



HAL
open science

Se déplacer au jour le jour dans une ville en processus de “ modernisation ” : le cas de Nouakchott

Francesca Nucci, Marta Alonso Cabré

► To cite this version:

Francesca Nucci, Marta Alonso Cabré. Se déplacer au jour le jour dans une ville en processus de “ modernisation ” : le cas de Nouakchott. Les mutations de la ville saharienne – Approches croisées sur le changement social et les pratiques urbaines, Faculté des Sciences Sociales et Humaines-Université Kasdi Merbah, Ouargla., Mar 2015, Ouargla, Algérie. halshs-01235790

HAL Id: halshs-01235790

<https://shs.hal.science/halshs-01235790>

Submitted on 2 Dec 2015

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Se déplacer au jour le jour dans une ville en processus de « modernisation » : le cas de Nouakchott.

Francesca Nucci (Universitat de Barcelona-GRECS)

Marta Alonso Cabré (Universitat de Barcelona-GRECS)

1. Nouakchott : une ville fragmentée

L'urbanisation de la ville de Nouakchott n'a pas été accompagnée par un développement économique adéquat, ce qui est une caractéristique commune à de nombreuses villes africaines. Une des conséquences d'une urbanisation accélérée et des projets de planification adoptés, est la forte ségrégation spatiale qui aujourd'hui caractérise la capitale mauritanienne. C'est en tenant compte de cette ségrégation, que nous présenterons la ville de Nouakchott à travers ses différents quartiers et les gens qui y habitent. Le travail de terrain à la base de cette communication a été réalisé entre 2010 et 2012 au sein d'un projet de recherche intitulé « *Étude comparée sur les appropriations sociales et les compétences d'usage dans les centres urbains de trois villes africaines* »¹.

Nouakchott est une ville qui a été érigée à la veille de l'indépendance de la Mauritanie. Le jour de la déclaration de l'indépendance du pays, le 28 novembre 1960, il n'y avait qu'un petit noyau administratif en pleine construction, qui aujourd'hui se trouve dans le quartier du Ksar. Nouakchott, donc, a été « capitale avant d'être ville » (Choplin, 2009), puisqu'elle devait représenter l'emblème de la nouvelle identité nationale, en réunissant les différentes composantes ethniques du pays : les habitants du *Trab al-Bidan*, c'est-à-dire les arabophones ou *bidan* provenant du nord et de l'intérieur du pays, et les habitants du *Trab as-Sudan*, littéralement la terre des noirs, au sud du pays.

À partir du mois de Février de 1957, différents projets urbains furent élaborés afin de créer la capitale. Le projet choisi fut celui de Lainville, architecte de la Direction de l'Urbanisme de Dakar. Ensuite, le dessin fut repris et modifié par les architectes parisiens Lecomte et Cerruti. Le 5 Mars de 1958, la première pierre de Nouakchott fut placée dans l'espace occupé aujourd'hui par le siège de la Présidence et on commença d'urgence les travaux de création de la capitale. Les limites de la ville furent fixées, un terrain en pleine ville fut destiné à l'aéroport et on agença la ville par la grande avenue Abdel Nasser. Aujourd'hui, cette dernière unit le quartier du Ksar avec l'Hôpital National et divise la capitale en deux parties : le nord, avec ses quartiers riches et aisés, les sièges des ambassades et les villas haut-standing, et le sud, avec ses quartiers populaires et ses bidonvilles. Or, bien que les frontières entre les quartiers ne soient pas radicalement nettes, car souvent on trouve différents types d'habitat entremêlés, on peut identifier des zones diverses, chacune avec une typologie d'habitation dominante et un profil d'habitant déterminé.

Les deux premières grandes vagues de croissance de la population de la ville eurent lieu pendant les années 1970 et 1980, suite à des sévères sécheresses et à la conséquente

¹ La subvention pour la réalisation de ce projet, avec numéro de référence CSO2009-12470, fut attribué au *Group de Recerca sobre Exclusió i Control Social* de l'Université de Barcelone. Trois différents équipes de Recherche effectuèrent le travail de terrain à Nouakchott, Praia et Addis Abeba.

sédentarisation d'une grande partie des populations nomades à la périphérie de la capitale. Ces dernières s'installèrent aux portes de la ville en direction de leurs régions d'origine. Ainsi, sur la route d'Atar, qui relie Nouakchott avec l'Adrar, on trouve surtout des *bidan*, originaires de cette région et qui habitent les communes du Ksar et de Teyarett ; aux alentours de la route de l'Espoir, dans les communes de Dar Naim, Arafat et Teyarett, on trouve surtout des *bidan* provenant de l'intérieur du pays. Finalement, la population du sud de la Mauritanie, qui n'est pas d'origine arabe mais wolof, peul ou soninké, s'est établie au sud de l'avenue Nasser, dans les communes de Sebkha et El Mina. Plus récemment, ils ont occupé aussi le quartier de Riyadh sur la route de Rosso, qui mène vers le sud du pays. C'est dans ces derniers quartiers que se sont installés aussi les nombreux immigrés provenant d'autres pays de l'Afrique Noire.

La Nouakchott qui devait symboliser l'union nationale du pays s'est formée, donc, par la somme d'une série de quartiers, ségrégués soit par l'origine géographique et ethnique de leurs habitants, soit par le niveau économique de vie. Cela se traduit par une concentration spatiale de l'habitat populaire et des bidonvilles au sud de l'avenue Abdel Nasser, tandis qu'au nord les maisons sont plutôt de haut et moyen standing. En plus, au nord-ouest de la ville, dans les quartiers riches et bien desservis, la densité est la plus faible, tandis que les quartiers de Sebkha, El Mina et Arafat, au sud de l'avenue Nasser, présentent les taux les plus élevés. C'est dans ces quartiers que se trouvent les zones les plus insalubres de la ville, composée par les baraques et les tantes de la population la plus défavorisée.

Dans la ville sont représentés, de manière plus ou moins proportionnelle, tous les groupes ethniques dont se compose la population mauritanienne, chacun avec ses propres modes de vie et ses activités. À ce propos, la géographe française Armelle Choplin (2009) définit la capitale mauritanienne comme un « espace fragmenté », un espace urbain très hétérogène, dans lequel des énormes disparités se produisent sous tous les points de vue et dans tous les domaines de la vie urbaine. Choplin fait aussi une analyse très intéressante de la nette prédominance symbolique de la présence arabe dans l'espace public. En effet, bien que pendant les premières années de l'indépendance l'administration essaya de maintenir un certain équilibre entre les expressions culturelles et symboliques des différents groupes, à partir de l'entrée de la Mauritanie dans la Ligue Arabe (1973), les politiques adoptées ont montré une propension de plus en plus arabisante. En ce qui concerne l'organisation de l'espace public de la capitale, par exemple, la tendance à l'arabisation a donné lieu à l'introduction de tous les symboles de l'identité *bidan* : l'utilisation des grands noms du monde arabo-musulman ou de l'univers des anciens émirats *bidan* pour les rues ; l'appellation arabe de beaucoup de quartiers (Arafat, Riyadh, Bagdad, etc...) ; la substitution des affiches et de la signalisation en français avec celles en arabe ; etc.

Par rapport à la forme de la ville, Nouakchott s'est étalée autour des quatre routes qui la relient au reste du pays : la route de Nouadhibou vers le nord, la route d'Atar vers le nord-est, la route de l'Espoir vers l'est et la route de Rosso vers le sud. Aujourd'hui, Nouakchott est une ville qui occupe une surface très étendue – en 2012, on l'estimait à 200 km², avec une très faible densité (OSPUN, 2014) – et qui concentre un tiers de la population du pays, soit plus d'un million d'habitants. Or, la croissance démographique et le conséquent étalement urbain n'ont pas été accompagnés par des planifications efficaces et prévoyantes de la part des pouvoirs publics. Cela explique, par exemple, les grandes disparités qu'on

observe au niveau des infrastructures. En effet, le quartier central de Capitale concentre la presque totalité des services et des bureaux administratifs, tandis que les quartiers périphériques en sont presque totalement dépourvus. Nous verrons que ces circonstances ont des importantes répercussions au niveau de la mobilité, mais avant, il convient de s'arrêter quelques instants sur les projets de « modernisation » récemment menés dans la ville.

Comme cela est observé dans des nombreuses villes dans le monde, les processus et les politiques de globalisation profitent aux riches et les disparités sociales et économiques ne font que s'accroître. En 2008, les acteurs politiques de la ville de Nouakchott² se réunirent à l'occasion d'un grand atelier afin de présenter un nouveau plan d'aménagement urbain (PDU) et de définir une image bien précise de la capitale mauritanienne : ils voulaient en faire une ville « moderne » et attractive. Les efforts et les interventions qui ont suivi – dans le domaine de l'espace urbain, des infrastructures, dans le secteur de la circulation et du transport en commun, etc. – se sont concentrés surtout dans le centre-ville, dans la commune de Tevragh-Zeina, qui devait représenter la vitrine de la ville vers l'extérieur (Choplin, 2009 : 228).

Ces interventions rendent manifeste une dualité qui caractérise la réalité urbaine de Nouakchott. En ce qui concerne, par exemple, la circulation et le transport urbain à Nouakchott, il y a d'un côté les pouvoirs publics qui prévoient des restructurations visant à « moderniser » et organiser la ville : planification de compagnies publiques ou mixtes d'autobus, interdiction de circulation aux véhicules vétustes, création d'un corps de police spécifique pour contrôler la légalité des voitures qui circulent, incitation aux chauffeurs de taxi à s'enregistrer et à identifier visuellement leurs véhicules, etc. De l'autre côté, on observe les réponses que la population donne à la crise du transport et qui échappent à toute tentative de réglementation. La profusion de taxis clandestins, la surcharge des véhicules, le non-respect des normes et de la signalisation, etc. La principale raison à cela est que les vrais changements, ou au moins les plus visibles, efficaces et durables dans le temps, ne viennent pas « d'en haut » mais des habitants, les acteurs « d'en bas » (Djouha Fedjio, 2010 : 6). L'observation attentive des pratiques urbaines des habitants des villes représente, donc, un outil fondamental dans l'adoption de planifications appropriées et efficaces.

2. La forme urbaine de la ville et le rythme des mobilités

Nous avons évoqué précédemment de la grande superficie occupée par Nouakchott. L'étalement urbain est cause de disfonctionnement urbain puisqu'il impose un éloignement important des quartiers périphériques par rapport au centre. Cela implique un coût élevé des services par habitant et une difficulté majeure pour assurer un réseau de transport efficace. Dans ces conditions, le transport public n'est pas rentable, et nous verrons que l'échec de la mise en place de grands bus en a été une preuve. Face à des grandes distances à parcourir et à une clientèle potentielle pauvre et disséminée, le service risque forcément d'être

² Notamment la Communauté Urbaine de Nouakchott (CUN), le Ministère de l'équipement, de l'urbanisme et de l'habitat (MEUH), le Ministère de la décentralisation et de l'aménagement du territoire, le Ministère de l'hydraulique et de l'énergie, un conseiller à la Présidence de la République, le délégué général chargé de l'investissement privé et le Directeur général de l'Agence de Développement Urbain (Choplin, 2009 : 228).

déficitaire. La population qui habite dans les périphéries est généralement celle qui a le plus de problèmes économiques et, en même temps, celle qui se voit obligée de dépenser le plus d'argent pour accéder au travail et aux services. Il ne faut pas oublier que l'accès au transport est un besoin ainsi qu'un droit.

L'on peut reconnaître la capitale de la Mauritanie par sa morphologie étoilée, dont le quartier de Capitale représente le corps et les quatre routes principales déjà mentionnées les bras autour desquels se concentrent les agglomérations urbaines. La population s'est établie autour de ces routes asphaltées pour des raisons logistiques : accès facile aux principales voies de communication terrestre, mais aussi aux services de première nécessité tels que l'eau et l'électricité. À tout ça, il faut ajouter un aspect important pour comprendre le rythme de la circulation à Nouakchott : la presque totalité des services administratifs et commerciaux se concentre dans le quartier central de Capitale. Ainsi, les habitants des quartiers périphériques se voient obligés de s'y rendre quotidiennement pour travailler, pour aller à l'école, au collège ou à l'université, pour faire des démarches administratives, pour aller à la banque, pour faire des courses.

L'incessante évolution démographique au sein des agglomérations périphériques, ajoutée à l'augmentation des déplacements quotidiens et des véhicules qui circulent à Nouakchott, a eu comme conséquence la saturation des quatre principales voies d'accès à Capitale. Un des points le plus chaud au niveau de la circulation, est le Carrefour Madrid, où confluent la route de Rosso, la route de l'Espoir et la route d'Atar. La plus forte concentration de véhicules dans le Carrefour Madrid, et par extension dans le centre-ville, a lieu entre 7h30 et 9h, c'est-à-dire quand la journée démarre et les gens doivent se rendre à leurs obligations. Il s'agit surtout des véhicules qui proviennent de la périphérie et qui, quand la journée se termine, entre 17h et 19h (Transitec, 2006), font le trajet en sens inverse. Les alentours des marchés représentent d'autres zones rouges au niveau de la circulation.

Les pouvoirs publics n'ont pas trouvé de solutions efficaces à cette situation dérivant d'une série de planifications urbaines qui, au lieu de tenir compte du contexte géographique, social et économique local, ont suivi des formats et des modèles étrangers. Cela se vérifie dans tous les secteurs - espace public, infrastructures, circulation, etc. - et n'a fait que créer et alimenter les disparités entre les différents quartiers. À titre d'exemple, nous attirerons l'attention sur les pratiques de déplacement et l'utilisation des moyens de transport. Nous verrons quels sont les facteurs qui poussent les habitants de la ville à choisir un transport déterminé parmi l'éventail des possibilités existantes. Dans ce sens, nous postulons que, si de manière générale un usager lambda choisit son mode de déplacement en fonction de la distance à parcourir, du coût du trajet, du temps à disposition, etc., à Nouakchott, le facteur décisif est certes le coût du service, mais la sécurité face aux vols et le prestige social jouent eux aussi un rôle considérable.

Pour l'instant, retenons que les habitants les moins favorisés habitent dans les périphéries, notamment au sud de l'avenue Nasser, et ils sont ceux qui doivent se déplacer le plus pour satisfaire leurs besoins quotidiens. Si nous considérons la mobilité non seulement comme un besoin mais aussi comme un droit de tous les habitants d'une ville, nous verrons qu'à Nouakchott elle constitue un facteur supplémentaire de ségrégation.

3. Statut social et pratiques urbaines de déplacement

De la même manière que la planification de la ville, la typologie de l'habitat, les pratiques de consommation, etc., les modalités de déplacement et l'utilisation des moyens de transport constituent aussi des importants facteurs de ségrégation et de distinction sociale. Autrement dit, les caractéristiques de la mobilité des habitants de Nouakchott reflètent parfaitement la stratification sociale de la ville.

Quand on parle de déplacements et de moyens de transport en Mauritanie, il faut faire quelques précisions préliminaires. En premier lieu, la presque inexistence du secteur public, à l'exception de la Société des Transports Publics (STP), société créée en 2010 et dont le capital est à moitié privé et à moitié public. En effet, le secteur privé, autant formel qu'informel, a toujours su satisfaire de manière plus efficace les besoins croissants de déplacement des habitants d'une ville en constante expansion. C'est pour cette raison qu'on parle plutôt de transports en commun ou collectifs dans la typologie sur laquelle on reviendra par la suite.

En second lieu, il faut mentionner que, malgré l'augmentation massive des véhicules qui circulent dans la capitale mauritanienne, le ratio par habitant reste très faible puisque l'accès n'est pas du tout un fait généralisé. « Si la proportion de véhicules par personne est faible en regard d'autres villes dans le monde, Nouakchott donne une impression d'avoir trop de voitures. En soi, ce n'est pas une cause problématique, mais liée aux autres, la situation devient rapidement difficile. Et l'augmentation n'est pas uniquement dans le parc de véhicules privés, mais aussi dans les autres types de transports, à l'instar des taxis » (Chenal, 2009 : 287).

Dans une ville où les distances deviennent à chaque fois plus longues et la marche à pied, ou le déplacement sur les charrettes à traction animale, de plus en plus difficile, le droit à une meilleure mobilité n'a pas encore été acquis pour une bonne partie des habitants. En effet, même si certains transports en commun pratiquent des prix plutôt bas, il s'agit néanmoins de dépenses quotidiennes que beaucoup de familles ne peuvent assumer. Or, comme nous avons vu précédemment, les disparités qui existent au niveau de la répartition des infrastructures et des services obligent la plupart des habitants de la ville à des déplacements quotidiens.

La troisième question relative à la mobilité nouakchottoise, concerne précisément l'accès aux véhicules motorisés. Parmi ces derniers, la voiture, surtout privée, constitue le moyen de transport privilégié par les nouakchottois qui peuvent se le permettre. Dans une ville où les gens ne sont pas partisans de se déplacer ou se promener à pied, soit pour une question de prestige social soit pour l'insalubrité des rues, la chaleur ou la poussière, tous ceux qui en ont les moyens privilégient la voiture ou, à défaut, le taxi. Cela n'empêche pas que beaucoup de gens, notamment les habitants des quartiers périphériques, continuent à parcourir des grandes distances à pied par faute de moyens financiers.

En ce qui concerne la voiture privée, on peut en observer une large typologie qui va des luxueux 4x4, devenus symboles de la richesse des élites urbaines, aux véhicules qui roulent encore par miracle. Entre ces deux extrêmes, il existe une gamme diversifiée de voitures à des prix accessibles, en bon ou mauvais état. Les voitures privées ne sont pas utilisées

seulement pour les déplacements diurnes, mais aussi pour se promener pendant la nuit, en se convertissant en espaces privés de socialisation et de loisir, surtout pour la jeunesse nouakchottoise. Posséder un véhicule propre, même s'il n'est pas forcément luxueux ou en bon état, et ne pas être obligé de recourir aux transports en commun, généralement associés aux couches les plus défavorisées de la ville, détermine une sorte de distinction sociale qui ne correspond pas toujours à une condition économique aisée. Dans certains cas, la propriété d'une voiture constitue une sorte de promotion sociale, un signe distinctif fort.

Or, la plupart des habitants des Nouakchott ne possèdent pas de véhicule. Le choix de tous ceux qui en ont la possibilité économique, se porte alors sur les *taxis-course*, qui parfois sont utilisés aussi par les expatriés. Ils sont reconnaissables à leurs couleurs officielles – ligne bleue sur fond jaune –, mais une grande partie de ces taxis ne sont pas identifiables en tant que tels. Ils adaptent leurs parcours aux besoins des clients en les déposant à la destination souhaitée, mais on peut se voir obligé de partager le service avec d'autres passagers. En effet, afin de rentabiliser un trajet, le chauffeur peut prendre d'autres clients sur la route. Le tarif oscille entre les 100 et les 300 ouguiyas (UM)³ selon la longueur du trajet et le moment de la journée, mais en tout cas, il est souvent le résultat d'une négociation entre le chauffeur et le client. Or, en raison de son prix, le *taxi-course* ne constitue pas un moyen de transport très populaire à Nouakchott et est, dans une certaine mesure, élitaire.

La plupart des habitants de la ville doivent recourir à d'autres modalités de déplacement beaucoup moins chères, mais qui ne représentent pas les solutions les plus efficaces aux besoins de ceux qui habitent les quartiers périphériques. Une grande partie des véhicules destinés à leurs déplacements se trouvent en très mauvais état, le risque vis-à-vis des vols et des accidents est une réalité et la durée des trajets, soit à cause des embouteillages soit de la vitesse réduite de ces moyens de transport, peut être très longue. La plupart des déplacements des habitants des périphéries de Nouakchott passe par le secteur privé. Parmi les transports en commun les plus populaires de la ville, il faut mentionner un deuxième type de taxi, les *taxis tout-droit*. Leur appellation dérive du fait qu'ils n'accompagnent pas les clients à leur destination, mais ils suivent des parcours préétablis le long desquels les passagers peuvent monter ou descendre. Ils sont organisés selon un réseau de lignes, dont le principal objectif est de permettre aux habitants des périphéries d'accéder au centre-ville ou à d'autres points stratégiques de la capitale. Leurs tarifs sont plutôt bas, variant entre les 70 et les 100 UM, auxquelles il faut parfois ajouter 50 UM pour le transport de marchandises volumineuses. Les principaux usagers de ces taxis, qui fonctionnent seulement pendant la journée, sont les travailleurs et travailleuses qui doivent se rendre quotidiennement à leur travail : dans les villas et maisons privées des beaux quartiers, dans les différents marchés de la ville, à la plage, au port, etc.

Il y a des moyens de transport encore moins chers, mais dont les conditions du voyage sont les plus précaires et inconfortables. Il s'agit des *minibus* ou *minicars*, en fait des fourgonnettes adaptées de manière plutôt sommaire au transport des personnes. Ils sont affiliés, en général, à des fédérations de transport privé⁴. Ils fonctionnent exactement

³ La valeur de 1€ varie généralement entre 380 et les 400 UM.

⁴ En Mauritanie, le système des fédérations des transports en commun comble le manque d'organisation du secteur du transport public. Quand, en 1986, l'État libéralisa totalement le secteur des transports en commun,

comme les *taxis tout-droit*, mais leur prix est plus bas, oscillant entre les 40 et les 50 UM, ce qui fait une vraie différence pour les économies familiales des couches plus défavorisées de la population. Le revers de la médaille est que si les *taxis tout-droit* ont un nombre limité de passagers par trajet, ce n'est pas le cas pour les *minibus*, qui sont toujours en surcharge, jusqu'au point de maintenir par des cordes des personnes à l'extérieur de la fourgonnette. Cela rend les voyages plutôt dangereux malgré la faible vitesse à laquelle on roule.

Mais la mobilité à Nouakchott n'est pas seulement motorisée. Dans les quartiers populaires et les bidonvilles, les moyens de transport à traction animale continuent d'être une option de transport économiquement viable pour les personnes et les marchandises. En même temps, ils constituent d'importantes sources de revenus pour les familles qui les possèdent. Malgré une récente interdiction de circuler dans le centre-ville, et les nombreuses confiscations qui en suivirent, les charrettes tirées par les ânes maintiennent leur présence constante dans la circulation urbaine.

Évidemment, ce type de transports en commun, ainsi que la marche à pied, ne sont jamais pris en considération par ceux qui peuvent les éviter et ça non seulement pour les mauvaises conditions du service, mais aussi pour ne pas perdre du prestige sociale. Ça vaut aussi pour un autre type de moyen de transport récemment mis en place par l'État avec la participation à 50% du capital privé. On a déjà cité la création, en 2010, de la Société des Transports Publics (STP), dont les lignes de grands bus (don de l'Iran) furent inaugurées le jour du cinquantième anniversaire de l'indépendance de la Mauritanie, le 28 Novembre de 2010. Cette initiative faisait partie de la politique de « modernisation » de la capitale lancée par l'État mauritanien à partir de 2000. En effet, à la différence des autres moyens de transport en commun, l'organisation de ces lignes prévoyait une certaine formalité : arrêts bien établis et signalisés tout au long de leurs trajets, le numéro ainsi que les lieux de départ et de destination de la ligne affichés sur la partie avant des véhicules, etc. Or, après un très bref succès initial dû à la nouveauté, ces grands bus ont rapidement montré leur inefficacité et leur manque d'adaptation au contexte urbain de Nouakchott. Ainsi, malgré le prix raisonnable, de 50 UM et de 20 UM pour les étudiants, et le meilleur confort à l'intérieur des bus, ils ne sont pas les plus utilisés par les habitants des Nouakchott, à cause de la longue durée des trajets. Cette faible fréquentation a obligé la STP à supprimer certaines lignes de bus.

On voit donc très clairement qu'à Nouakchott la mobilité n'est pas pensée ni planifiée comme étant un droit, mais seulement comme une nécessité qui ne fait qu'agrandir les disparités existantes. En effet, les caractéristiques urbaines de Nouakchott font que ceux qui n'ont pas les moyens, ou qui n'en ont pas beaucoup, sont les mêmes à se voir obligés à se déplacer le plus.

on assista à la multiplication et à la diversification des opérateurs privés, parmi lesquels les fédérations, gérées par le Bureau National des Transports (BNT). Ce dernier n'eut pas une vie très longue et, actuellement, c'est la Fédération Nationale des Transports (FNT) qui se charge de la gestion du transport urbain dans tous les quartiers de Nouakchott. Cependant, les propriétaires des véhicules ne sont pas obligés d'adhérer à une fédération.

4. Conclusions

Nouakchott est une capitale où le processus d'urbanisation et les différents projets de planification et « modernisation », adoptés suivant des modèles étrangers qui ne tiennent pas compte du contexte local, ont produit de la ségrégation et des disparités sous tous les points de vue. La mobilité est considérée comme un besoin et non pas comme un droit et on ne réfléchit pas au fait que ce droit peut être garanti aussi par une diminution de la nécessité de se déplacer. Autrement dit, une des principales conclusions de notre étude est que, afin de donner des réponses efficaces aux problèmes de la mobilité de la ville, il conviendrait, de réduire les besoins de déplacement des habitants des périphéries. Pour cela, la première mesure à adopter est, à notre avis, de doter lesdits quartiers des services et des infrastructures nécessaires et ainsi éviter, ou minimiser, une grande partie des déplacements. Une répartition plus équilibrée des infrastructures, des équipements et des services dans les quartiers périphériques pour qu'ils soient plus autonomes par rapport au centre, réduira d'une manière significative les profondes disparités entre les différentes zones de la ville. En ce qui concerne, par contre, l'amélioration des conditions des déplacements, il est nécessaire de créer un réseau de routes secondaires asphaltées qui permette de décongestionner les principales voies d'accès au centre-ville. Or, cela implique, évidemment, l'adoption et la mise en place d'une planification qui tienne compte de la réalité urbaine, économique et sociale nouakchotaise, et non pas de « recettes toutes faites » venant de l'étranger.

Bibliographie

AA.VV (2011) *Atlas de Nouakchott*. Nouakchott : GRET et CUN.

CHENAL, Jérôme (2009) *Urbanisation, planification urbaine et modèles de ville en Afrique de l'Ouest : jeux et enjeux de l'espace public*. Thèse de Doctorat, École Polytechnique Fédérale de Lausanne.

CHOPLIN, Armelle (2009) *Nouakchott, Au carrefour de la Mauritanie et du monde*. Paris: KARTHALA-PRODIG.

DJOUDA FEUDJIO, Yves Bertrand (2010) « Comprendre autrement la ville africaine », dans les "Actes" de l'XIème Congrès N-AERUS, *Urban knowledge in cities of the south*. [http://www.n-aerus.net/web/sat/workshops/2010/pdf/PAPER_bertrand_y.pdf]

OSPUN (2014) *Étude de la croissance spatiale de Nouakchott. Évolution du bâti entre 2007 et 2012*. Nouakchott : CUN. [http://ospun.cun.mr/images/publications/croissance_spatiale_vf.pdf]

TRANSITEC (2006) *Étude du plan de déplacements de Nouakchott. Rapport final*. Programme de Développement de la Communauté Urbaine de Nouakchott. Lausanne : TRANSITEC.