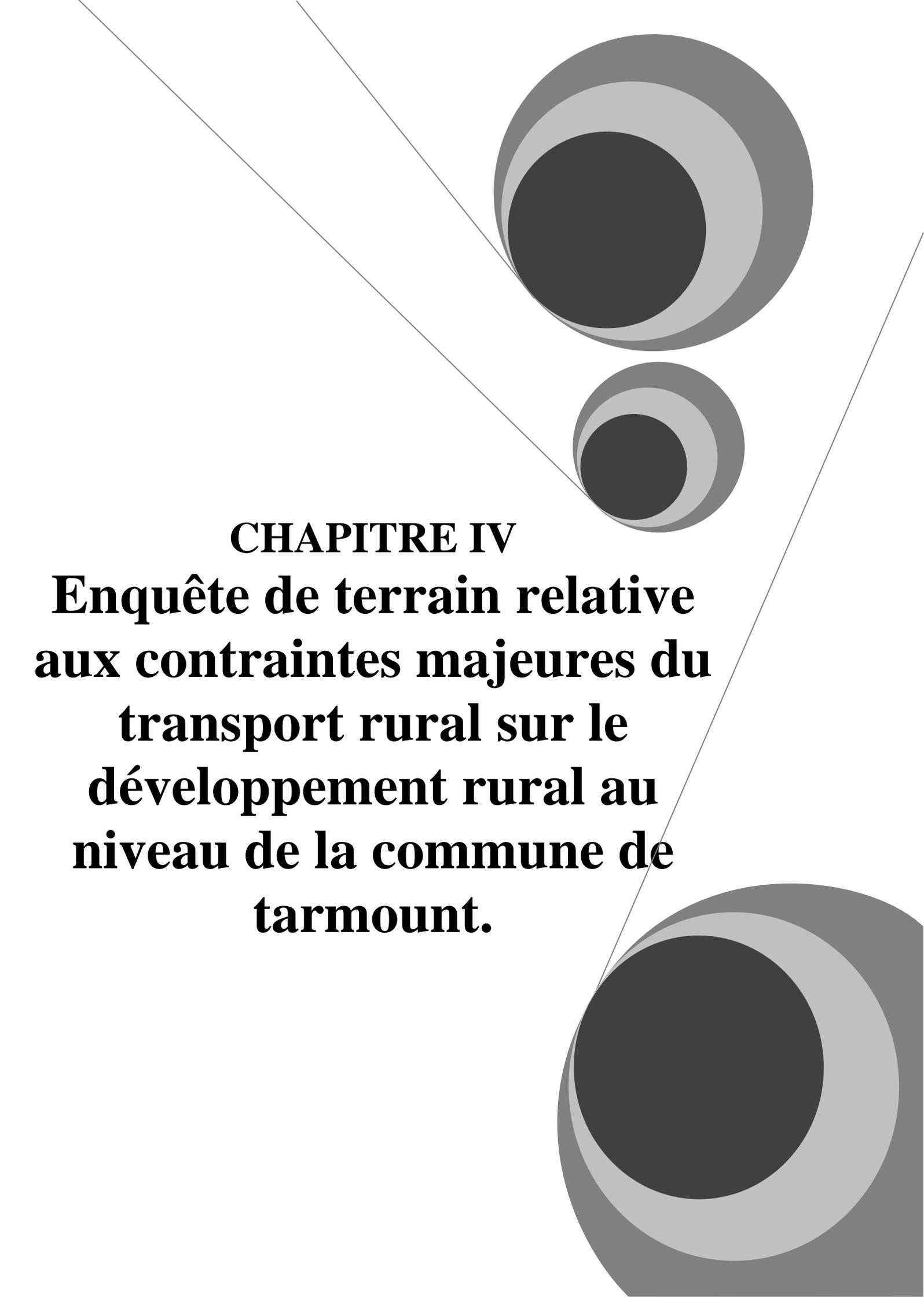
La croissance démographique :

En 2017, la population globale de la Commune de Tarmount est estimée à 11603 habitants et répartie de la manière suivante :

- Nombre d'habitants de l'agglomération principale : 4447 habitants.
- Nombre d'habitants de l'agglomération urbaine : 3199 habitants.
- Nombre d'habitants des zones éparses : 3765 habitants.

La longueur des routes dans la commune de tarmount:

- La longueur du réseau routier est de 62,10 km.
- La longueur du réseau routier national est de 21 km.
- La longueur du réseau routier goudronné est de 21 km.
- La longueur du réseau routier communal est de 41,10 km.
- La longueur du réseau routier communal goudronné est de 11.1 km.
- La longueur du réseau routier communal non goudronnées est de 23 km.

The page features a decorative graphic consisting of several overlapping circles in shades of gray and black, arranged in a vertical line. Two thin, light gray lines intersect at the top left and extend diagonally across the page, framing the central text.

CHAPITRE IV
Enquête de terrain relative
aux contraintes majeures du
transport rural sur le
développement rural au
niveau de la commune de
tarmount.

Chapitre IV: Enquête de terrain relative aux contraintes majeures du transport rural sur le développement rural au niveau de la commune de tarmount.

III- Résultats:

Dans ce dernier chapitre, nous essaierons de connaître le quat volet.

I-identification de l'enquête:

- La date de l'entretien: 12/09/2018.
- Lieu de l'entretien: administration de transport.
- Wilaya: M'sila.
- Commune: tarmount.
- Service technique: chef service
- Leader d'opinion: bon

Nous aurons quat volets :

Les premiers volets destinés aux services techniques:

I-1- infrastructures rurales:

Les infrastructures éducatives réalisées dans la commune rurale :

Tableau 10: Les infrastructures éducatives réalisées dans la commune rurale

Ecoles	Lycées	bibliothèques
10	01	01

Source: Notre enquête, 2018

Les ratios concernant les infrastructures éducatives montrent qu'à l'échelle wilaya on a 10 école pour 1725 habitants, alors qu'à Tarmount on a 1 école pour seulement 11411 habitants. De même que pour les lycées, pour l'ensemble de la Wilaya nous avons 1 lycée pour 18578 habitants alors qu'à Tarmount on a 1 lycée pour uniquement 11411 habitants. Enfin pour les bibliothèques, à l'échelle Wilaya nous avons 1 bibliothèque pour 142430 habitants alors qu'à Tarmount on a 1 bibliothèque pour 11411 habitants.

Les infrastructures socioculturelles et sanitaires dans la commune rurale :

Tableau 11: Les infrastructures socioéconomiques et sanitaires dans la commune rurale

La fourniture d'électricité (énergie)	Les télécommunications	La fourniture d'eau potable , l'irrigation	L'assainissement	Centre sanitaire
01	01	01	00	02

Source: Notre enquête, 2018

Concernant les infrastructures socioculturelles et sanitaires, il en ressort que pour :

* La fourniture d'électricité (énergie), le ratio pour la moyenne de l'ensemble du territoire de la wilaya 17% est inférieur à celui de la commune de Tarmount 20%.

* La fourniture d'eau potable et d'irrigation, pour la commune de Tarmount il y a un léger déficit 120 L/H/J par rapport à la moyenne de la wilaya qui de 145 L/H/J.

* L'assainissement, le taux de raccordement moyen de la wilaya est de 78% alors que pour la commune de Tarmount il n'est que de 75%.

* Les télécommunications nous donnent en moyenne de wilaya : 1 Unité pour 6404 habitants alors que pour la commune de Tarmount 1 Unité dessert seulement 5705 habitants.

* Enfin les centres sanitaires, la moyenne de la wilaya donne 1 centre sanitaire pour 6747 habitants alors que pour la commune de Tarmount 1 centre sanitaire prend en charge uniquement 5706 habitants.

D'une manière générale, la commune de Tarmount est plus dotée en infrastructures socioculturelles et sanitaires que la majorité des autres communes de la Wilaya.

Les infrastructures administratives :

Tableau 12: Les infrastructures administratives

Post	Banques	assurances
02	00	00

Source: Notre enquête, 2018

Concernant les Postes, la commune de Tarmount est mieux dotée que la majorité des autres communes de la wilaya. En effet la moyenne de la wilaya est de 01 poste pour 13784 habitants alors que pour la commune de Tarmount 01 poste pour seulement 5706 habitants. L'handicap majeur pour la commune c'est l'inexistence d'institution ou sucursale banquier et d'antenne d'assurance.

I-1- . Les sources de financement de la route :

- ✓ L'Etat

I.2-. Transport, mobilité et enclavement à la commune rurale:

- Le transport a encore besoin de subvention au niveau des zones rurales.
- Plus le transport est disponible dans une zone plus cette dernière est florissante.
- Le modèle approprié sur les lignes de transport rural c'est les véhicules à moyenne capacité vu la restriction des usagers de 12 à 24 places.
- L'activité agricole dans les zones rurales est sujette aux aléas climatiques entre autre la pluviométrie. Comme les mauvaises conditions climatiques génèrent des accidents de la circulation et causent d'importants dégâts aux infrastructures routières.
- Le transport rural et la création de services au niveau des zones rurales sont l'un des moyens du développement durable qui nécessite l'établissement de structures d'accueil telles que les gares routières.

I.4 -Types de routes (réseau routière: km, état)

- routes national.
- route entre commune.
- routes goudronnées.
- routes pistes forestières.

I.5- La qualité des routes:

- ✓ routes national bon qualité.
- ✓ Routes entre wilaya moyen qualité.
- ✓ routes de la commune mauvaise qualité.

I.6- Parc automobile de la commune:

Tableau 13: Parc automobile de la commune

Nombre des véhicules	A, véhicule de marque TOYOTA	C, véhicule de marque LAND ROVER D, véhicule de marque LAND CRUIZER	B, bus de STV
20	01	00	04

Source: Notre enquête, 2018

Le parc automobile de la commune, si il est plus ou moins varié, il reste insuffisant et vétuste pour sa globalité.

I -7- Les opérateurs de transports :

- sociétés de transport de voyageurs.

2ème volet - destiné aux enquêtés utilisateurs de transport :

Le premier concernera la caractérisation de l'ensemble des 10 Person enquêtées.

II-1- profil socio –économique des enquêtés :

II-1-1- Tranches d'âge

Tableau 14 : Tranches d'âge

Tranches d'âge	Nombre	Pourcentage (%)
25-35	02	20%
36-45	06	60%
46-55	02	20%
Total	10	100%

Source: Notre enquête, 2018

La majorité des personnes enquêtées représente la tranche d'âge comprise entre 36 et 45 ans.

II-1-2- SEX:

Les personnes enquêtées sont exclusivement de Sexe masculin.

II-1-3- Niveaux d'instruction

Tableau 15 : Niveaux d'instruction

Niveau d'instruction	Primaire/Moyen	Secondaire	Universitaire	Total
Nombre	05	05	00	10
Pourcentage (%)	50%	50%	00%	100 %

Source: Notre enquête, 2018

Toute les personés enquêtées sont du niveau, à part égale 50%, Primaire/Moyen et Secondaire.

II-1-4- Situation matrimoniale

Tableau 16 : Situation matrimoniale

Person enquêtées	Number	Taux (%)
Célibataire	02	20%
Mariée	08	80 %
TOTAL	10	100 %

Source: Notre enquête, 2018

La majorité des Person enquêtées (80%) sont Mariée.

II-1-5- Profession:

Toutes les Person enquêtées sont des chauffeurs.

II-1-6- Taille de ménage

Tableau 17: Taille de ménage

Taille de ménage	Nombre	Pourcentage (%)
1-2	05	50%
3-4	03	30%
00	02	20%
Total	08	100%

Source: Notre enquête, 2018

La taille de ménage dominante est celle comprise entre 1-2 avec 50% des Person enquêtées.

II-1-7- Lieu de résidence:

Toutes les Person enquêtées résident dans la commune de tarmount de la wilaya de M'sila.

II-1-8- Activité:

Tableau 18: activité

activité	Effectif	Taux
Agriculteur	00	00%
Exploitat	00	00%
Artisan	00	00%
Autre	00	00%
Total	00	00%

Source: Notre enquête, 2018

Selon le tableau les Person enquêtées n'exercent aucune autre activité mis à part la conduite.

II-2- Déplacement :

Tableau 19: Déplacement

Déplacement	Distance
La petite mobilité	10km
La grande mobilité	28km
Nombre de déplacement	2fois/jour

Source: Notre enquête, 2018

La petite mobilité concerne le déplacement des citoyens de la connue de tarmount vers le chef lieu de daïra hammam Dalàa. La grande mobilité, c'est le déplacement des citoyens de la commune vers le chef lieu de wilaya.

III-3-Les moyens intermédiaires de transport:

-Les moyens motorisés:

Tout le person enquête posséd voiture de marque 505 bijo ou bus de marque j9.

II- 4- Propriété du moyen intermédiaire de transport :

Tableau 20: Propriété du moyen intermédiaire de transport

Propriété du moyen intermédiaire de transport	Nombre	Taux
Personnel	10	100%
Location	00	00%
Total	10	100%

Source: Notre enquête, 2018

Selon l'enquête menée, il en ressort que le moyen intermédiaire de transport est une propriété privée.

II-5-Les destinations des enquêtés (le cheminement suivi)

Tableau 21 : Les destinations des enquêtés (le cheminement suivi)

Les destinations des enquêtés	Nombre
lieux constitués de hameaux, de villages	00
de chefs-lieux de commune	10
Le marché Départemental	00
les zones de production agricole ou pastorale	00
Les centers de santé.	00

Source: Notre enquête, 2018

Les destinations privilégiée des enquêtés semble être le chefs-lieux de commune.

II – 6- la nature de l’objet transporté:

Tableau 22: la nature de l’objet transporté

la nature de l’objet transporté:	Nombre
Produits agricoles	00
Animaux	00
Marchandises	00
Personnes	10

Source: Notre enquête, 2018

Toutes les personnes enquêtées sont unanimes quant à la nature de l'objet transporté qui ne sont autres que des personnes.

II- 7 - Coût de déplacement:

Tableau 23: Coût de déplacement.

Coût de déplacement	Prix
Personnel	70DA
Location	500DA

Source: Notre enquête, 2018

Généralement le cout de déplacement est fort bien étudié par les services compétant de la direction des transports de la wilaya.

II-8- Transport rural :

Tableau 24: Transport rural.

Véhicules particuliers :

Type	505 Peugeot
Age	27-40
Etapas d'entretien	2fois/année
Cout d'entretien	1180DA

Source: Notre enquête, 2018

Tableau 24 montre bien la vétusté des véhicules particulier utilisés pour le transport rural, exemple l’âge compris entre 24 et 40 ans de la 505 Peugeot.

II-9-le niveau de transport nécessaire (en % de 0% à 100%):

Tableau 25: le niveau de transport nécessaire (en % de 0% à 100%)

le niveau de transport nécessaire ?(en % de 0% à 100%)	Nombre	%
Très bon	00	00
Bon	00	00
Moyen	00	00
Mauvais	03	30%
Tris mauvais	07	70%
Total	10	100%

Source: Notre enquête, 2018

Le niveau de transport nécessaire et reste très mauvais pour ne pas dire pire pour 70% des personnes enquêtées et cela pour plusieurs entre autres la vétusté des moyens de transport et le mauvais état des infrastructures routières.

II -10- le système de transport :

Tableau 26: le système de transport

le système de transport	Nombre	%
deficient	00	00
efficace et performant	00	00
transports inadaptés	10	100%
fournit des opportunités et des bénéfices économiques et sociaux à travers les déplacements.	00	00
Total	10	100%

Source: Notre enquête, 2018

Toute les personnes enquêtées sont unanimes pour confirmer que le système de transport un transport inadaptés.

II – 11- les difficultés rencontrées par les populations:

- la pénibilité et le cout du transport.
- un manque d'utilisation des gares et de la sécurité et le nombre de voyageurs.
- la concurrence déloyale des véhicules fraudeurs (sans autorisation réglementaire transport).
- Le manque de station de services sur le tronçon routier M'sila-tarmount.

- Le mauvais état des routes surtout en période hivernale.

3^{ème} volet - Les investissements en transport rural :

La troisième section est consacrée aux investissements dans le transport rural.

Nous avons interviewé 10 résidents de la commune de Tarmount qui travaillent dans l'agriculture.

III-1- Le transport et la mobilité dans l'économie rurale :

Tableau 27: activité économique

activité économique	Effectif	Pourcentage
L'agriculture et de l'élevage.	10	100%
Le commerce et l'artisanat.	00	00
Total	10	100%

Source: Notre enquête, 2018

Tous les habitants de la ville de Tarmount se consacrent à l'élevage du bétail et à la culture du grain

III -2- Les productions agricoles:

Tableau 28: Les productions agricoles

Les productions agricoles:	Effectif	Pourcentage
cultures pluviales extensive.	00	00
cultures irriguées plus ou moins intensives.	00	00
aux cultures céréalières.	05	50%
Les cultures de rente.	00	00
L'élevage	05	50%
Total	10	100%

Source: Notre enquête, 2018

Production agricole dans la commune de Tarmount bétail et agriculture.

III-3- le service de transport dans Le calendrier agricole des cultures pluviales :

Tableau 29: le service de transport dans l'agriculteur

le service de transport dans l'agriculteur.	Réponses
la fertilisation	oui
Le défrichage des champs dunaires.	non
Suivi des semis.	non
Le sarclage.	oui
Les récoltes.	oui
la commercialisation (intervient le service de transport).	oui

Source: Notre enquête, 2018

La plupart des réponses sont oui elles nécessitent un transport en période de labour, de récolte et de commercialisation.

III-4- la production animal :

Tableau 30: la production animal

la production animale	Réponses
Bovins	non
Ovins	oui
Caprins	oui
Equins	non
Camelins	non

Source: Notre enquête, 2018

La production animale dans la municipalité de tarmount se concentre sur les ovins et les caprins.

III-5- modes d'élevage:

La structure de l'élevage dans la municipalité est Sédentaire.

III -6- les indicateurs de rentabilité relative du transport rural:

Gain de temps et Moindre coût.

III-7- choisissez l'utilisation d'un moyen intermédiaire de transport :

- Leur capacité en termes de vitesse, de charge utile et de distance à parcourir.
- Une certaine facilité dans leur entretien avec l'existence de compétences locales.

III- 8- effet sur les activités génératrices de revenus:

- l'écoulement rapide de leurs productions vers les centres de consommation.
- la fluidité des trafics.

III-9- rôle du transport routier Dans l'agriculture

- Commercialisation des produits agricoles.
- Améliorer les revenus agricoles.
- Faciliter l'intégration des zones rurales moins favorisées dans l'économie nationale.
- Améliorer l'accès des fermiers aux marchés d'intrants et de produits.

III- 10- Effet direct sur les prix des produits agricoles :

- frais de transport dans le cout de revient de produits agricoles.
- L'effet les prix de vente.

4ème volet -Perspectives

La 4ème parti destiné la solution ou palliatifs

VI-1- les perspectives qui s'offrent au désenclavement de la commune rurale

- Améliorer la qualité des routes.
- Fournir des exigences et des services tels que les pompes à essence et l'entretien des routes.
- Construction de routes d'accès aux zones isolées.

VI – 2-Parmi les principales de la politique sectorielle en matière de transport

- Désenclaver le pays et particulièrement les zones rurales en priorité celles à Potentialités économiques et à forte densité de population.
- Améliorer la qualité des services, des performances et de la compétitivité de L'industrie des transports, en permettant une grande ouverture du marché du Transport à la concurrence.
- Améliorer la mobilité urbaine et développer le transport en milieu rural.

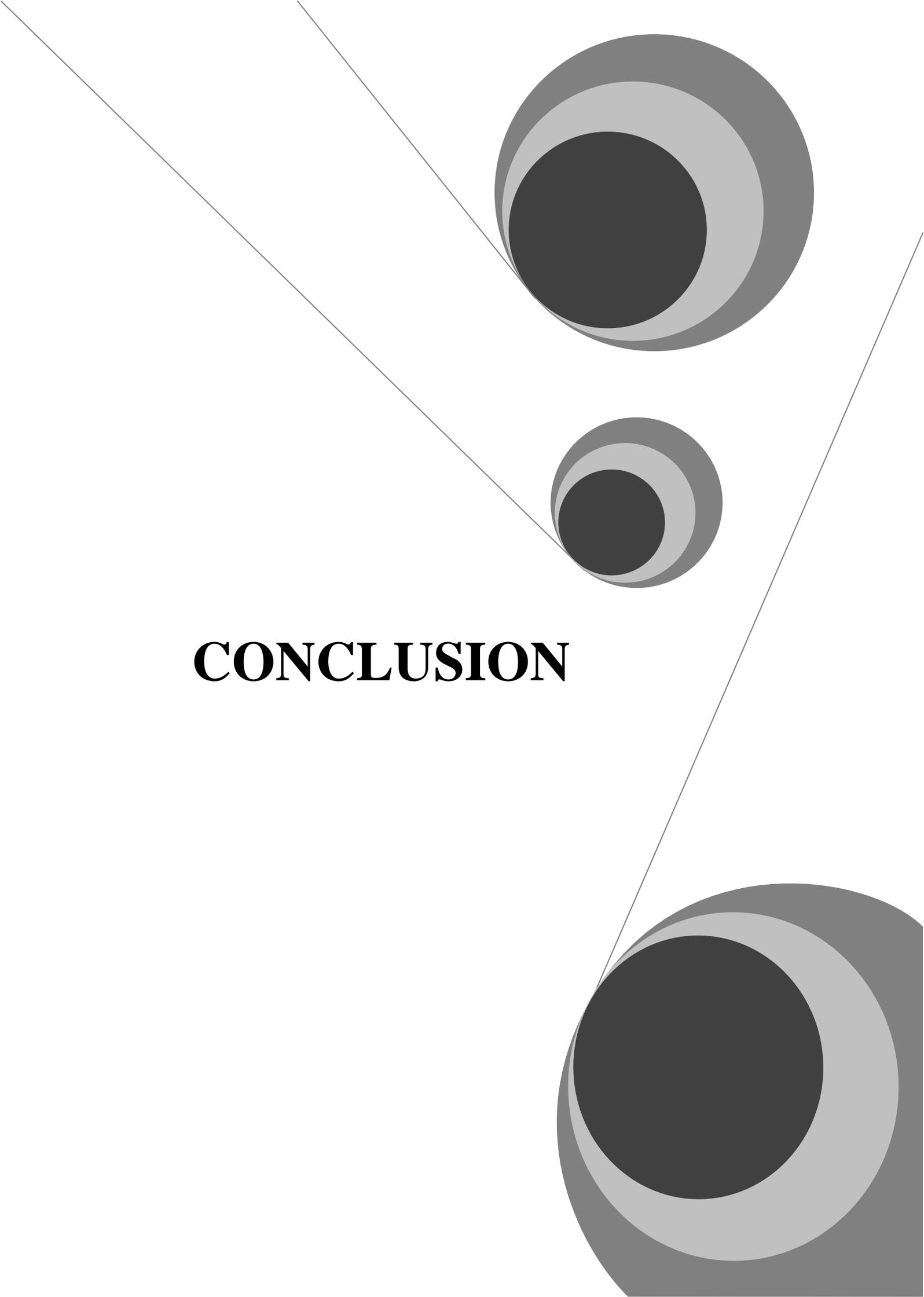
VI- Discussion des Résultats:

VI-1- Les solutions ou palliatives

- Améliorer la planification, le financement et l'entretien des infrastructures de transport en milieu rural.
- Fournir davantage de services de transport (motorisés et non motorisés) des personnes et des biens.
- Promouvoir des techniques de chantier à faible coût faisant appel aux petites entreprises et aux ressources locales.
- Fournir des services et infrastructures en encourageant la participation locale.
- Formuler des politiques et des stratégies de transport.
- Faire appel à une technologie adéquate.
- Faciliter l'émergence de solutions au niveau local.
- Répondre aux problèmes d'inégalité entre les sexes.

VI-2- perspectives d'avenir du transport rural :

- l'amélioration générale du niveau de transport et le changement vers des moyens pourvus d'un grand nombre de sièges spécialement les auto cars.
- Retirer la propriété privée comme moyen de transport public sur les lignes de transport.
- Rénovation véhicules de transport en les dotant de moyens efficaces pour la sécurité routière.
- veillant à leur entretien de façon régulière.
- Diminution du nombre d'horaires de travail des conducteurs qui est généralement à l'origine de nombreux accidents.
- Améliore la qualité de route communale.
- Avoir une bonne conscience de la circulation pour faire face à la route.

The image features a minimalist abstract design. Three overlapping circles are arranged vertically on the right side of the page. Each circle consists of a dark gray outer ring, a medium gray middle ring, and a dark gray inner circle. Two thin, light gray diagonal lines cross the page from the top-left to the bottom-right, intersecting the circles. The word "CONCLUSION" is centered in the middle of the page in a bold, black, serif font.

CONCLUSION

CONCLUSION

CONCLUSION :

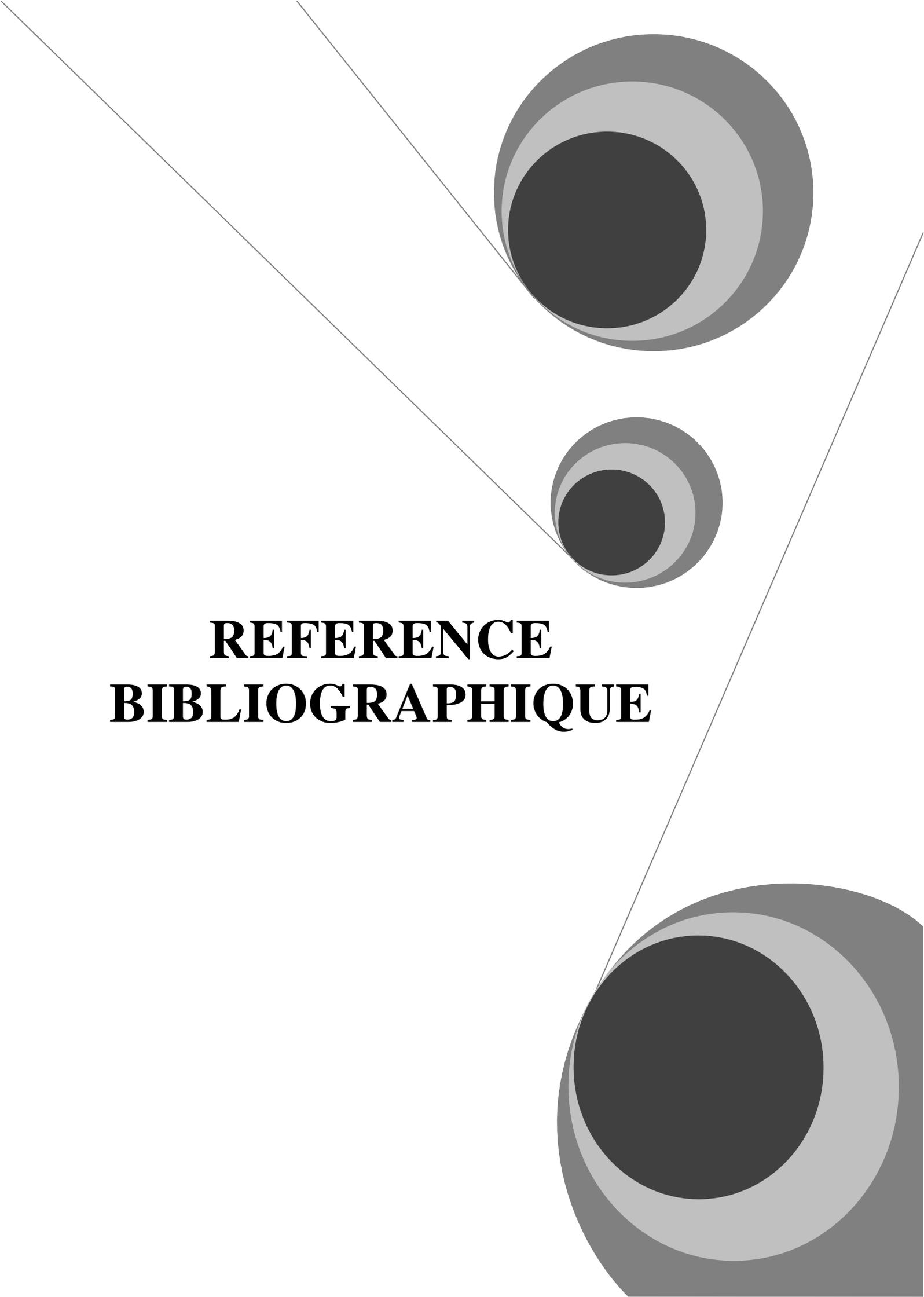
Le thème de recherche "contraintes majeures du transport rural dans le développement rural, cas de la commune de Tarmount (Wilaya de M'Sila), que nous avons traités à travers ce modeste travail, montre clairement que le développement rural est étroitement lié d'une part à la mobilité et le transport des biens et personnes et d'autre part aux moyens et l'installation d'infrastructures socio-culturelles et sanitaires et les services publics de proximité. Donc le transport rural, en tant que service, joue le rôle de facteur incontournable entre l'activité agricole exercée par les ruraux et la commercialisation des produits agricoles qui nécessite une mobilité efficace pour accéder aux marchés et à la vente des produits agricoles. En effet car l'inadéquation du transport rural conjuguée à l'absence de structures socio-culturelles poussent les citoyens à désertir les territoires ruraux entraînant un exode rural accru d'une grande partie de la population concernée vers les pôles régionaux et les villes avoisinantes plus dotés en services et infrastructures de loisir. Pour contrecarrer cet exode rural, l'Etat Algérien a élaboré une politique gouvernementale en matière de développement rural durable ayant pour objectif général la revitalisation des espaces ruraux et le maintien des populations rurales dans leur lieu d'origine. Mais la mise en œuvre de cette politique ne peut-être efficace ou efficiente que si elle est dotée de moyens d'accompagnement adéquats, entre autres : l'installation, de services financiers de proximité, d'infrastructures de base (routes, pises), de structures socio-sanitaires, éducatives, culturelles et institutionnelles et des services de proximité publics et privés. Donc la mobilité en milieu rural, qui conditionne le développement rural, est intimement liée au transport rural dont la recherche a relevé certaines difficultés, à savoir :

- le coût du transport.
- le manque d'utilisation des gares.
- le manque de sécurité.
- le manque du nombre de voyageurs.
- la concurrence déloyale avec les véhicules fraudeurs.
- le manque de station de services sur le tronçon routier M'Sila-Tarmount.
- le mauvais état des routes surtout en période hivernale.
- la vétusté du parc auto ou moyens de transport. Aussi pour juguler ces difficultés, il y a lieu de prendre en considération certaines recommandations entre autres :

CONCLUSION

- l'amélioration générale du niveau de transport et le changement vers des moyens pourvus d'un grand nombre de sièges spécialement les autocars.
- retirer la propriété privée comme moyen de transport public sur les lignes de transport.
- rénover des véhicules de transport en les dotant de moyens efficaces pour la sécurité routière et en veillant à leur entretien de façon régulière et permanente.
 - diminuer le nombre d'heure de travail des conducteurs qui est généralement à l'origine de nombreux accidents.
- fournir les prestations de fonctions principalement pour les chauffeurs, entre autres la sécurité du poste , la sécurité sociale et l'assurance corporelle.
- trouver un mécanisme bien défini pour développer les visites ophtalmologiques et d'aptitude au travail pour les chauffeurs du secteur public.
- réajuster l'âge du chauffeur à l'âge nécessaire qu'il faut pour l'exercice normal de sa fonction.
- améliorer l'état des routes et leur entretien.
- entretenir les routes communales.
- restaurer les dégâts causés par les mauvaises conditions climatiques.

Si toutes ces recommandations seront prises en considération, alors nous aurons un transport rural réadapté et efficace qui boostera à son tour le développement rural durable des zones rurales.

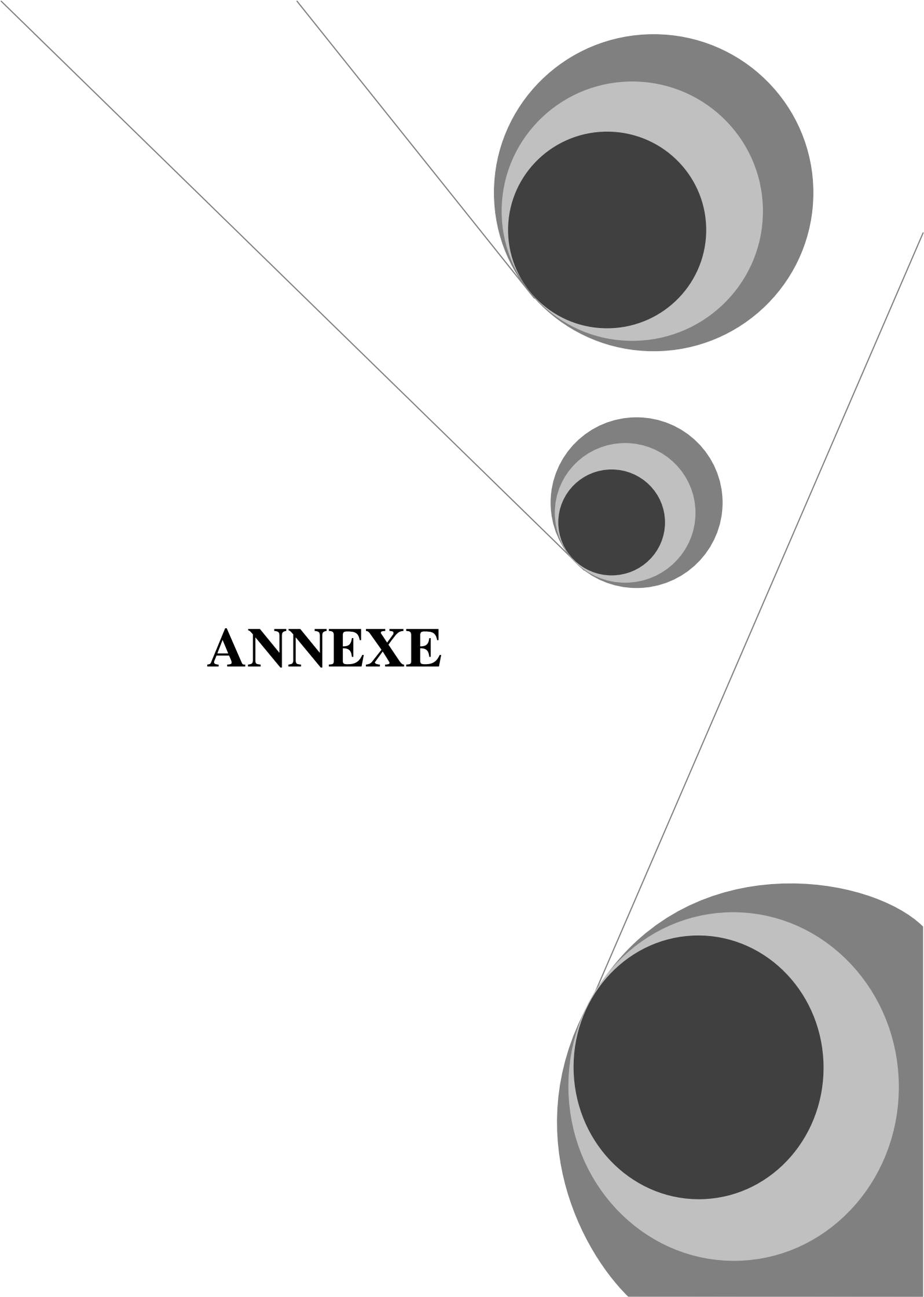
The image features a minimalist, abstract design. Three overlapping circles are arranged vertically, each composed of concentric layers of dark gray, medium gray, and light gray. Two thin, light gray diagonal lines intersect at the top left and extend towards the right, framing the circles. The text is centered between the circles.

**REFERENCE
BIBLIOGRAPHIQUE**

Référence bibliographique

Référence bibliographique:

- Annuaire Statistique de la Wilaya de M'sila 2017.
- DUMAST Antoine;2008- la problématique de la mobilité en milieu rural- mémoire de mastère, Université Bretagne
- GENEVIEVE Rodrigue; 2011- évaluer le potentiel d'implantation d'un système de transport collectif rural en b eauce-sud.
- Statistique de la d'érection de transport dans la Wilaya de M'sila 2017.
- : UN PAS VERS LEDÉ VELOPPEMENT DURABLE-mémoire de mastère, Canada. article Le Programme de transports en milieu rural)
Document de synthèse de la Banque mondiale No. 344F Série Région Afrique).
- Document de synthèse de la Banque Mondiale; Le transport et le Village No. 344F, p4.41.
<http://www.google.dz/La politique de développement rural: une politique au service du territoire=mobile-gws-wiz-serp>.
- <http://www.google.dz/Le Programme de transports en milieu rural=mobile-gws-wiz-serp>
- <http://www.google.dz/Transport Rural et Agriculture Fiche d'Information=mobile-gws-wiz-serp>
- <http://www.google/Moyens de transport locaux pour le développement rural=mobile-gws-wiz-serp>
- https://www.cairn.info/article_p.php?ID_ARTICLE=EDD_214_0055.
- M Antoine; 2015- Réflexion sur une stratégie d'intervention sectorielle d'un bailleur du développement: le cas du transport rural à l'AFD- mémoire de mastère, écoles des point (paris).
- MOUSAOI M; Evaluation des politiques de transport en Algérie- mémoire de mastère, 2015- Université seida- En Langue arabe. Page 24.25.
- Moyens de transport locaux pour le développement rural Paul Starkey
- Wikipedia : Le problème du transport en milieu rural

The image features an abstract graphic design on a white background. Three stylized circular shapes, resembling eyes or lenses, are arranged vertically. Each shape consists of a dark gray outer ring, a lighter gray middle ring, and a solid black center. The top and bottom shapes are larger, while the middle one is smaller. Two thin, light gray diagonal lines intersect at the top left and extend towards the right, framing the shapes. The word "ANNEXE" is centered in a bold, black, serif font.

ANNEXE

ANNEXE

Annexe 1 :

Questionnaire :

I. Identification de l'enquête

Date de l'entretien : Lieu de l'entretien :

- Wilaya :- Commune :

Service technique :

Leader d'opinion

1er volet destiné aux services techniques :

I-1 infrastructures rurales :

Les infrastructures éducatives réalisées dans la commune rurale :

Ecoles

Lycées

Bibliothèques

Les infrastructures socioculturelles et sanitaires dans la commune rurale :

La fourniture d'électricité (énergie)

Les télécommunications

La fourniture d'eau potable , l'irrigation

L'assainissement

Centre sanitaire

Les infrastructures administratives :

post

Banques

assurances

I.1 La politique nationale en matière de transport

1- Quelles sont les grandes orientations de la politique nationale en matière de transport ?

2- Pourquoi investir dans les routes rurales ?

* Désenclavement des populations rurales.

* Développement socio-économique de la zone.

3.-Comment le transport est pris en compte dans la définition des politiques d'aménagement du territoire ?

4-Quelle évaluation faites-vous de l'impact de ces politiques à l'échelle locale ?

5-Selon vous, quel lien peut-on faire entre le transport et le développement local ?

ANNEXE

6-De votre point de vue, en quoi la mobilité est un facteur de lutte contre la pauvreté ?

I-2- . Les sources de financement de la route :

- L'Etat.
- bailleurs de fonds et l'entretien confié à la
- Caisse Autonome de Financement de l'entretien routier (CAFER).

I.3 Transport, mobilité et enclavement à la commune rurale

7- Quelle lecture faites-vous de la mobilité à l'échelle du département de la commune rurale ?

8- Quel est l'impact de l'enclavement sur la vitalité économique de la commune rurale?

9- Que pensez-vous du rôle des Moyens Intermédiaires de Transport (moto, vélo, charrette, âne, dromadaire, etc.) Dans la mobilité à la commune rurale ?

10. En quoi le changement climatique a eu un impact sur la mobilité à la commune rurale?

11- La stratégie de développement rural durable a-t-elle prise en considération le transport rural ?

I.4 -Types de routes (réseau routière: km, état)

- Route Bitumée (RB).
- Route en Terre Moderne (RTM).
- Route en Terre Sommaire (RTS).
- Piste.
- Sentier.

I.5- La qualité des routes:

- routes de hautes qualité.
- routes de mauvaise qualité.

I.6- Parc automobile de la commune:

- Nombre des véhicules.
- A- véhicule de marque TOYOTA.
- B- bus de STV.
- C- véhicule de marque LAND ROVER D, véhicule de marque LAND CRUIZER.
- D- Le transport de marchandises.

ANNEXE

- E- des véhicules frigorifiques pour livraison de viande et autres produits hautement périssables.

I -7- Les opérateurs de transports :

- sociétés de transport I de marchandises.
- sociétés de transport de voyageurs.
- Les opérateurs artisans sont regroupés au sein d'un syndicat.

2ème volet - destiné aux enquêtes utilisateurs de transport :

II-1- profil socio –économique des enquêtés :

- Age.
- Lieu de Sex.
- Niveau d'instruction.
- Statut matrimonial.
- Profession.
- Taille de ménage.
- Résident.
- Non résident.

- Activité :

- agriculteur.
- exploitant.
- artisan.
- autre.

II-3- Déplacement :

- La petite mobilité : inter-villageoise (à moins de 10 km).
- La grande mobilité : est celle des longues distances (100 km) (intercommunale et inter-cantonale).
- Nombre des déplacements / jour.
- la croissance des besoins aus services de transports/ année dernière.

III-4-Les moyens intermediaries de transport:

-Les moyens motorisés:

- voitures (A, véhicule de marque TOYOTA B, bus de STV C, véhicule de marque LAND ROVER D, véhicule de marque LAND CRUIZER)
- motos .vélo.
- véhicules clandestins.

ANNEXE

- Le transport mixte (des personnes et des bêtes et d'autres types de marchandises).

-Les moyens non-motorisés

- la marche à pied.
- charrette (A, charrette à traction asine B, charrette à traction bovine ; charrette à traction animal).
- les animaux de bât (l'âne, le cheval et le dromadaire).

II- 5- Propriété du moyen intermédiaire de transport :

- personnel (privé).
- location.

II-6-Les destinations des enquêtés (le cheminement suivi)

- lieux constitués de hameaux.
- de villages.
- de chefs-lieux de commune.
- Le marché (marchés hebdomadaires, marché villageois ; marché communal.
- Départemental).
- les zones de production agricole ou pastorale.
- les centres de santé.

II – 7- la nature de l'objet transporté:

- Produits agricoles.
- Animaux.
- Marchandises.
- Personnes.

II- 8 - Coût de déplacement :

- * Personnel (frais de transport).
- * Location (coût de transport en location).

II-9- Transport rural :

- * Véhicules particuliers :
 - Type ; Age : Etapes d'entretien : Coût d'entretien :
- * Véhicules publics :
 - Type : Age : Etapes d'entretien : Coût d'entretien :
- * Subventions étatiques (Bus scolaires) :
 - Type : Age : Etapes d'entretien : Coût d'entretien :

ANNEXE

II-10- Quel est le niveau de transport nécessaire ? (en % de 0% à 100%)

- * Très bon.
- * Bon.
- * Moyen.
- * Mauvais.
- * Pir.

II -11-Considérer –vous le système de transport est :

- Déficient.
- efficace et performant.
- transports inadaptés.
- fournit des opportunités et des bénéfices économiques et sociaux à travers les déplacements.

II – 12 - les difficultés rencontrées par les populations:

- l'enclavement.
- le problème de l'accessibilité des lieux.
- la pénibilité dans la mobilité des personnes et de leurs bien.
- circulation dans des conditions trop lentes, trop onéreuses.
- limite des choix des agriculteurs en termes de choix des productions et des niveaux de productions agricoles.

3^{ème} volet - Les investissements en transport rural sont-ils rentables ?

III-1- Le transport et la mobilité dans l'économie rurale

- l'agriculture et de l'élevage.
- le commerce et l'artisanat.

III -2- Les productions agricoles:

- cultures pluviales extensives.
- cultures irriguées plus ou moins intensives.
- aux cultures céréalières.
- Les cultures de rente.
- L'élevage.

III-3- le service de transport dans Le calendrier agricole des cultures pluviales :

- la fertilisation (transport de fumure organique ou pacage).

ANNEXE

- Le défrichage des champs dunaires.
- suivi des semis.
- le sarclage.
- les récoltes .
- la commercialisation (intervient le service de transport).

III-4- la production animal :

- Le cheptel (bovins, ovins, caprins, camelins, arsins, équins et volailles.).
- Bovins.
- Ovins.
- Caprins.
- Équins.
- Camelins.

III-5 - modes d'élevage:

- sédentaire.
- transhumant.

III-6- quels sont les indicateurs de rentabilité relative du transport rural ?

- * Gain de temps.
- * Moindre coût.
- * Diminution des risques d'altération du produit.

III-7- Selon quel critère vous choisissez l'utilisation d'un moyen intermédiaire de transport :

- Leur coût d'investissement modeste.
- Leur capacité en termes de vitesse, de charge utile et de distance à parcourir.
- Les besoins en infrastructure peu exigeants.
- Une certaine facilité dans leur entretien avec l'existence de compétences locales.
- niveau des flux de marchandises.

III- 8- effet sur les activités génératrices de revenus:

- l'écoulement rapide de leurs productions vers les centres de consommation.
- l'accès aux centres socio-économique (centres de santé, écoles, marché).
- la fluidité des trafics.

III-9- rôle du transport routier Dans l'agriculture

- l'approvisionnement en intrants.
- commercialisation des produits agricoles.

ANNEXE

- Augmente la concurrence.
- Réduise les couts de transport.
- Réduise les marges commerciales.
- Améliorer les revenus agricoles.
- Améliorer les opportunités d'investissements pour le privé.
- Faciliter l'intégration des zones rurales moins favorisées dans l'économie nationale.
- Améliorer l'accès des fermiers aux marchés d'intrants et de produits.

III- 10- Effet direct sur les prix des produits agricoles :

- La part des frais de transport dans le cout de revient de produits agricoles.
- L'effet sur la productivité.
- L'effet les prix de vente.

4ème volet -Perspectives

- IV-1- Quelles sont les perspectives qui s'offrent au désenclavement de la commune rurale?

VI – 2-Parmi les principales de la politique sectorielle en matière de transport

- Assurer la pérennisation des investissements.
- Désenclaver le pays et particulièrement les zones rurales en priorité celles à Potentialités économiques et à forte densité de population.
- Améliorer la qualité des services, des performances et de la compétitivité de L'industrie des transports, en permettant une grande ouverture du marché du Transport à la concurrence.
- Améliorer la mobilité urbaine et développer le transport en milieu rural ;
- Améliorer la sécurité routière.

ملحق :

الاستبيان

تعريف الاستبيان

تاريخ الحوار.....مكان الحوار.....
الولاية.....البلدية.....
مصلحة تقنية.....
الرأي.....

-القسم الاول المخصص للمصالح التقنية

1-الهيكل الريفية

*الهيكل التربوية المنجزة في البلدية الريفية

-المدارس

-الثانويات

-المكتبات

*الهيكل الاجتماعية الثقافية والصحية بالبلدية الريفية

-التزويد بالكهرباء

-وسائل الاتصال

-التزويد بالماء الصالح للشرب

-التطهير

-مراكز الصحية

*الهيكل الادارية

-البريد

-البنوك

-التأمينات

I-1-السياسة الوطنية فيما يخص النقل

1-ما هي التوجهات الكبرى للسياسة الوطنية للنقل؟

2-لماذا الاستثمار في الطرق الريفية؟

*فك العزلة عن سكان الريف.

*التنمية الاقتصادية والاجتماعية للمنطقة.

3-كيف ان النقل اخذ بعين الاعتبار في تعريف السياسات الخاصة بالتهيئة الاقليمية؟

4-ماهو تقييمكم الذي يمكن ان تعطوه لاثر هذه السياسات على المستوى المحلي؟

5-حسبكم ماهو الرابط الذي يمكن ان نعطوه بين النقل والتنمية المحلية؟

6-حسب وجهة نظركم فيما تكوناحركية عامل لمحاربة الفقر؟

I-2- مصادر تمويل الطريق

*الدولة.

*اصحاب رؤوس الاموال والصيانة.

*تعطى لصندوق المستقل لتمويل وصيانة الطرقات.

I-3- النقل والحركية وعزلة في البلديات الريفية

7-ماهي قراءتكم للحركية على مستوى مقاطعة البلدية الريفية؟

8-ماهو اثر العزلة على الحركية والحيوية الاقتصادية للبلدية الريفية؟

9-ماذا تظنون بدور وسائل النقل المتوسطة (دراجة نارية, دراجة هوائية, عربية.....)؟

10-فيما كان للتغيير المناخي الاثر على الحركية في البلدية الريفية؟

11-استراتيجية التنمية الريفية المستدامة هل اخذت بعين الاعتبار النقل الريفي؟

I-4-انواع الطرقات (شبكة الطرقات)

-طرق وطنية.

-طرق ولائية.

-طرق بين البلديات.

-طرق معبدة.

-طرق غابية.

I-5-نوعية الطرقات

-طرقات ذات نوعية رفيعة.

-طرقات ذات نوعية رديئة.

I-6-حظيرة السيارات للبلدية

-عدد السيارات.

-سيارات ذات نوعية تويوتا.

-حافلة نقل المسافرين.

-سيارات ذات نوعية لاندوفر,سيارات ذات نوعية لاندروف.

-نقل السلع.

-سيارات ذات تبريد من اجل توزيع اللحوم وبعض المواد الاخرى سريعة التلف.

I-7-متعملي النقل

-شركة نقل السلع.

-شركة نقل المسافرين.

-المتعاملين الحرفيين هم مجتمعين في النقابة.

القسم الثاني المخصص للاستبيان مستعملي النقل.

II-1-المؤهلات الاجتماعية والاقتصادية للأشخاص الذين تم سألهم في الاستبيان

-السن.

-الجنس.

-المستوى التعليمي.

-الوضعية تجاه الزواج.

-المهنة.

-عدد افراد العائلة.

-الاقامة.

*النشاطات

-فلاح.

-مستثمر.

-حرفي.

-اخرى.

II-2-التنقل

- التنقلات الصغيرة بين القرى (اقل من 10 كلم).

- التنقلات الكبيرة هي ذات المسافات الكبيرة (100كلم) ما بين البلديات وما بين الولايات.

- عدد التنقلات في اليوم.

II-4-وسائل النقل الوسطى

*الوسائل ذات محرك

السيارات (سيارة ذات نوعية تويوتا, سيارة ذات نوعية لاندروفر, حافلة نقل المسافرين, سيارة لاندكروزر)

- سيارة غير شرعية فرود .

- النقل المزدوج للأشخاص والحيوانات وانواع اخرى من السلع.

II-5-ملكية وسائل النقل الوسطى

- خاصة.

- ايجار.

II-6-وجهات الذين تم سألهم في الاستبيان

-الاماكن المكونة من القرى الصغيرة.

- من القرية.

- من مراكز البلدية.

- السوق (السوق الاسبوعي, سوق القرية, سوق البلدية).

- المقاطعة.

- مناطق الانتاج الفلاحي او الرعوية.

- مراكز الصحة.

II-7-طبيعة الشيء الذي تم نقله

- منتج فلاحي.

- حيوانات.

- سلع.

- اشخاص.

II-8-النقل الريفي

* مركبات شخصية

-النوع العمر فترات الصيانة تكلفة الصيانة

* مركبات عمومية

-النوع العمر فترات الصيانة تكلفة الصيانة

*مركبات حكومية

-النوع العمر فترات الصيانة تكلفة الصيانة

II-9- ماهو مستوى التنقل اللازم (النسبة من 0الى 100)

- جيد جدا.

- جيد.

- متوسط.

- سيء.

- رديء.

II-10-هل تعتبرون ان نظام النقل هو

- غير مجدي.

- ناجع ومجدي.

- نقل غير ملائم.

- يوفر فرص ومنافع اقتصادية واجتماعية من خلال التنقل .

II-11- الصعوبات والعوائق التي يواجهها السكان

- العزلة.

- مشكلة التنقل للاماكن.

- الشقاء خلال تنقل الاشخاص وممتلكاتهم.

- التنقل في ظروف جد بطيئة ومتعبة.

- محدودية الاختيارات بالنسبة للفلاحين فيما يخص الانتاج ومستويات الانتاج الفلاحي.

القسم الثالث هل الاستثمار في النقل الريفي مربح ومثمر

III-1-النقل والتنقل في الاقتصاد الريفي

- فلاحية وتربية المواشي.

- التجارة والحرف.

III-2-المنتجات الفلاحية

- الزراعات المطرية.

- المساحات المسقية المكثفة .

- زراعة الحبوب.

- زراعة معيشية.

- تربية المواشي.

III-3-خدمة النقل في الرزنامة الفلاحية للزراعات المطرية

- التسميد(نقل الاسمدة العضوية).

- تعرية الحقول الرملية.

- متابعة الزرع.

- حرث واعدة الحرث.

- الجني.

- التسويق.

III-4-الانتاج الحيواني

- ابقار.

- اغنام.

- ماعز.

- خيول.

- الجمال.

III-5- انماط تربية المواشي

- ثابت.

- الترحال.

III-7-ماهي مؤشرات النجاعة او الجدوى من النقل الريفي؟

- ربح الوقت.

- نقص المصاريف.

- نقص في اخطار فساد المنتوجات.

III-8- على اي مقياس قتم باختيار استعمال وسيلة النقل ؟

- كلفة استثمارها المتواضعة.

- قدرتها فيما يخص السرعة والحمولة والمسافة التي تقطعها.

- متطلبات للهياكل غير المكلفة.

- سهولة الصيانة مع وجود كفاءات محلية لذلك.

- مستوى تدفق السلع.

III-9- الاثر المترتب عن النشاطات المدرة للمداخيل

- التصريف السريع للمنتوجات نحو مراكز الاستهلاك.

- سهولة الدخول للمراكز الاجتماعية والاقتصادية.

- سهولة في التنقل.

III-10- دور النقل في الفلاحة

- تزويد عوامل الانتاج.
- تسويق المنتجات الفلاحية.
- زيادة المنافسة.
- انقاص تكاليف النقل.
- انقاص هوامش التجارة.
- تحسين المداخل الفلاحية.
- تحسين فرص الاستثمار للخوادم.
- تسهيل ادماج المناطق الريفية المحرومة من الاقتصاد الوطني.
- تحسين دخول المزارعين للأسواق الخاصة بالتزود بعوامل الانتاج الفلاحي.

III-11- الاثر المناسب على اسعار المنتوجات الفلاحية

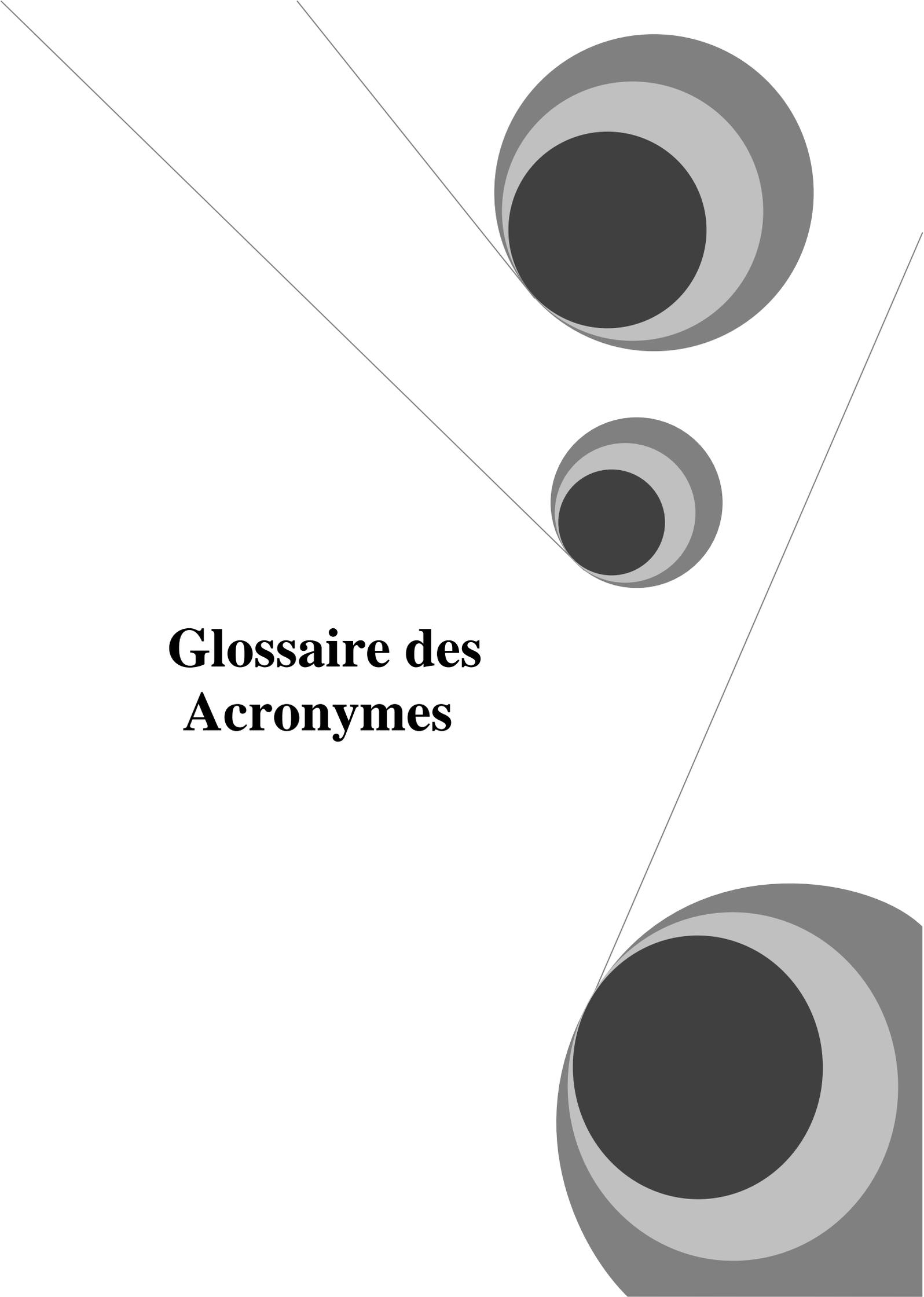
- حصة مصاريف التنقل في تكاليف الانتاج الفلاحي.
- الاثر على المردودية.
- الاثر على اسعار البيع.

القسم الرابع الافاق

VI-1- ماهي الافاق التي تترتب او تتوفر عند فك العزلة عن البلدية الريفية؟

VI-2- من بين اهم اهداف السياسة القطاعية للنقل

- ضمان ديمومة الاستثمارات.
- فك العزلة عن البلد وخاصة المناطق الريفية وبأولوية المناطق ذات امكانيات اقتصادية وذات كثافة سكانية عالية.
- تحسين نوعية الخدمات، النجاعات والمنافسة في النقل .
- تحسين الحركية الحضرية وتطوير النقل في الوسط الريفي .
- تحسين امن الطرقات.

The image features a decorative graphic on the right side consisting of three overlapping circles of varying sizes, each with a dark grey center and a lighter grey outer ring. Two thin, light grey diagonal lines intersect at the top left and extend towards the right, framing the circles. The text is positioned to the left of these elements.

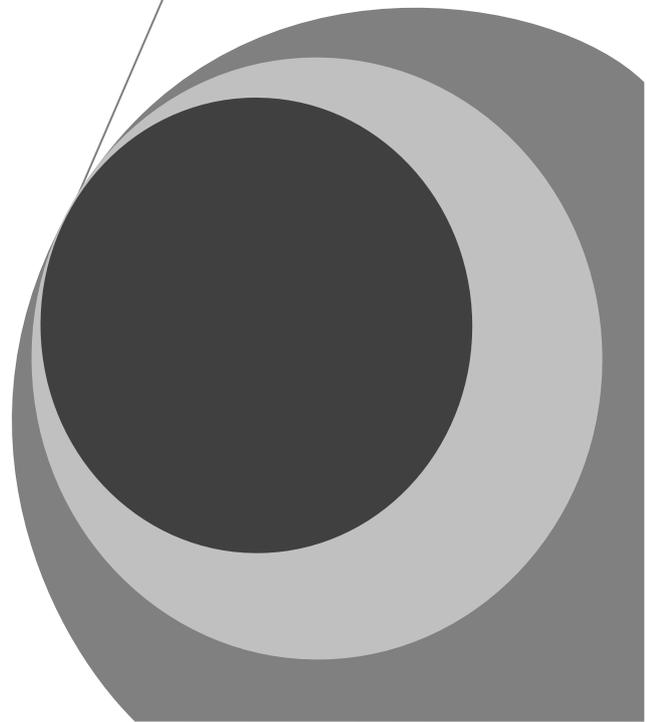
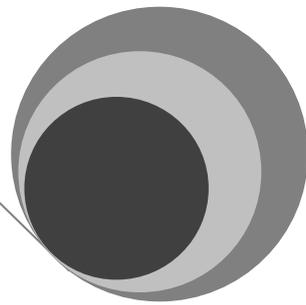
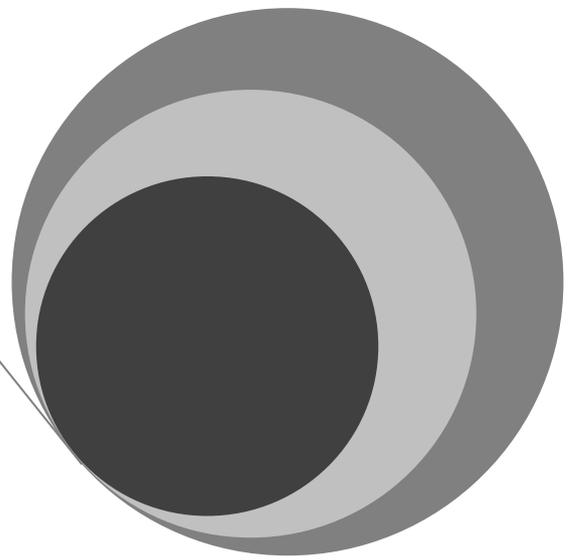
Glossaire des Acronymes

Glossaire des Acronymes

Glossaire des Acronymes :

CAFER	C aisse A utonome de F inancement de l' E ntretien R outier
DA	D inar A lgérienne
DTP	D irection de T ransport P ublique
IDE	I nterprétation D irecte E trangère
ITR	I nfrastructure de T ransport R ural
Km	K ilomètre
RRFT	R outes R urales à F aible T rafic
OMD	O bjectifs du M illénaire p our le D éveloppement
SDRD	S tratégie de T ransport R ural D urable
STR	S ervice de T ransport R ural

Résumé



Résumé

ملخص:

تعتبر عملية النقل من ابرز الأنشطة التي يقوم بها الأفراد من اجل قضاء حاجات متعددة ولعل من أهم وابرز المشكلات التي تعيق التنمية الريفية وتطور المجتمعات الريفية تلك المتعلقة بالنقل وبالخصوص المشاكل التي تعيق النقل الريفي وهي التي ندرسها في موضوعنا هذا وحاولنا معرفة هذه المشاكل التي تعيق النقل الريفي من خلال استبيان لبلدية تارمونت التي تعتبر منطقة ريفية وبلدية من بلديات ولاية مسيلة. وتطرقنا من خلال هذا الاستبيان إلى معرفة مشاكل النقل الريفي والتي تتمثل في رداءة الطريق ونقص في عدد المسافرين ونقص في الخدمات.

الكلمات الرئيسية: النقل الريفي. التنمية الريفية. المركبة. الطرقات. تارمونت.

Résumé:

Le processus de transfert est l'une des activités les plus importantes menées par les individus pour répondre à divers besoins, l'un des problèmes les plus importants et les plus importants faisant obstacle au développement rural et au développement des communautés rurales étant celui des transports, en particulier les problèmes qui entravent le transport rural. Au moyen d'un questionnaire adressé à la commune de Tarmont, considérée comme une zone rurale et municipale des communes de l'état de M'sila.

À travers ce questionnaire, nous avons abordé les problèmes du transport rural, à savoir le mauvais état des routes, le manque de passagers et le manque de services.

Mots-clés: transport rural, développement rural. les véhicules Les routes .trmont

Abstract:

The transfer process is one of the most important activities carried out by individuals in order to fulfill various needs. Perhaps one of the most important and important problems that hinder rural development and the development of rural communities are those related to transport, especially the problems that hinder rural transport. Through a questionnaire to the municipality of Tarmont, which is considered a rural and municipal area of the municipalities of the state of Mesila.

Through this questionnaire, we addressed the problems of rural transport, namely, poor road conditions, shortage of passengers and lack of services.

Keywords: Rural Transport. Rural Development. Vehicle. Tramont Road.