



**HAL**  
open science

# Tous les chemins mènent à Nouakchott. Routes, usages et territoires dans la Mauritanie contemporaine

Nora Mareï, Jérôme Lombard

► **To cite this version:**

Nora Mareï, Jérôme Lombard. Tous les chemins mènent à Nouakchott. Routes, usages et territoires dans la Mauritanie contemporaine. Flux - Cahiers scientifiques internationaux Réseaux et territoires, 2024, n° 135-136 (1), pp.59-88. 10.3917/flux1.135.0059 . halshs-04864843

**HAL Id: halshs-04864843**

**<https://shs.hal.science/halshs-04864843v1>**

Submitted on 6 Jan 2025

**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.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial 4.0 International License



# ***Tous les chemins mènent à Nouakchott*** ***Routes, usages et territoires dans la*** ***Mauritanie contemporaine*** ***All roads lead to Nouakchott*** ***Roads, uses and territories*** ***in contemporary Mauritania***

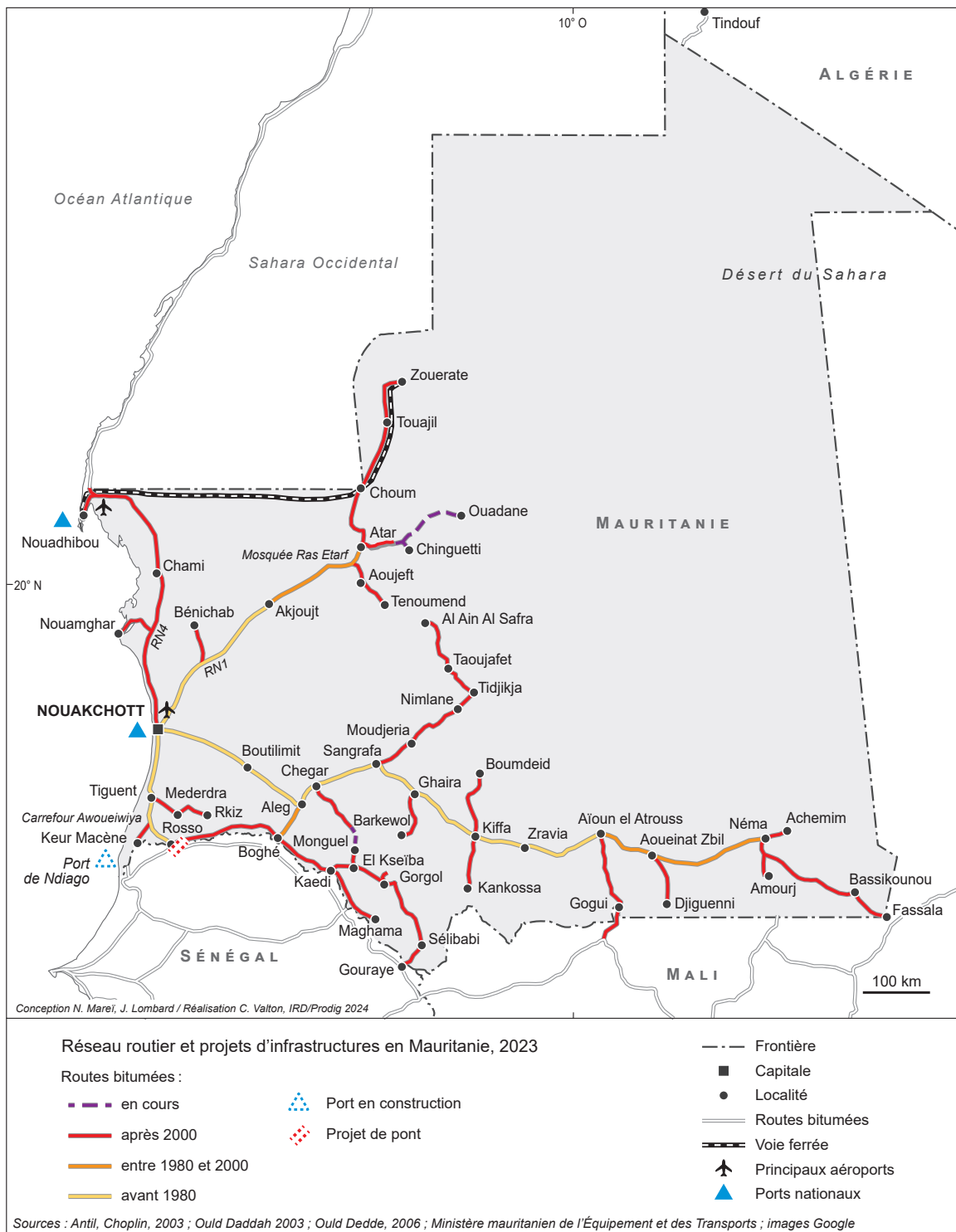
*Nora Mareï et Jérôme Lombard*

Selon le dernier rapport de la Banque mondiale sur l'économie mauritanienne (2022), la croissance du pays, de l'ordre de 3,7 % en moyenne par an, est portée par le secteur des transports et du commerce (1). La récente modernisation des infrastructures du port de Nouakchott (Port autonome de Nouakchott, 2016), les développements de l'axe routier Dakar - Nouakchott - Casablanca – le seul entièrement bitumé au Sahara –, devenu pièce-maîtresse des relations entre Maroc, Mauritanie et Sénégal (Bouhali, Mareï, 2021), tout comme la perspective de la liaison avec l'Algérie, via Atar et Tindouf, confortent le pays en position d'interface entre Maghreb et Sahel ouest-africain, et la capitale Nouakchott en tant que carrefour routier, urbain et commercial.

Pays à faible indice de développement humain (158<sup>e</sup> place sur 191 [PNUD, 2022]), la Mauritanie a vu son économie s'intégrer aux échanges mondiaux avec l'exportation de minerai de fer, depuis les années 1960 (Bonte, 2001), et de produits de la mer depuis les années 1970 (Sall, Morand, 2008). Le pays se caractérise par la dépendance croissante aux importations de produits alimentaires, pétroliers, d'équipements en tous genres et de matériaux de construction. L'ensemble des secteurs et des acteurs de l'économie présentant une forte extraversion, on a pu qualifier le pays de « Mauritanie offshore » (Choplin, Lombard, 2009).

La Mauritanie contemporaine est marquée par l'histoire de son réseau d'infrastructures (figure 1), routières avant tout, ferroviaires également (en lien avec le secteur de l'extraction minière), mais aussi aériennes (aéroports historiques de la colonie à Atar et Zouerate, puis création de celui de Port Étienne/Nouadhibou, et enfin de celui de Nouakchott). D'abord pensées au service de la construction nationale du territoire, dès les années 1980, les infrastructures deviennent le support du développement du commerce d'import-export, avec l'arrivée au sommet de l'État d'un personnel politique lié aux réseaux commerçants régionaux et internationaux (Bonte, 2000, p. 61). Le territoire mauritanien, en tant que portion d'espace appropriée par les habitants, les acteurs économiques et politiques, apparaît alors comme un maillon des relations contemporaines fonctionnelles à l'œuvre dans cette grande région du continent africain, au sein de laquelle, pourtant, perdurent nombre de verrous diplomatiques et socio-économiques. Le pays, peuplé en 2023 de 4,9 millions d'habitants (2), constitue un observatoire pertinent des mutations en cours, y compris à l'échelle continentale, en tant que membre fondateur de l'Union du Maghreb arabe (UMA), en 1989, et de la Communauté économique des États d'Afrique de l'Ouest (Cedeao), en 1975, ensemble qu'elle a quitté en 2000.

Figure 1. Grandes infrastructures mauritaniennes, réseau routier et projets



Dans ce contexte géographique, économique et politique, nous nous demandons dans quelle mesure les routes de Mauritanie, qui ont structuré le territoire national, traduisent les intérêts des populations mauritaniennes. Nous faisons l'hypothèse que ce réseau illustre le changement de perspective qui voit l'horizon du pays évoluer d'un processus de structuration territoriale à celui de privatisation de l'économie au service d'intérêts particuliers. Nous supposons également que l'usage des infrastructures ne se réduit pas à celui des élites connectées ; les populations dans leur diversité utilisent les infrastructures en fonction de leur situation géographique et de leur capital social et financier. En d'autres termes, dépassant l'image que se donne, par les infrastructures, la Mauritanie au sein de l'Afrique de l'Ouest, c'est-à-dire celle d'un pays passerelle, nous observons la manière dont, dans l'histoire récente du pays, les pouvoirs politiques successifs ont construit le réseau d'infrastructures, et surtout l'usage qu'en font les différentes catégories de la population mauritanienne. Nous pouvons reprendre à notre compte les propos de F. Jarrige, S. Le Courant et C. Paloque-Berges (2018) qui avancent que, pour surmonter l'aveuglement engendré par la puissance d'un moyen technique, tel qu'une infrastructure qui peut rendre les alternatives impossibles, il convient d'« [...] aller voir au plus près du terrain la manière dont l'espace des infrastructures est investi, pour explorer leurs modes d'existence tout comme leurs effets au niveau local. Le point de vue des autorités qui président à la décision d'"infrastructurer" le monde doit être complété, en miroir, par celui des acteurs qui en font l'expérience ».

Ce sont les expériences de terrain des deux auteur et autrice du texte, au Sénégal pour l'un et au Maroc pour l'autre, qui les ont amenés à travailler ensemble sur la relation entre transport et développement en Mauritanie. Cette configuration originale explique le prisme régional et international adopté dans l'appréhension de la Mauritanie. Dans un premier temps, les liens marchands ont été interrogés depuis les pays voisins, avec des observations et analyses au Sénégal (Dakar, 2015 ; Rosso-Sénégal, 2017) et au Maroc (Agadir, 2019 ; Casablanca, 2017 ; Tanger, 2019). Ensuite, les auteurs croisent connaissances et pratiques anciennes du pays (à Atar, 2002 ; à Nouakchott, Nouadhibou, 2007, 2008 ; dans la vallée du fleuve Sénégal, 2009) et terrains récents et communs (Nouakchott, 2020, 2022 (3) ; Rosso-Mauritanie, 2017). Ces multiples immersions ont permis de développer des observations *in situ* (le long des routes et à bord des véhicules de transport en commun),

d'enquêter dans les marchés et les commerces de la capitale comme de Nouadhibou, seconde ville du pays, mais aussi d'échanger avec les acteurs socioéconomiques, politiques et universitaires locaux, dans le cadre d'entretiens formels et informels. C'est depuis les routes et les lieux de rupture de charge investigués (gares routières, marchés, commerces, frontières) que notre récit de la Mauritanie contemporaine se construit.

En focalisant l'attention sur les infrastructures routières et leurs usages marchands, dans un premier temps, nous présentons la Mauritanie d'aujourd'hui, telle qu'elle se donne à voir, telle qu'elle est vue par les institutions internationales, un pays de plus en plus relié à ses voisins par des axes routiers. Dans un deuxième temps, pour comprendre l'émergence de ce carrefour routier situé entre Sahara et Sahel, il convient de retourner à l'histoire du réseau d'infrastructures, tel qu'il a été façonné, avant 1960 et après l'indépendance, par les pouvoirs successifs et dont le *hub* principal est la capitale, Nouakchott. *In fine*, nous montrons combien l'usage des infrastructures de transport en Mauritanie révèle l'existence d'une hiérarchie entre les acteurs en fonction de la capacité des uns et des autres à accéder aux ressources du pays (ressources naturelles vouées à l'exportation, commerces de toutes sortes, passe-droits divers, exonérations fiscales, aides au développement, positions dans l'appareil d'État).

### L'économie mauritanienne mondialisée

Le premier projet financé par la Banque mondiale en Mauritanie date de 1964, quatre ans après l'indépendance. Il s'agit du démarrage de la construction de la route reliant Nouakchott à Rosso sur le fleuve Sénégal (4). Le nouvel État débute sa coopération avec la Banque mondiale, avec l'idée de baser son développement sur celui des infrastructures et des interconnexions internationales. 60 ans plus tard, le maillage de voies routières et leur prolongement vers les frontières soulignent avec force le pouvoir de structuration des infrastructures de transport sur un espace à conquérir, selon une logique de front pionnier et d'aménagement du territoire, donnant à la capitale, Nouakchott, les atouts d'une métropole potentielle rayonnant au-delà des frontières. Aux yeux de chercheurs interrogeant, depuis plusieurs années, le secteur des transports en Afrique du Nord et de l'Ouest, et sa relation au développement territorial, la Mauritanie apparaît comme un cas d'école pour revisiter la question des effets structurants des infrastructures (Offner *et alii*, 2014).

Avec l'idée que la Mauritanie contemporaine se projette vers les pays proches par le réseau de routes, nous présentons ici les modalités de fonctionnement des quatre principaux axes structurant les échanges : Nouakchott - Guerguerat - Agadir ; Nouakchott - Rosso - Dakar ; Nouakchott - Bamako ; et Nouakchott - Zouerate - Tindouf.

### **Le débouché mauritanien des exportations marocaines**

L'interdépendance des économies marocaine et mauritanienne est si forte que le moindre évènement enregistré dans l'espace national de l'un ou de l'autre pays occasionne des conséquences dans celui du voisin (5). L'importance prise par le Maroc dans les échanges commerciaux de la Mauritanie résulte du rapprochement de cette dernière avec le monde arabe, depuis les années 1960. Ce changement de stratégie géopolitique a eu pour objectif de promouvoir l'identité arabe du pays, avec comme conséquence l'adoption de politiques linguistiques successives d'arabisation (Bonte, Guillaume, 1994). Selon un expert mauritanien interrogé en 2020, « on assiste à un changement radical du mode de vie, du mode de consommation, en Mauritanie. [...] On se détourne du Sénégal, on se retourne vers le Maroc » (6). En bénéficiant de l'amélioration de la liaison routière avec son voisin nord-africain, l'espace mauritanien se retrouve ainsi placé au cœur de la stratégie marocaine mise en œuvre en Afrique subsaharienne.

La Mauritanie est devenue une destination importante pour les filières marocaines de fruits et légumes, de produits manufacturés ou encore pour celle des matériaux de construction. Avant 2005, les marchés urbains de Mauritanie étaient peu fournis en fruits et légumes ; l'alimentation était avant tout carnée, approvisionnée par les élevages d'ovins, de caprins et de

camelins (Bonte, 2009), et accompagnée de riz (7). En dépit de la production de quelques grandes exploitations situées dans les provinces intérieures et sur la rive nord du fleuve Sénégal, largement insuffisantes pour nourrir en particulier une ville millionnaire comme Nouakchott, la Mauritanie cultive peu de fruits et légumes et en importe la majeure partie. Aujourd'hui, les productions du Maroc (agrumes, melons, pastèques, oignons, poivrons, carottes, choux-fleurs, choux, pommes de terre, tomates) recouvrent les étals des marchés de Nouakchott, transformant l'alimentation de la population avec des produits frais et bon marché.

À la fin des années 2000, après le bitumage de la piste Nouadhibou - Nouakchott, on observait déjà l'arrivée hebdomadaire, à Nouadhibou, de quelques camions de vrac, chargés de dix tonnes d'agrumes en provenance de la région d'Agadir (Choplin, Lombard, 2008, p. 166). Depuis, le commerce au départ du Maroc et à destination de l'Afrique subsaharienne a fortement progressé, tout en se banalisant. Pour un semi-remorque frigorifique, venir d'Agadir et se rendre à Nouakchott ne prend que deux jours. Selon la dizaine d'entretiens réalisés sur le marché de la mosquée marocaine de Nouakchott, en 2020 et en 2022 (encadré 1), entre 20 et 40 semi-remorques frigorifiques arriveraient chaque semaine (chiffre variable selon la saison) ; au Maroc, la dizaine de personnes interrogées sur les marchés de gros au sud d'Agadir, en 2019 (8), cite la Mauritanie, et en particulier Nouakchott, comme point de destination régulier des cargaisons chargées à Inezgane et Aït Melloul (photo 1) (9). À cela, il convient d'ajouter les véhicules marocains qui poursuivent leur chemin vers le Sénégal, fournissant 80 % des recettes du bureau des douanes de Rosso-Sénégal (Bouhali, Mareï, Dimé, 2018).

#### **Encadré 1. Les étals de fruits et légumes importés du marché de la mosquée marocaine (10)**

Un commerçant-grossiste mauritanien du marché de la mosquée marocaine, rencontré à Nouakchott en 2020 (photos 2 et 3), dit se déplacer régulièrement à Agadir pour évaluer la qualité des produits importés et nouer des liens avec un de ses fournisseurs. Il importe aussi des carottes de Belgique qui arrivent au port de Nouakchott, parfois des pommes de terre du Mali (Sikasso), acheminées par la route ; de même, à la saison (avril-juin), et pour remplir le camion, des mangues, des patates douces et des papayes. Il a déjà essayé d'importer d'Algérie des pommes de terre et des oignons, mais le fait de devoir payer en devises le freine ; les commerçants algériens en outre se voient retirer leurs subventions, lorsqu'ils exportent vers les pays voisins. Conséquence : les produits d'Algérie sont écoulés à Nouakchott à des prix prohibitifs. La majorité de sa marchandise provient alors du Maroc. Jusqu'à épuisement des stocks, les camions frigorifiques des transporteurs marocains servent de frigo, le marché n'étant pas équipé en infrastructures pour gérer le flux de produits frais.

**Photo 1. Camions en attente de chargement pour Nouakchott, au marché de gros d'Inezgane, Agadir, Maroc**



Cliché : N. Mareï, 2019

L'approvisionnement en provenance du Maroc demeure fragile, en raison de la tension occasionnée par l'épineuse question du Sahara occidental (Bouhali, Mareï, *op. cit.* ; Côte, 2014). À l'automne 2020, une énième crise entre le Maroc et le Front Polisario a servi de révélateur des transformations du marché alimentaire mauritanien. Le blocage de plusieurs dizaines de semi-remorques marocains au poste frontalier de Guerguerat, situé au Sahara occidental, à quelques dizaines de km au nord de la ville de Nouadhibou, a provoqué l'apparition de pénuries de produits frais sur les marchés mauritaniens (et sénégalais) et, consécutivement, l'augmentation des prix de vente (11). En réaction, le gouvernement mauritanien a dû affréter des navires pour importer des pommes de terre

du Brésil ou des fruits et légumes du Maroc et d'Algérie (12). En février 2023, l'interdiction par le Maroc des ventes de légumes (tomates, oignons, pommes de terre), à destination de l'Afrique de l'Ouest (13), a de nouveau engendré de néfastes conséquences sur les marchés mauritaniens (14).

La filière de fruits et légumes, organisée (flux réguliers, camions frigorifiques, zone dédiée au marché), mais soumise aux aléas (espaces de vente à Nouakchott laissés à l'abandon par les autorités, pas d'équipements d'accueil des transporteurs ou de stockage des produits, crises récurrentes), est enchâssée dans le jeu diplomatique des relations entre Maroc, Algérie et Mauritanie. En dépit de l'amélioration des axes routiers internationaux, il apparaît difficile,

**Photos 2 et 3. Produits marocains et primeurs en provenance de Belgique stockés dans l'entrepôt principal du marché**



Clichés : N. Marej, 2020

voire impossible, de créer un marché régional, les conflits freinant le processus d'intégration régionale et alimentant le désintérêt des autorités pour cette organisation qui évolue davantage dans l'informel, en dépit d'une offre et d'une demande potentiellement structurantes.

### **La dépendance à Dakar en question**

Si le Maroc a pris de l'importance dans l'économie mauritanienne, il n'a pas effacé la prégnance des échanges avec le Sénégal, comme l'indique l'excellence des relations tissées au plus haut niveau par les deux pouvoirs en place et affichées dans les médias (15). Dans la décennie 1960, l'emprise de l'économie sénégalaise sur celle de la Mauritanie était massive et trouvait son illustration dans le dynamisme des exportations, ainsi que le rappelait le géographe A. Seck (1970). Le transport était organisé du port de Dakar et, sur le territoire mauritanien, le prix de la tonne-kilomètre pour toutes les villes de Mauritanie était encore fixé de Rosso (Toupet, 1973, p. 602). Les transporteurs sénégalais rayonnaient au-delà du fleuve, ainsi que le rapporte ce chauffeur interrogé en 2000 : « [...] parfois, j'allais à Nouakchott, je faisais l'aller-retour en trois jours. Je montais en une journée et une nuit, avec du sucre, du lait en poudre, du savon ; je rechargeais immédiatement des biscuits mauritaniens, très prisés au Sénégal, et redescendais (16). ».

Entre Rosso et Nouakchott, les flux de camions ont longtemps été à sens unique. En 2005, c'est-à-dire bien avant la généralisation du flux en provenance du Maroc, circulaient chaque jour, dans les deux sens, 1 500 véhicules dont 400 camions, camionnettes et pick-up (Jacobs, 2007) : une bonne partie provenait du Sénégal ou s'y rendait. De même, en 2006, selon des données douanières mauritaniennes, pas moins de 350 camions sénégalais entraient chaque mois sur le territoire mauritanien ou en ressortaient : dans le sens sud-nord, ils étaient chargés de fruits et légumes sénégalais de la rive gauche du fleuve, mais aussi de matériaux de construction (ciment, fer) ou d'alimentation générale sèche ou en conserve livrés de Dakar ; dans l'autre sens, ils étaient remplis de poissons ou de matériels d'occasion débarqués au port de Nouakchott.

En valeur, de façon continue, les exportations du Sénégal vers la Mauritanie l'emportent sur les importations. En 2005, selon les chiffres fournis par l'Agence nationale sénégalaise de statistiques et de la démographie (ANSD), le Sénégal exportait vers la Mauritanie pour près de 19 milliards de francs CFA (produits alimentaires et métalliques, carburants) et avait seulement

importé pour 672 millions de francs CFA. Entre 2017 et 2021, les exportations du Sénégal vers son voisin septentrional ont encore progressé, évoluant de 45 à 51 milliards de francs CFA (République du Sénégal, 2021). Les échanges pourraient encore croître, si se concrétise, au sud du pays, le chantier du pont de Rosso, enjambant le fleuve Sénégal.

D'autres processus tentent de rééquilibrer la balance au profit de la Mauritanie. Le port de Nouakchott a rapidement été pensé pour organiser l'autonomie du commerce mauritanien à l'égard de ses voisins (17). Même s'il n'est pas aisé de synthétiser les données sur cet aspect des échanges commerciaux en Mauritanie, on peut souligner combien la croissance du trafic au port de Nouakchott, durant les 20 dernières années (diagramme 1) (18), a été sans appel. Ainsi, le clinker importé, transformé dans la nouvelle cimenterie située à proximité du port de Nouakchott (19), rend la Mauritanie moins dépendante du ciment sénégalais : l'importation en provenance du Sénégal est passée entre 2016 et 2018 de 252 000 à seulement 11 600 tonnes. Ces chiffres restent à vérifier sur la durée, mais ils indiquent combien l'indépendance à l'égard du Sénégal est recherchée.

### **Quid de la liaison Nouakchott-Bamako ?**

Depuis les années 2000, le lien croissant de la Mauritanie avec l'économie malienne souligne la volonté du pouvoir à Nouakchott, ainsi que des hommes et femmes d'affaires mauritaniens, de chercher à diversifier les routes du commerce. Ce partenariat s'est renforcé à la faveur du bitumage de la piste reliant la route de l'Espoir, qui traverse d'ouest en est le pays, à la voie Bamako - Kayes, au Mali (Choplin, Lombard, 2010), rendant pérenne la liaison entre Bamako et Nouakchott. Dès l'ouverture de l'axe, l'offre de transport de voyageurs par autocars s'est développée, proposant chaque jour plusieurs départs dans les deux sens. De même, les échanges de biens se sont multipliés entre les deux capitales. Au port de Nouakchott, au milieu des années 2000, des flux de produits alimentaires et boissons en transit étaient expédiés vers le Mali et les zones frontalières du Sénégal (Jacobs, *op. cit.*). Dans l'autre sens, des camions maliens, chargés de bois en provenance de Côte d'Ivoire, roulaient vers Nouakchott. Depuis, les trafics ont progressé : entre 2008 et 2019, les chiffres fournis par la structure des Entrepôts maliens en Mauritanie (Emamau) indiquent une multiplication par six des camions circulant dans le sens de la montée (vers le Mali).

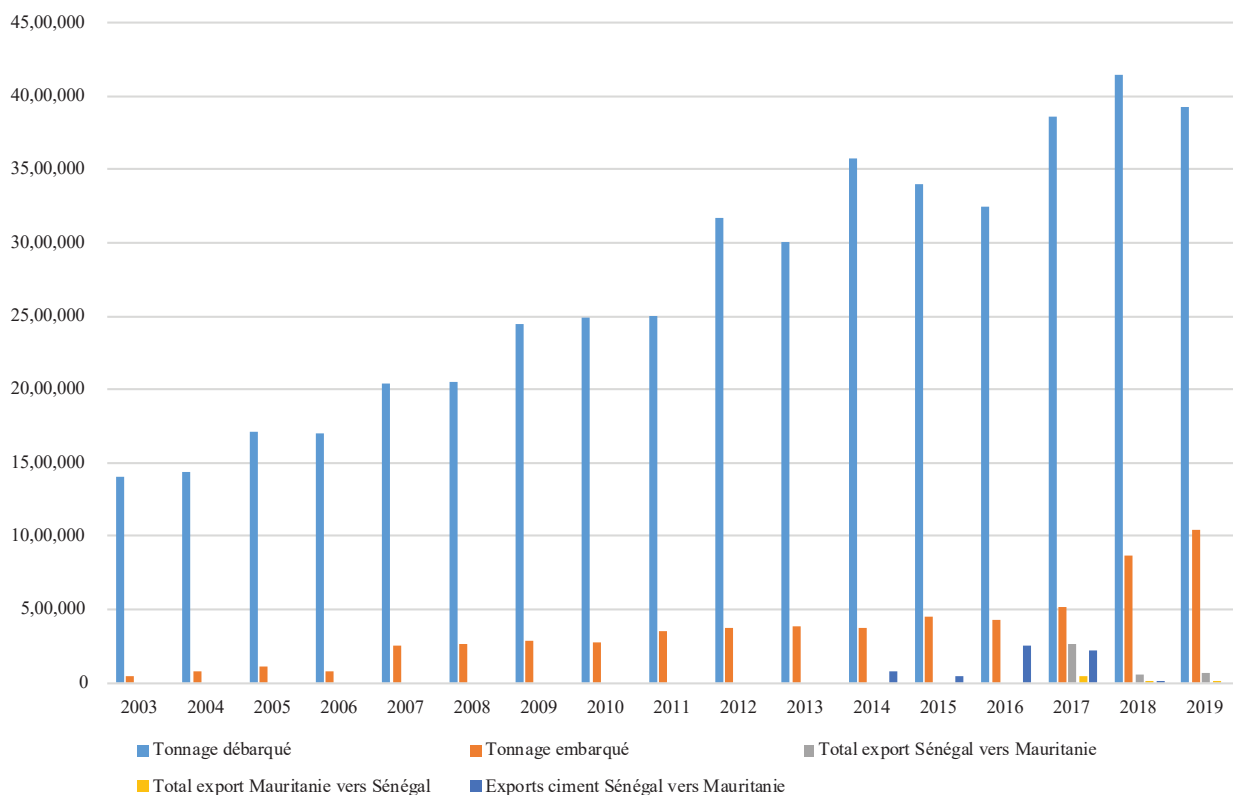


Aujourd’hui, par rapport à la période 2007-2008, une différence majeure est apparue : deux hangars appartenant aux Emamau (photo 4), situés à proximité du port autonome, ont été construits et permettent de gérer les flux de marchandises entre les deux pays, notamment les importations de produits alimentaires, tels que le blé, l’huile de palme ou le sucre, ou les exportations de coton malien. N’étant pas soumise aux règles sur le transport routier de la Cedeao, en raison de sa non-appartenance à la communauté économique ouest-africaine, la Mauritanie contribue au désenclavement du Mali, via l’axe Nouakchott – Bamako sur lequel les opérateurs ne sont pas contraints de limiter les surcharges et de payer de taxe à l’essieu.

D’une année sur l’autre, et d’une saison à l’autre, le trafic de marchandises fluctue (20). Sur plus de 15 années (2007-2021), la route de Bamako, pour une distance équivalente à celle se dirigeant vers Dakar, ne capte en moyenne qu’entre un

et deux pour cent du fret malien, à l’import comme à l’export (diagramme 2). La fluctuation des trafics entre les deux pays est à comprendre à l’aune de la relation avec le Mali. Déjà en 2008, la tension entre les transporteurs maliens et mauritaniens avait interrompu la circulation à la frontière. En 2022, la crise entre le Mali et les pays membres de la Cedeao, consécutive à la condamnation du coup d’État à Bamako par l’institution africaine, en août 2020, a abouti à la quasi-interruption du flux de véhicules sur l’axe Dakar - Bamako (21), au profit de l’axe Nouakchott - Bamako, les Emamau récupérant une partie du trafic des Entrepôts maliens du Sénégal (Emase), notamment 30 000 tonnes de coton malien (sur environ 800 000 tonnes exportées en 2022, selon nos entretiens avec les opérateurs locaux) (22). Ce retournement de situation demeure fragile. L’axe reliant les deux capitales est réputé difficile en raison des lourdeurs administratives sur le territoire mauritanien (contrôles douaniers renforcés, taxes sur les conteneurs plombés) et de

**Diagramme 1. Évolution du tonnage débarqué-embarqué au port de Nouakchott (2003-2019) et concurrence du port de Dakar**



Sources : République du Sénégal, 2020 ; République du Sénégal, 2021 ; Urbaplan, Transitec, 2022.

Photo 4. Plaque des entrepôts maliens en Mauritanie au port de Nouakchott



Cliché : N. Marei, 2020

frais d'escorte élevés, sans compter les ponctions illicites de la gendarmerie, de la police et des douanes, opérées durant le trajet (23).

Le corridor mauritanien en direction du Mali fonctionne comme une alternative à l'axe Dakar – Bamako, notamment lors des périodes de crise. Il traduit la recherche permanente, de la part des opérateurs de transport, des chargeurs industriels ou commerçants, des grands groupes logistiques, de la meilleure option pour ne pas ralentir les échanges et interrompre les liaisons. Ces derniers misent d'ailleurs sur la consolidation d'un port sec sur la commune frontalière de Gogui, au Mali (25), pour faciliter les échanges. Cet axe souligne l'importance prise par l'espace mauritanien dans les échanges régionaux, dont un des ressorts est constitué par le raccordement des réseaux d'infrastructures entre eux, à l'instar de ce qui peut être observé avec l'Algérie.

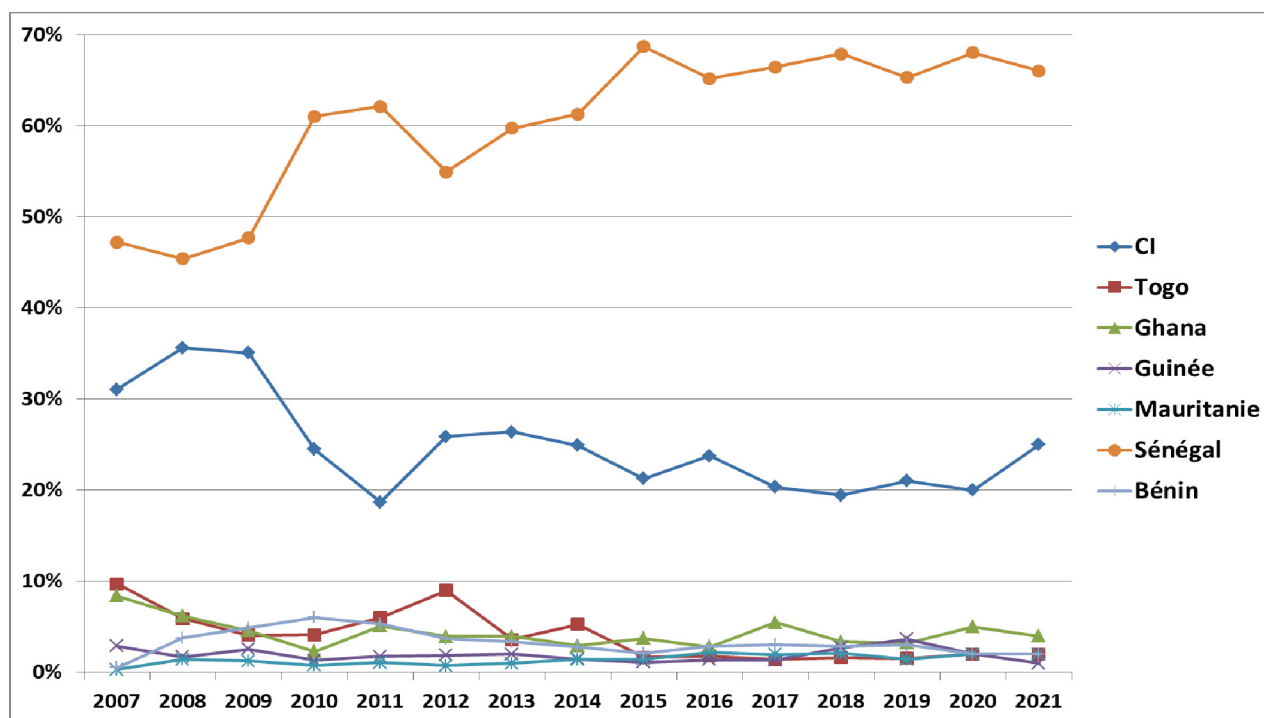
#### **Les prémices d'une nouvelle voie vers l'Algérie**

Alors que le Maroc lance son offensive diplomatique en direction de l'Afrique subsaharienne, et semble avoir pris une longueur d'avance sur le fuseau occidental des relations transsahariennes (26), l'Algérie ne souhaite pas demeurer en retrait

(27) ; l'Afrique devenant « terrain d'affrontement entre Alger et Rabat » (Mohsen-Finan, 2022).

Les relations entre l'Algérie et la Mauritanie sont anciennes et remontent en particulier à la fin de l'époque coloniale, quand des liens ont été tissés entre les premiers leaders indépendantistes mauritaniens (Ould Babana) et le FLN, ou plus tard, en 1973, lorsque la Mauritanie a adopté une monnaie nationale en remplacement du franc CFA, avec le soutien des pays du monde arabe (Badel, 1989, p. 17). Dans les années 1970 et 1980, les attermoissements de l'État mauritanien sur le Sahara occidental ont quelque peu refroidi les relations avec son voisin algérien, principal soutien du Front Polisario, mais n'ont jamais abouti à la rupture. Dans les années 2000, on enregistre à Nouadhibou la présence d'immigrés algériens peu qualifiés, venus chercher du travail dans les sociétés de pêche mauritaniennes et espagnoles, ainsi que la présence de cadres et ingénieurs au sein de la SNIM (observations, 2007 et 2008). Lors d'un entretien avec le consul d'Algérie à Nouadhibou, en 2008, est évoqué le projet de route entre Bir Moghreïn et Choum (au nord d'Atar), qui doit être financé par la Banque africaine de développement (BAD).

Diagramme 2. Évolution des parts de marché du fret malien par corridor (2007-2021)



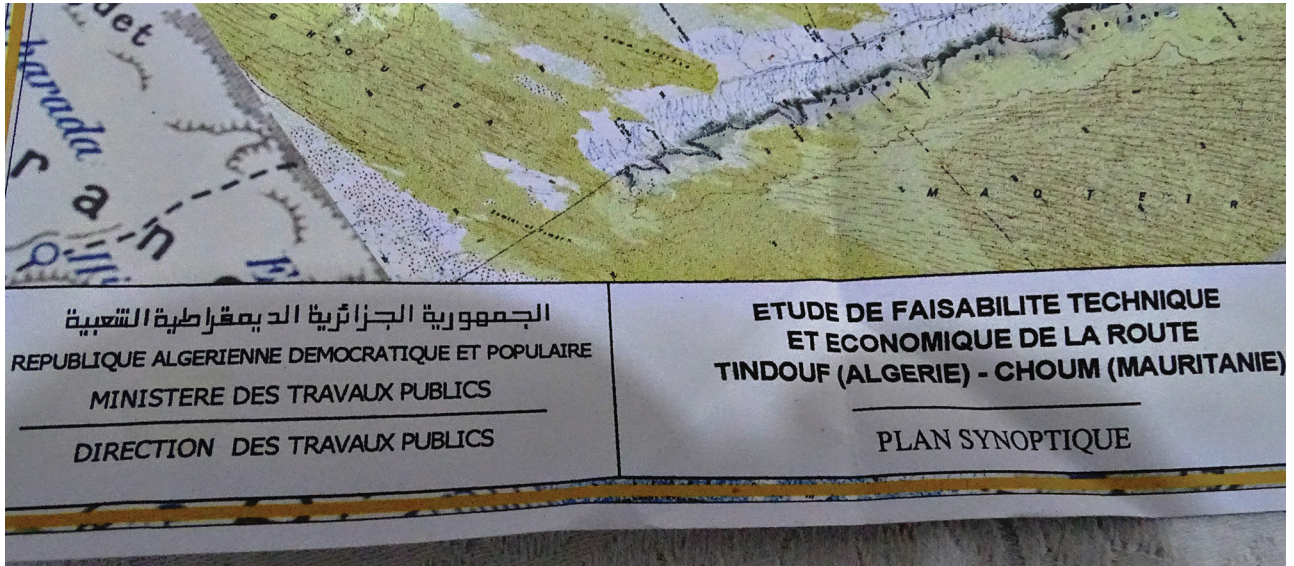
CI : Côte d'Ivoire

Source : DNTTMF (Mali), SITRASS, 2022 (24)

La concurrence a été réactivée avec la relance des études, la création de commissions mixtes et la signature d'accords entre Mauritanie et Algérie sur l'achèvement de la liaison bitumée entre Alger et Nouakchott (photo 5) (28). Le bitumage de la piste Tindouf - Zouerate, via Bir Moghreïn et Atar, pourrait, s'il arrive à son terme, concurrencer l'itinéraire littoral arrivant du Maroc. L'axe transsaharien central, depuis l'Algérie, est un projet ancien, pensé dès l'époque coloniale, un chemin de fer ayant même été imaginé pour « [...] supprimer le Sahara » séparant les possessions françaises (Maître-Devallon, 1939). Des tronçons routiers ont ensuite été construits après les indépendances, mais les chaînons manquants vers le Mali, le Niger et la Mauritanie, comme l'instabilité régionale ont toujours empêché l'avènement de ces itinéraires. La perspective de liaisons transsahariennes, avec différents tracés traversant ou longeant le Sahara occidental, concerne au premier chef la Mauritanie. Le projet entre Tindouf et Nouakchott, uniquement en territoire mauritanien, est désormais la configuration privilégiée.

Même tenu, le lien commercial via la liaison routière avec l'Algérie est prometteur. À l'été 2022, un nouveau marché, dit algérien, s'est installé sur le site de l'ancien aéroport de Nouakchott, une infrastructure devenue ce à quoi la destinent les populations de la ville, si l'on suit le raisonnement d'A.M. Simone (29). Avec le ramadan de 2022, le mot est passé dans toute la ville : il fallait se rendre sur la friche de l'ancien aéroport pour trouver les dattes les moins chères de la capitale (photos 6 et 7). Rudimentaire lors de l'écriture de ces lignes (2023), le proto-marché algérien semble perdurer et même s'étendre. Il accueille des semi-remorques et quelques étals (30). Les chauffeurs indiquent voyager toujours en convoi d'au moins cinq semi-remorques. Lors d'observations menées en juin 2022, l'un d'entre eux venait d'arriver : il était parti d'Alger, avait emprunté la route jusqu'à la frontière algérienne, via Tindouf, puis la piste de Zouerate sur près de 800 km, avant de stopper à Nouakchott. Le trajet avait duré 21 jours, interrompu de nombreuses fois par des incidents techniques (crevaissons

Photo 5. Extrait d'une carte du ministère algérien des Travaux publics (2011) sur le projet de route Tindouf – Choum



Cliché : N. Mareï, 2020 (à partir d'un document consulté dans une bibliothèque privée de Nouakchott)

notamment). Le convoi acheminait des dattes et une importante commande de céramique. Ces camions vont et viennent avec leurs cuves remplies de carburant algérien, qui constitue le principal avantage comparatif sur le trajet (en 2022, 5 MRU en moyenne le litre en Algérie, contre 43 à Nouakchott).

Les liens entre les deux pays sont plus forts que ne peut le suggérer l'organisation de ces voyages transsahariens. L'Algérie consolide sa présence en Mauritanie, selon différentes modalités, notamment l'organisation de foires commerciales, la plus importante du genre s'étant tenue en janvier 2023. Les potentialités de *faire marché* par la route transsaharienne sont élevées, mais les retards des pouvoirs politiques sur les organisations privées qui tentent d'imposer cette nouvelle liaison montrent la difficulté des États à embrasser le projet d'intégration transsaharienne.

Si, en Mauritanie, le besoin de connexions internationales tient à la progression des échanges commerciaux, il s'explique aussi par l'existence d'un réseau d'infrastructures de transport au sein même du territoire national, à commencer par celui des routes bitumées, dont la philosophie a évolué au gré des transformations politiques et économiques internes.

### La construction du réseau d'infrastructures mauritanien

Plus encore que l'ancrage dans un réseau d'échanges continental que la Mauritanie souhaite afficher, les infrastructures de transport en général, et routières en particulier, signent la naissance, puis l'affirmation d'un territoire national. Selon l'expression empruntée à L. Ciabbari – « Biographie of roads, biographies of nations » (2007, p. 116) –, s'intéresser aux routes en général, en faire l'histoire, revient à s'intéresser à la façon dont elles participent à la construction d'un pays et d'une nation. C'est ce qu'il semble s'être produit en Mauritanie où, pour A. Antil et A. Choplin (2003, p. 122), citant J.-F. Staszak (1989), « la route de Nouadhibou, tout comme la route de l'Espoir, sont à l'État mauritanien ce que les voies romaines sont à Rome, les routes royales à la monarchie française ». Le réseau routier est à l'origine de l'apparition d'un « homme nouveau », selon l'expression de R. Ciavolella (2010, p. 127), et même d'un territoire nouveau, comme cela a pu se produire avec la voie ferrée Nouadhibou - Zouerate. Construite au nord du pays à partir de 1961, en bordure du Sahara occidental, et destinée à évacuer le fer de la Kédia d'Idjil pour la Miferma (Mines de fer de Mauritanie), celle-ci non seulement a concrétisé l'existence

Photos 6 et 7. Dattes algériennes et quelques stands du proto-marché de l'ancien aéroport de Nouakchott



Clichés : N. Mareï, 2022

de la frontière internationale septentrionale du pays, mais elle a aussi contribué à la prise de conscience par les habitants de ces contrées de leur appartenance au même ensemble politique (Bonte, 2001 ; Drury, 2019).

Depuis 1960, l'État n'a eu de cesse d'investir dans les infrastructures de transport routier, pour rompre avec la logique coloniale, méridienne, et maîtriser l'ensemble du territoire national. Le dispositif routier tel qu'on l'observe aujourd'hui résulte du changement de perspective adopté par le pouvoir et les couches de la population qui le soutiennent. Si, dès l'indépendance, le gouvernement a privilégié le développement d'un réseau centré sur la capitale et destiné à joindre l'ensemble des villes secondaires, par la suite, à partir des

années 1990, il va favoriser la consolidation d'un réseau de routes (et d'infrastructures portuaires et aériennes), tourné avant tout vers les échanges internationaux, selon une logique d'économie marchande, voire affairiste. Le plus remarquable est la transformation de la capitale, Nouakchott, en une ville située « au carrefour de la Mauritanie et du monde » (Choplin, 2009).

**Les routes de l'indépendance nationale**

Dans ses mémoires parues en 2003, le premier président de la République mauritanienne, Moktar Ould Daddah, rappelait l'importance qu'ont revêtu, dès l'indépendance en 1960, les infrastructures de transport pour le développement du pays (31). Le géographe Ch. Toupet (*op. cit.*, p. 599) ne traduisait pas

Photos 6 et 7. (Continued)



autrement cette nécessité de disposer pour la Mauritanie des instruments nécessaires à son autonomie : « transfert de la capitale de Saint-Louis sur le site de Nouakchott (1957), création de ports de commerce à Nouakchott et Nouadhibou pour diminuer, sinon supprimer la sujétion à l'égard de Dakar, restructuration du réseau routier ».

La dépendance de l'espace mauritanien à l'égard du Sénégal voisin date de 1920, lorsqu'il a été érigé en colonie et administré depuis Saint-Louis, capitale du Sénégal et de la Mauritanie (Ould Cheikh, *op. cit.*, p. 40). Cet espace était traversé de part en part par la route impériale Rosso - Fort Trinquet, qui reliait deux bourgades situées, pour l'une, à quelque 100 kilomètres au nord-est de Saint-Louis, le long du fleuve

Sénégal, et pour l'autre, au nord de la Mauritanie actuelle, à 600 kilomètres de Tindouf en Algérie française. La Mauritanie n'était ainsi pensée que dans le cadre de l'empire français et « conçue avant tout comme un maillon entre l'Afrique du Nord et l'Afrique occidentale française » (Pitte, 1977, cité par Ould Dedde, 2006, p. 82).

Dès la fin des années 1960, l'État mauritanien indépendant se lance dans une politique de grands travaux infrastructurels, qui concerne en premier lieu le réseau routier et qui est toujours en cours. À partir de 1967, plusieurs projets majeurs sont successivement ouverts et dessinent une nouvelle géographie nationale. Il y a tout d'abord la consolidation de l'axe méridien historique Rosso – Nouakchott – Akjoujt, avec le goudronnage

de la piste, effectif en 1970, qui relie la capitale, d'un côté, au fleuve Sénégal (photo 8) et, de l'autre, à l'ancienne première ville de Mauritanie (République de Mauritanie, 1999). Puis, il y a le démarrage du chantier de la route de l'Espoir ou « dorsale mauritanienne » (Toupet, *op. cit.*, p. 604), entre Nouakchott et Néma. Boutilimit est atteinte en 1976, Kiffa en 1978 et Néma en 1981. Enfin, au début des années 2000, la route entre Nouakchott et Nouadhibou, pôle industriel majeur, est construite et ouvre en 2004 (tableau 1).

### **La descente du réseau vers le sud**

Alors que la phase initiale se poursuit durant la décennie 1970, la construction de routes va se doubler d'un autre objectif,

celui de desservir, dans la partie sud du pays, des populations de plus en plus sédentarisées, en particulier les nomades maures (32) touchés par les sécheresses à répétition, dont une partie grossit les anciens centres urbains (Boutilimit, Aleg, Kiffa, Aïoun, Timbedra et Néma) ou en érige de nouveaux (Tintane, Guerou, Maghta Lahjar [Seneh, Steck, 2011, p. 179]) (33). Selon V. Bisson (2006, p. 105), « au terme des cycles de sécheresse, cette route de l'Espoir a eu pour fonction essentielle de canaliser et de fixer en limite saharo-sahélienne une large partie des pasteurs nomades maures, soit un basculement de 90° de l'axe de fonctionnement du pays et un réagencement des forces vives d'un espace qui, durant des siècles, avait été orienté selon la direction méridienne des routes caravanières ».

**Photo 8. La route nationale 1 Nouakchott - Rosso avant sa réhabilitation**



Cliché : J. Lombard, 2020

**Tableau 1. Évolution des créations de nouvelles voies routières depuis 1970 en Mauritanie**

Axes	Dates
Nouakchott – Rosso	1970*
Nouakchott – Akjoujt	1970
Nouakchott - Boutilimit (route de l'Espoir)	1976
Boutilimit - Kiffa (route de l'Espoir)	1978
Kiffa - Néma (route de l'Espoir)	1981
Aleg – Boghé	années 1980
Akjoujt - Atar	1997
Boghé - Kaedi	années 1990
Tiguent – Rkiz	années 2000
Nouakchott – Nouadhibou	2004
Aïoun el Atrouss – Gogui	2007
Rosso - Boghé	après 2005
Sangrafa – Tidjikja	après 2010
Barkewol - Ghaira	après 2010
Kaedi – Sélibabi	après 2010
Kiffa – Kankossa	après 2010

Axes	Dates
Néma - Fassala	après 2010
Néma - Amourj	après 2010
Aoueinat Zbil - Djiguenni	après 2010
Mosquée Ras Etarf – Tergit - Tenoumend	après 2010
Selibabi – Gouraye	après 2010
Carrefour Awoueiwiya – Keur Macène	2014
Tidjikja – Taoujafet – Al Ain Al Safra	2016
Atar - Choum – Zouerate	2017
Kaedi – Maghama	2018
Kiffa - Boumdeid	2019
Néma – Achemim	2020
RN 1 - Bénichab	2020
RN 4 - Nouamghar	2020
Atar – Chinguetti - Ouadane	En cours
Chegar - Monguel - El Kseïba -	En cours

\*Date de mise en service pour chacune d'entre elles après bitumage.

Sources : Antil, Choplin, *op. cit.* ; Ould Daddah *op. cit.* ; Ould Dedde, *op. cit.* ; ministère mauritanien de l'Équipement et des Transports ; images Google Maps 2024

La construction de l'axe bitumé Nouakchott - Néma a de fait entraîné le déplacement généralisé des populations vers les frontières méridionales. C'est là que se trouvent les niches écologiques exploitables (telles que pâturages, espaces agricoles, eau [Ould Cheikh, *op. cit.*, p. 31]), sur lesquelles, à partir de 1991 (Bonte, 2000, p. 62), les investisseurs privés mettent la main, via « l'attribution de terres exploitées traditionnellement par des habitants haalpulaar à des Beydans venus du Nord » (Santoir, 1990, p. 574). Le plan en étoile initial, centré sur Nouakchott, est alors complété, dans le tiers sud du pays,

par de nouvelles voies qui permettent d'atteindre la vallée du fleuve Sénégal. D'Aleg, sur la route de l'Espoir, part l'axe qui rejoint le fleuve à Boghé (années 1980), puis se prolonge d'une part vers Kaedi (années 1990), Sélibabi et Maghama (atteints après 2010), d'autre part vers Rosso (après 2005).

Après la grave crise de 1989 (34), qui a déchiré la Mauritanie, cette politique a accentué le découplage entre le pouvoir central et une partie des populations de ces régions méridionales, marginalisées et rétives à toute domination venant de Nouakchott (Ciavolella, 2010).



### **Au service du commerce et du business**

Après l'an 2000, le réseau prend une dimension internationale, alors que, durant les deux décennies précédentes, par manque d'argent, seuls quelques nouveaux tronçons sont créés. En 2004, comme déjà dit, la route de Nouadhibou est ouverte à la circulation et permet de rejoindre celle arrivant d'Agadir et de Casablanca, qui traverse le Sahara occidental et relie, par un axe bitumé, le Sénégal, la Mauritanie et le Maroc. Au départ d'Aïoun, la connexion avec Bamako est effective en 2005, offrant aux marchandises importées par le Mali une alternative à l'axe sénégalais en provenance de Dakar. Enfin, d'autres routes menant aux frontières sont prolongées, comme entre Atar et Zouerate, laissant imaginer l'ouverture à court terme d'itinéraires goudronnés inédits (vers l'Algérie notamment). Le prolongement du réseau s'explique par la nécessité de disposer d'infrastructures de transport qui connectent le pays à l'économie continentale (et extracontinentale). Le développement économique privilégie le recours aux importations (et aux réexportations), synonyme d'échanges de marchandises et de circulations de populations commerçantes sur les axes routiers, entre les villes du pays et vers les pays voisins.

L'adoption de ce modèle de développement résulte de la fusion rampante de la bourgeoisie d'État et du monde des commerçants (Ould Cheikh, *op. cit.*, p. 37). Dans les années 1980 et 1990, avec les politiques d'ajustements structurels propices à la transformation des monopoles publics en monopoles privés (Antil, 2019, p. 54), émerge une classe politico-commerciale qui n'a de cesse de conquérir une place centrale au sein du pouvoir mauritanien (Marchesin, 1992, p. 257-292) et de s'y maintenir, en gardant la main sur les sources de revenus (licences d'importation, accès aux marchés publics). Cette classe qui se veut hégémonique consolide sa position à la chute de la génération qui a porté le pays à l'indépendance, avec, en 1978, le renversement par l'armée du président Ould Daddah, originaire du sud-ouest du pays, puis la succession de coups d'État qui aboutit à l'arrivée, en 1984, du colonel Maaouiya Ould Sid'Ahmed Taya. Avec ce dernier qui a facilité la jonction entre pouvoir politique, pouvoir économique et soutien militaire, s'impose à la tête de l'État un personnel politique différent du précédent, relevant de tribus maures originaires du centre (Tagant) et du nord du pays (Adrar, Sahara occidental), comme les *Smâcîd* ou les *Awlâd Bûsba*. Dès l'époque coloniale, et après la Seconde Guerre mondiale, ces groupes maures avaient fait fructifier leurs intérêts dans le marché noir à Atar ou dans le

commerce de gros et la contrebande entre le Sahara espagnol, les Canaries et le nord de la Mauritanie. Avec l'avènement du président Taya (35), ceux-là ont transformé leurs petites compagnies de commerce en sociétés d'import et se sont imposés sur les marchés de transport nationaux, notamment les opérateurs *Smâcîd* (Bonte, 2000, p. 61) (36).

Pour A.W. Ould Cheikh (*id.*), poussée par un consumérisme qui s'éloigne de la frugalité bédouine rurale, la nouvelle bourgeoisie urbaine a développé une forte consommation d'objets techniques de la modernité (habitat, automobile, électronique, alimentation, vêtements, gadgets), « way of life que de nombreux Mauritaniens reprennent par mimétisme » (Lesourd, 2008, p. 1). À Nouakchott, la consommation se traduit non seulement par le développement, parfois extravagant, des quartiers nord de la capitale, mais aussi par des inégalités d'équipement et d'accès des ménages aux aménités urbaines dans les quartiers est, sud, et sud-ouest de la ville, illustrant la diffusion progressive de ce modèle de consommation dans toutes les catégories de la population.

### **Nouakchott, espace de circulation inégalitaire**

La croissance de Nouakchott révèle de manière éclatante la progression des inégalités. Fondée en 1957 à partir d'un puits autour duquel nomadisait quelques centaines de personnes (Ould Cheikh, 2006b ; Choplin, 2014), Nouakchott est devenue une quasi « cité-état », qui a aspiré les forces vives de la Mauritanie. Peuplée de 800 000 habitants en 2009 (Bosselut et alii, 2009), elle rassemblait en 2023, 1,5 million de personnes (37), soit un peu plus du tiers de la population nationale. Selon F. Nucci et M. Alonso Cabre (2015, p. 2), « 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 ». La ville s'en est trouvée profondément marquée, affichant une structure urbaine dispersée et ségréguée, signe de criantes inégalités et du repli communautaire (République islamique de Mauritanie, Communauté urbaine de Nouakchott, 2014, p. 22). D'est en ouest, et bordant l'hypercentre administratif (photo 9), l'avenue Nasser sépare deux villes : au nord, au nord-ouest et au nord-est de la ville, des communes à hauts revenus (Tevragh-Zeina et Ksar), peu denses, abritant les belles villas des couches aisées ; à l'ouest et au sud-ouest, des quartiers populaires denses à dominante afro-mauritanienne (Sebkha et El Mina) d'une part, et, à l'est et au sud-est, des périphéries à dominante maure, souvent pauvres

**Photo 9. Le siège majestueux de la Société nationale industrielle et minière (Snim) sur l'avenue Nasser, Nouakchott**



Cliché : J. Lombard, 2020

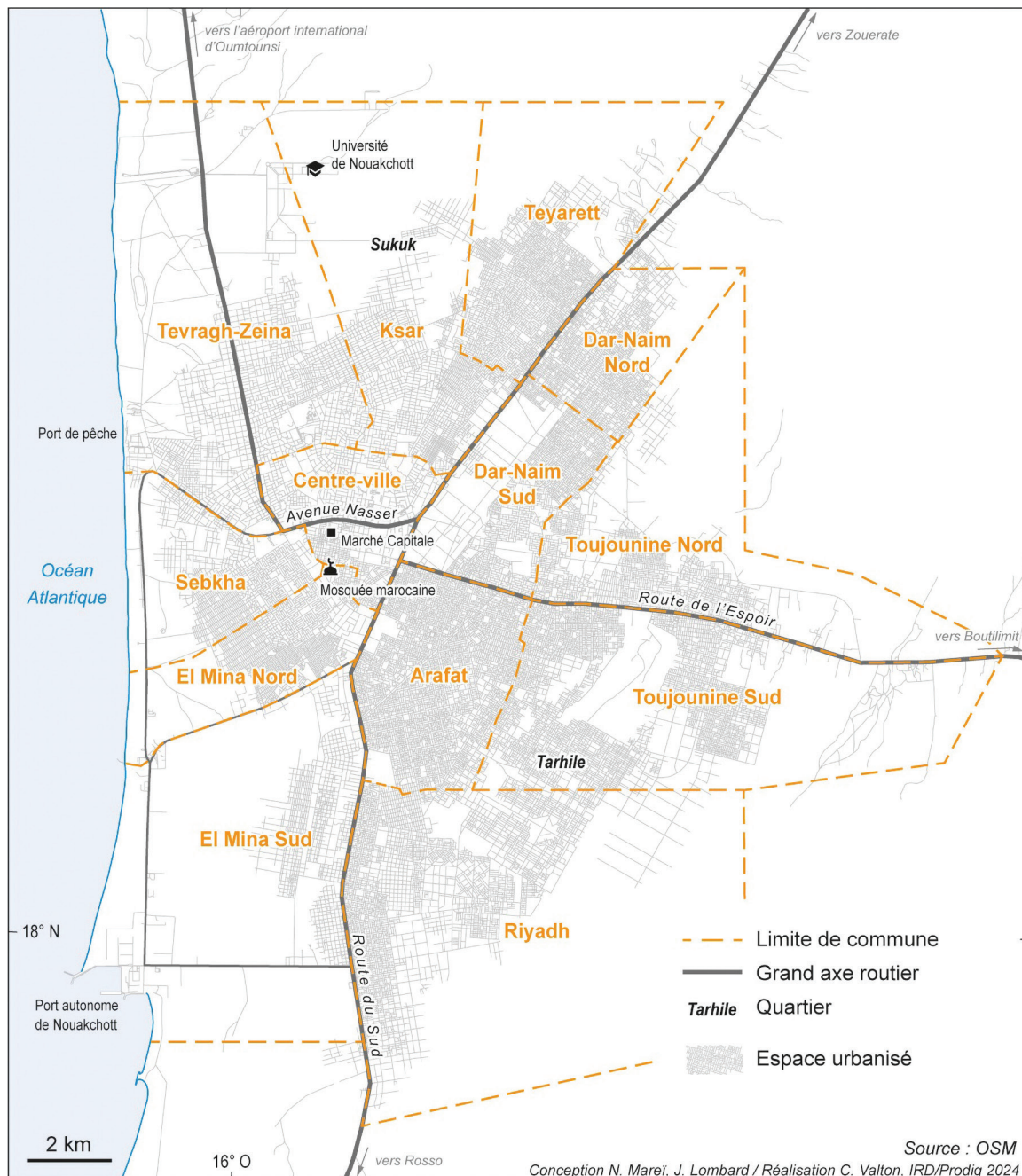
(Dar-Naim, Arafat, Riyadh), d'autre part (figure 2). Les premiers quartiers sont équipés, éclairés, maillés de voies pavées, tandis que les seconds le sont beaucoup moins, quand ils ne sont pas dépourvus de toute infrastructure de base. Aujourd'hui, avec H. Ould Moctar (2022, p. 70), nous pouvons dire que « cette expansion urbaine est aujourd'hui portée par les relations sociales hiérarchiques qui incarnent cet imaginaire national, sous la forme d'une relation d'exploitation entre les propriétaires bidhâns, d'une part, et les Afro-mauritaniens, harâtîn (38), et les travailleurs migrants, d'autre part ».

C'est sur cette structure inégalitaire que l'extension spatiale de la ville s'est produite. L'urbanisation ne se concentre pas

uniquement le long des quatre grands axes routiers, mais elle occupe les espaces interstitiels, notamment entre la route de l'Espoir (vers Boutilimit) et la route du Sud (vers Rosso), avec le grand quartier populaire de Tarhile, ou encore entre la route de Nouadhibou et l'océan, en direction du port de pêche. Sa progression est particulièrement spectaculaire au nord, avec le quartier aisé de Sukuk qui repousse l'extension urbaine aux limites du désert, en direction de la nouvelle université, déplacée du centre-ville et, plus loin, du nouvel aéroport d'Oumtounsi, ouvert en 2016 (Évrard, Pettigrew, 2019).

« Espace de circulation plutôt que de production » (République islamique de Mauritanie, Communauté urbaine

Figure 2. Grands axes et communes de la ville de Nouakchott



de Nouakchott, *op. cit.*, p. 24), Nouakchott est devenu le *hub* commercial de la Mauritanie, une ville de marchés urbains et de commerces, avec de nombreux quartiers spécialisés. L'espace le plus remarquable se situe au sud de l'hypercentre

administratif. L'étalement de cette centralité marchande a grignoté au fil du temps un ancien espace d'habitations. Marchés de plein air ou de halles, linéaires de boutiques, entrepôts urbains constituent les marchés Capitale (photo 10), Socim et

Photo 10. Au cœur de Nouakchott, le marché Capitale



Cliché : N. Marej, 2020

Socogim ou Mosquée marocaine (39). La zone est ainsi dédiée aux activités de gros, demi-gros comme de détail et attire quotidiennement fret et populations. Initialement destiné à la viande et au charbon, cet espace polarise désormais le commerce de fruits et légumes, d'épicerie diverses, de tissus et autres biens divers majoritairement importés de Chine, du Maroc, de Turquie ou d'ailleurs.

Nouakchott cristallise la tension entre l'aménagement urbain local et la nécessité de l'échange marchand international. Les inégalités visibles dans la composition de la ville donnent à voir la prégnance des hiérarchies entre acteurs et usagers dans leur rapport à l'infrastructure et invitent à discuter de l'usage différencié des réseaux de transport.

### **De l'usage des infrastructures à l'accès aux ressources de l'État**

Le rapport inégal des Mauritaniens à l'infrastructure de transport peut se comprendre selon le degré de proximité développée

avec les cercles du pouvoir et les facilités que procure l'État. Plus la proximité va être importante, plus les activités en lien avec les infrastructures vont se développer : commerce (import-export), transport (entreprise de camionnage), construction (étude, ingénierie, réalisation). C. Lesourd (2009) cite ainsi l'exemple de trois grossistes mauritaniennes dont les relations de parenté avec des personnes haut placées (dont un ancien président de la République et un directeur du port autonome) leur permettent de négocier au mieux la sortie de leurs conteneurs de l'enceinte portuaire, moyennant le développement de pratiques corruptives dans les différents services du port, afin d'accélérer les procédures (40).

La défiance envers le pouvoir politique est telle que, pour avancer, les différentes catégories de la population mauritanienne « s'en remettent à une éthique de la réussite exclusivement basée sur l'effort personnel » (Ciavolella, 2009, p. 17.), qui rend alors possible d'entrer sur un marché, en obtenant ne serait-ce qu'un passe-droit ou l'allègement de taxes sur les

produits. Pour cela, profitant d'un certain degré de connivence avec le bloc au pouvoir (Ould Ahmed Salem, 1998, p. 269), les Mauritaniens activent autant qu'ils peuvent les réseaux clientélistes à leur disposition, que ce soit au sein de la parentèle, de la tribu, de l'ethnie, via notamment les associations rurales et urbaines, et ainsi entrevoient la possibilité d'une évolution économique et sociale.

Chacun, femme ou homme, devient alors potentiellement utilisateur des infrastructures de transport à sa disposition, ports de Nouakchott et de Nouadhibou, axes routiers qui quadrillent le pays, aéroports. En trois sous-parties, nous allons présenter quatre manières de s'approcher des ressources de l'État, et donc des infrastructures de transport, que ce soit au sein de l'élite politico-commerciale, par le parcours migratoire international ou bien par les opportunités existant dans l'espace urbain ou aux frontières du pays.

### **De l'élite politico-commerciale**

L'extraversion de l'économie mauritanienne, portée par le développement des infrastructures, est révélatrice de la puissance commerciale des milieux d'affaires mauritaniens. Les grands groupes, souvent familiaux (Ould Bah, Ould Cheikh, 2009, p. 109), continuent de prospérer et de bénéficier de l'amélioration des infrastructures, comme le rappelaient A. Antil et C. Lesourd (2012, p. 410), à propos de trois importantes structures contrôlant 79 % des importations de riz, de blé et de sucre (41). Allant dans ce sens, le directeur d'une importante société de transport de la place de Nouakchott confirmait, en 2020, qu'il fallait envisager le contournement routier de la capitale et l'établissement d'un réseau d'autoroutes dans le pays, afin de mieux faire circuler les camions (42).

Dans ces milieux d'affaires, une première catégorie de la population bénéficie plus particulièrement des infrastructures, notamment aériennes. Il s'agit des grandes commerçantes mauritaniennes, souvent beydanes, ou *big women* (Lesourd, 2009, p. 4). Celles-ci sont repérables dès l'époque coloniale, lorsque certaines d'entre elles émergent à Atar, Port-Étienne (actuelle Nouadhibou), Kaolack (au Sénégal), profitant de leurs réseaux familiaux, pour créer, puis développer leur activité. À suivre leur parcours, on saisit la puissance de ces commerçantes qui utilisent tous les modes de transport et infrastructures à disposition : leur propre voiture, le transport maritime, les camions après la Seconde Guerre mondiale pour acheminer la marchandise jusqu'à Nouakchott ou Dakar. Plus tard, dans les

années 1960, apparaît l'avion qui permet, à partir de l'aéroport de Nouadhibou, de voyager vers les îles Canaries (Las Palmas), la Côte d'Ivoire, l'Arabie saoudite, et pour les plus aisées, Paris, Naples (pour des produits de luxe). Avec l'émergence du pôle de Dubaï dans la décennie 1990, c'est un horizon élargi qui s'ouvre, avec la Chine, Shanghai, Canton, mais aussi Yiwu, pour des produits meilleur marché et plus accessibles aux masses mauritaniennes. Air France ne s'y trompe pas, en offrant, au départ de Nouakchott, un vol bon marché, via l'escale de Roissy, de même que Turkish Airlines, via Istanbul. « Plus on va loin, plus on va cher – le voyage est plus coûteux, les achats plus nombreux, l'importation plus massive et plus onéreuse et le risque plus grand », rappelle C. Lesourd (2009, p. 6). Certaines commerçantes s'enrichissent et changent de statut, accédant alors à celui de femme d'affaires (Lesourd, 2014). En 2008 (43), au port de Nouakchott, elles représentaient 20 % du transit de conteneurs d'une société logistique de la place.

Toutes les commerçantes n'atteignent pas le niveau de ces *businesswomen*, car moins investies dans l'appareil d'État, moins entrepreneuses, moins riches. Celles-là se contentent de la route pour rejoindre Dakar ou le Maroc, important des marchandises en plus petite quantité, qu'elles écoulent chez les commerçantes du marché Capitale. À leur façon, comme les plus puissantes, elles s'acharnent à faire vivre leurs réseaux pour diminuer les prélèvements sur les entrées et sorties de biens ou de capitaux, mettant en œuvre d'incessants arrangements relevant de l'art de l'occasion ou « tcheb-tchib » (Ould Ahmed Salem, 2001).

D'autres segments de l'élite politico-commerciale, masculins cette fois-ci, cultivés, formés aux affaires en tous genres (pêche, import, immobilier), font fructifier leur capital par tous les moyens, à commencer par l'usage d'infrastructures de transport de plus en plus perfectionnées. L'exemple d'Ahmed, homme d'affaires ayant opéré dans l'export de poissons frais à partir de Nouakchott (encadré 2), souligne alors combien le développement du transport dans le pays élargit les horizons géographiques.

L'exemple d'Ahmed rappelle la nécessité, et même l'obligation, de négocier et d'entretenir des accords au plus haut niveau pour développer le business. Les grandes commerçantes n'ont cessé de le faire, se parant de tous leurs atouts pour maintenir leurs avantages. La diaspora mauritanienne, installée notamment sur le continent africain, alimente la circulation des personnes et des marchandises à différentes échelles.

### Encadré 2. « Mais vous n’avez pas d’avions ? » (44)

À la fin des années 1990, Ahmed gérait les intérêts de son père dans la pêche. Pour exporter le poisson frais de Nouakchott, il avait fondé une société d’aviation pour l’acheminer vers Lisbonne. Chaque semaine, la société affrétait de petits avions, dont les équipages se relayaient d’un vol à l’autre. S’il manquait du fret au départ, la charge était complétée à Nouadhibou, puis l’avion faisait escale à Agadir pour le carburant, avant d’atterrir à Lisbonne. Par la suite, l’avion a essayé de rejoindre un aéroport du sud de la France, mais cela n’a pas abouti. Au retour, la société négociait des agrumes à Agadir, pour alléger le coût du trajet aller ; l’avion ramenait aussi des tongues, des yaourts, et même une fois des moutons pour des Mauritanien installés en Gambie. « Il fallait tout inventer », se souvient le gérant. La société des aéroports de Mauritanie n’imaginait pas qu’une telle organisation puisse exister : « mais vous n’avez pas d’avions ? » ; « eh bien, si, je les loue, simplement », lui répondait le gérant. La société avait récupéré les droits de trafic de la compagnie portugaise qui desservait Nouakchott ; elle a fait jouer la réciprocité et ainsi pu faire atterrir ses avions à Lisbonne. L’usage des infrastructures devait à chaque voyage être repensé en fonction des pratiques des administrations, de la cargaison, des aléas : « [à] Nouadhibou, Air Mauritanie pensait que l’aéroport était pour elle toute seule : il a fallu qu’elle comprenne qu’on voulait notre part ». À Agadir, il fallait allumer la piste en pleine nuit pour atterrir. Cependant, lors de chaque trajet, la société prenait des risques, notamment avec la chaîne du froid : « quand on ne pouvait atterrir à Nouadhibou, en raison de la brume, il fallait adapter le vol et revenir à Nouakchott, au risque de perdre toute la cargaison de poissons frais. C’était une catastrophe ». Le gérant conclut : « ça a duré deux ans, puis j’ai arrêté ».

### Entre émigration et investissements au pays. Les commerçants mauritaniens au long cours

L’importance des migrations en Mauritanie, tant de la part des Mauritaniens eux-mêmes que des étrangers présents dans le pays, sous-tend le développement de circulations entre les espaces nationaux africains. La diaspora mauritanienne maure présente sur le continent, estimée en 2009 à 250 000 personnes (Choplin, Lombard, 2009), est à l’origine de la constitution de puissants réseaux transnationaux d’échanges qui relient en permanence les pays d’émigration et la terre d’origine. Les Mauritaniens se sont d’abord installés au Sénégal, dès le XIX<sup>e</sup> siècle, intervenant progressivement dans le transport de l’arachide (par dromadaires) et le commerce de bétail. S’implantant en ville après la Seconde Guerre mondiale, ils développent le commerce de détail et deviennent massivement boutiquiers, notamment à Dakar où, en 1955, 47 % des commerçants de la capitale sont Maures (Santoir, 1974, p. 26). À la fin du XX<sup>e</sup> siècle, la Gambie, dont l’économie avoisine celle du Sénégal, devient un autre territoire d’accueil, comme la Côte d’Ivoire, le Mali, la Guinée et jusqu’en Afrique centrale (Saleh, 2008, p. 3), les populations bénéficiant du développement des infrastructures et des services sur longue distance des compagnies d’autocars (Lombard, Mareï, Ninot, 2023).

Les liens entre pays d’émigration et pays d’origine sont exploités pour faire du business, même en dehors du continent. Par exemple, les commerçants soninkés, qui représentent

l’autre puissant groupe de la diaspora mauritanienne, se révèlent des éléments-clés de la connexion aux zones d’approvisionnement, en important du matériel de *seconde main* destiné aux classes populaires. Dans les années 2000, dans le quartier Bagdad de Nouakchott, les réfrigérateurs, téléviseurs, machines à coudre, ordinateurs, matériel hifi, fripes, bicyclettes s’alignaient devant les boutiques. Jusqu’à aujourd’hui, les gérants opèrent des allers-retours entre les Pays-Bas, l’Allemagne ou la France, où ils vivent (ou vivaient) et s’approvisionnent, et Nouakchott où ils réceptionnent les conteneurs remplis de marchandises. En 2020, nous avons retrouvé l’un d’eux, Abdou, implanté plus à l’ouest, dans la commune d’El Mina, que nous avons déjà interrogé en 2008 (encadré 3).

Avec Abdou, le transport et les infrastructures de communication qui en sont le support permettent non seulement de se déplacer entre les continents (transport aérien), de recevoir les conteneurs (transport maritime), mais aussi, sur place, à Nouakchott, de circuler entre ses magasins et le port (transport routier). Les « négociants au long cours », pour reprendre l’expression de S. Bredeloup (1989), qui appartiennent pour partie au monde des affaires maures, mais pas seulement, fondent le présent et l’avenir de leurs activités sur le développement des infrastructures, « ayant surtout pour effet d’inscrire la Mauritanie dans un système relationnel transnational plus large et dans des échelles plus vastes et de l’articuler encore plus au Sahel [...] ainsi qu’au Maghreb » (Bensaâd, 2006, p. 17).

### Encadré 3. Le commerce de seconde main (45)

Abdou, 50 ans, est originaire du fleuve Sénégal, au sud-est de la Mauritanie. Il est le fils d'un commerçant opérant dans les années 1960 et 1970, spécialisé dans les produits alimentaires et les matériaux de construction. Comme leur père, parti en Côte d'Ivoire après l'indépendance, Abdou et ses frères, qui ont obtenu le baccalauréat, ont émigré soit aux États-Unis, soit aux Pays-Bas, soit à la capitale. Depuis plus de vingt ans, Abdou réside à Amsterdam où il a débuté comme installateur en froid. Progressivement, il a monté son commerce de seconde main, achetant frigos, hifi, ordinateurs, machines à coudre, fer à repasser, quincaillerie, électricité, qu'il revend à Nouakchott. Ses atouts ? Il connaît précisément la marchandise européenne, ainsi que les goûts mauritaniens. En outre, il peut s'appuyer sur un réseau de rabatteurs en Belgique, qui lui signale des ventes en cours, et où il envoie le plus rapidement possible un conteneur. Une fois chargé, celui-ci est dirigé sur Anvers, d'où il est embarqué pour Nouakchott. Pour contrôler l'arrivée du conteneur et sa réception, Abdou se rend tous les deux à trois mois en Mauritanie. Une des périodes clés est celle du ramadan : « là, dit-il, il faut être prêt avec des frigos, des congélateurs, anticiper la durée du transport, pour une arrivée des conteneurs à temps pour le début du jeûne ». Il dit payer entre 1 500 et 2 000 euros pour dédouaner un conteneur, qui viennent s'ajouter aux 2 870 euros de trajet entre les deux ports, sans compter les frais de transport du lieu de chargement de la marchandise en Belgique au port d'Anvers, et de celui de Nouakchott au dépôt (500 euros en janvier 2020). Déchargée dans l'enceinte du port (afin de contrôler la cargaison), la marchandise est rechargée sur un camion, ce qui occasionne des frais supplémentaires en main d'œuvre. Abdou loue trois boutiques dans Nouakchott, l'une dans le quartier Badgad (photo 11), les deux autres dans les communes de Sebkha et El Mina, où réside la majorité des Mauritaniens originaires des régions proches du fleuve. Il possède également une boutique dans sa ville natale, qu'il approvisionne parfois à partir du port de Dakar. Depuis 2008, il en a ouvert une dans la capitale sénégalaise, gérée par un cousin en qui il a confiance. Pour faire fonctionner l'ensemble, Abdou a embauché une dizaine de jeunes de sa famille.

Photo 11. Boutique de produits électroménagers de seconde main ou « arrivage » à Nouakchott



Cliché : J. Lombard, 2020

### « C'était l'Europe » ou la vivacité du commerce transfrontalier

Le commerce transfrontalier se révèle être un des éléments-clé de la connexion internationale du marché mauritanien, souvent de façon moins visible que les dynamiques de l'élite, plus discrètes diraient A. Choplin et O. Pliez (2016), mais tout aussi efficaces.

Au nord-ouest du pays, à la pointe de la presqu'île du Râs Nouâdhibou (ancien cap Blanc), lorsque le Sahara occidental était encore sous occupation espagnole, jusqu'en 1976, le commerce était dynamique entre la ville de Nouadhibou et la bourgade de Lagouira, située à moins de dix kilomètres, de l'autre côté de la frontière. À Nouadhibou, le niveau de vie élevé et l'influence de l'Europe, via les connexions aériennes et l'aéroport international, influaient sur les modes de consommation. La population s'approvisionnait à Lagouira, zone franche où d'innombrables produits étaient disponibles (vêtements, disques, magazines, fruits, poissons). « C'était l'Europe », disait en 2007 un habitant de Nouadhibou (46). Puis Lagouira, progressivement vidée de ses habitants après 1976, a décliné, jusqu'à n'être aujourd'hui qu'un village de quelques maisons abandonnées et de pêcheurs.

À Nouadhibou, puis à Nouakchott, le recentrage du développement économique sur les richesses nationales, ainsi que le besoin de construire la capitale ont favorisé la croissance de l'immigration. Les besoins de main-d'œuvre ont provoqué l'arrivée de migrants étrangers, Sénégalais depuis les années 1950, comme ouvriers spécialisés ou pêcheurs, Maliens également. D'autres nationalités, nigériane, ivoirienne ou camerounaise, sont présentes (Choplin, Lombard, 2008). La croissance rapide de Nouakchott et des activités économiques en a fait une destination importante. En 2019, l'Organisation internationale pour les migrations (2019a) estimait la population immigrée à Nouakchott à 84 000 personnes, ce qui faisait dire à A. Bensaâd, quelques années plus tôt, que « grâce à ces flux migratoires, Nouakchott se trouve être la capitale la plus cosmopolite du Maghreb, de même que Nouadhibou l'est plus que des villes emblématiques comme Tanger ou Marrakech » (Bensaâd, *op. cit.*, p. 20). À Nouadhibou, toujours selon l'Organisation internationale pour les migrations (2019b), les personnes migrantes étaient comptabilisées à hauteur de 32 000.

Cette présence immigrée, ainsi que celle de ressortissants des pays voisins allant et venant de chaque côté des frontières

mauritaniennes engendrent le développement de circulations internationales de personnes comme de biens, ainsi que des échanges transfrontaliers permanents. On peut considérer ces circulations comme le signe de pratiques de l'espace qui transcendent les découpages institutionnels et qui mobilisent les infrastructures à d'autres fins que la seule circulation rapide des marchandises entre capitales. À la frontière avec le Mali, le développement de bourgades entrepôts semble se consolider, se greffant sur la progression des échanges observés sur l'axe routier Nouakchott - Bamako. Ce que décrivait J. Igue pour le nord du Bénin (1989), dont les villages et villes frontalières profitaient du développement du commerce international avec les pays sans littoral, pour abriter des entrepôts où venaient s'approvisionner les commerçants des pays voisins, semble se reproduire au sud-est de la Mauritanie. Nos entretiens avec Emama en 2020 confirment l'existence de flux de trafics à partir de Nouakchott, en particulier des quartiers peuplés de personnes originaires du Mali (communes d'El Mina et Sebkha), et destinés aux bourgades frontalières : de quatre à cinq camions par semaine (soit le contenu de deux conteneurs et demi) quitteraient le garage dit malien pour Gogui (47), sur la route Aïoun - Nioro. Ce sont certes de petits flux, mais ils illustrent l'extrême interdépendance des économies frontalières, ce dont profitent de multiples acteurs : « les populations partent d'un pays pour aller s'approvisionner dans un autre sans payer de taxes douanières et sans présenter quelque papier que ce soit. Les équipements collectifs qui sont le long de ces frontières, que ce soit des centres de santé, des écoles ou des bureaux de poste, sont utilisés par les populations des trois pays [Mali, Mauritanie, Sénégal], sans préjuger de l'allégeance à un État ou à un autre » (GRDR Migration - Citoyenneté, 2015, p. 17).

Entre Mauritanie et Sénégal, nous retrouvons des dynamiques de circulations et d'échanges commerciaux transverses aux frontières, déjà soulignées par M. Frésia (2004). En plus des convois marocains de camions, le bac de Rosso et ses alentours sont des lieux de passage d'un petit commerce transfrontalier, à pied ou en pirogue, grâce aux facilités accordées aux riverains. Sucre, semoule et riz locaux ou importés, biscuits et thés, légumes cultivés sur les rives du fleuve Sénégal, mais aussi tissus mauritaniens, téléphones portables et autres biens recyclés traversent quotidiennement la frontière (photo 12).

Les quatre types d'acteurs évoqués, qui circulent sur les infrastructures de transport, ne résument pas à eux seuls la diversité des usages développés par la population mauritanienne. Ils



**Photo 12 : Semoule algérienne et gâteaux mauritaniens déchargés depuis les pirogues accostant à Rosso-Sénégal**



Cliché : N. Mareï, 2017

montrent des degrés d'appropriation variés des infrastructures et des moyens de transport, qui évoluent en fonction de la plus ou moins grande proximité des uns et des autres avec le pouvoir, les positions dans l'appareil d'État, les marchés rentables.

### **CONCLUSION. LA MAURITANIE : ATOUTS POTENTIELS, FRAGILITÉS CERTAINES**

Le récit de la Mauritanie contemporaine racontée à travers l'histoire de ses routes et de leurs usages, dans le cadre d'une économie mondialisée, montre à quel point le développement territorial du pays est intimement lié aux infrastructures. Les routes ont servi de catalyseur à la croissance des circulations de personnes et de biens. Elles ont favorisé le développement urbain le long des principaux axes, jusqu'aux lisières du territoire national, et jusqu'à la connexion aux réseaux des pays

proches, soulignant que l'appropriation des infrastructures ne dépend pas uniquement d'injonctions institutionnelles.

Les infrastructures semblent parties prenantes de la vie des populations mauritaniennes qui ont des dispositions importantes à bouger au sein du pays, sur le continent, et au-delà ; des dispositions à faire du business, depuis la *seconde main* jusqu'à l'exportation de poisson, en passant par l'échange aux frontières de biens en tous genres. La formidable adaptabilité des populations mauritaniennes, en particulier des entrepreneurs sahariens dont P. Bonte (2000) décrit les capacités à faire fortune, en profitant des différentiels politiques, frontaliers, tribaux, à concurrencer les Européens pendant la période coloniale et à s'implanter dans les pays voisins, est la marque d'une société qui se pense au-delà de ses frontières. De même, l'appropriation rapide des nouvelles conditions des termes de l'échange apportées par les infrastructures souligne

avec force la dépendance du pays à son environnement régional et international. C'est par là que se construirait l'économie mauritanienne, par ses capacités de projection sur les marchés internationaux. Trouvant jusqu'au cœur de l'État les ressorts de l'économie libérale, les grands entrepreneurs contrôlent et distribuent les ressources dans un cadre clientéliste « dont le pays n'arrive pas à se départir » (Antil, *op. cit.*) ; d'autres, plus petits, nationaux et transnationaux, se saisissent des opportunités offertes par les routes et dans les espaces frontaliers, la mondialisation « par le bas », active et ancienne, trouvant ici un de ses terrains d'expression (Choplin, Pliez, 2018).

Aux dires des Mauritaniens eux-mêmes, « ici, on importe tout ou presque », en particulier pour nourrir les villes, l'agriculture vivrière des exploitations locales étant largement insuffisante. Les liens avec les pays du voisinage ont aidé à compenser certains déséquilibres, à tel point que les importations marocaines de fruits et légumes ont changé l'alimentation des Mauritaniens. Mais cette dépendance est également une fragilité, d'autant plus que la sécheresse menace durement l'agriculture marocaine qui pourrait être amenée à repenser durablement son modèle intensif (48). Dans le même ordre d'idée, la sortie annoncée du Mali de la Cedeao pourrait conduire à repenser les échanges avec ce pays. La massification des flux sur la route Nouakchott - Bamako a déjà été testée en temps de crise, même si l'absence de fluidité, consécutive à la généralisation des pratiques dites anormales (arrêts multiples, ponctions illégales), est dénoncée. Dans cette éventualité, la Mauritanie saura-t-elle moderniser ses procédures, se saisir pleinement de la route de l'Espoir, afin de valoriser et de structurer ce corridor potentiel de désenclavement régional ?

*In fine*, ces opportunités et dépendances multiples s'illustrent pleinement dans la capitale, Nouakchott, réceptacle des bouleversements et aménagements contemporains. Depuis l'indépendance, la ville s'est construite au jour le jour, polarisant petit à petit populations et activités (Ould Daddah, *op. cit.*). Ses fonctions ont évolué, passant de l'administration d'un pays à bâtir au développement national de l'activité commerciale et industrielle, sans que les dispositifs d'aménagement et d'urbanisme suivent, créant ainsi une capitale bouillonnante, en transformation rapide. C'est au sein de Nouakchott que nous pouvons observer les limites de l'effet structurant des infrastructures et de la connexion multidirectionnelle : à titre d'exemple, l'échec de la délocalisation, en 2020, des camions de fruits et légumes, depuis le centre-ville vers une zone logistique située à proximité du nouvel aéroport, met en lumière

une forme d'impensé de l'aménagement et de la gestion des flux de la capitale (Marei, 2023). Dans cette ville de transit, dans cette Mauritanie *offshore*, l'absence de prise en compte des questions logistiques dans les préoccupations des autorités nationales et locales pose question au regard de l'importance des flux internationaux dans l'alimentation des Nouakchottois.

Le manque de dessein régional commun à l'ensemble des pays de la région affaiblit les solidarités et complémentarités économiques, qui pourraient être motrices pour le développement des sociétés et des économies nationales. Alors que les flux de transit traversant l'interface mauritanienne n'ont cessé de croître, le pays demeure en deçà du potentiel économique annoncé. Les discordes entre Maroc et Algérie, les tensions autour du Sahara occidental, la crise géopolitique au Sahel représentent autant d'incertitudes pour les filières et les projets précédemment évoqués. La pérennisation de la trajectoire mauritanienne, favorable à l'ouverture régionale et au développement socio-économique de toutes les couches de la population, nécessite des ambitions et des accords politiques forts, pour changer l'avenir d'un pays et d'une région aux atouts potentiels, mais aux fragilités certaines.

*Nora Marei est géographe, chargée de recherches au CNRS et spécialiste des questions de transports, de mobilités et de logistiques dans les Suds, en particulier le pourtour méditerranéen et l'Afrique de l'Ouest. Ses recherches en cours portent sur les dynamiques contemporaines de fabrique des territoires dans la mondialisation avec une attention particulière aux métropoles, aux macro-régions et aux infrastructures portuaires et logistiques. Elle a dirigé plusieurs ouvrages et publié de nombreux articles sur ces questions dont Global South countries : The dark side of city logistics. Dualisation vs Bipolarisation (Transport Policy) ou Politiques territoriales et évolution des registres d'action de l'État au Maroc : une entrée par la logistique (L'Espace politique). L'ensemble est disponible sur sa page personnelle : <https://www.prodig.cnrs.fr/nora-marei/nora.marei@cnrs.fr>*

*Jérôme Lombard est directeur de recherche à l'Institut de recherche pour le développement (IRD) et spécialiste des questions de transports et de mobilités en Afrique de l'Ouest. Il a travaillé sur les rapports entre les acteurs du transport et l'État au Sénégal, ainsi que sur les échanges et les transports au Burkina Faso, au Mali et en Mauritanie. Il a publié en 2024 « Transporter à Dakar. Quand l'itinéraire de Ndiaga Ndiaye parle de l'histoire du Sénégal », Cahiers d'Études Africaines (avec Catherine Valton) ; en 2022 "The Dakar-Bamako corridor. Between boom and contradictions", in: Lamarque H., Nugent P. (ed.), Transport corridors in Africa, Londres: James Currey; Boydell and Brewer. [jerome.lombard@ird.fr](mailto:jerome.lombard@ird.fr)*

## NOTES

(1) Le texte proposé a bénéficié des précieuses remarques et suggestions des évaluateurs ; qu'ils soient ici chaleureusement remerciés.

(2) Voir Banque mondiale, 2024, « Mauritanie. Vue d'ensemble », [En ligne], consulté le 4 avril 2024. Disponible à l'adresse : <https://www.banquemondiale.org/fr/country/mauritania/overview>. La Mauritanie est constituée de plusieurs types de populations, comme le rappelle A.W. Ould Cheikh (2006a, p. 31). Même datés, les chiffres avancés demeurent actuels : « [...] les hassanophones constituaient grosso modo, dans les années 1960, 80 % de la population mauritanienne, les pulaarophones autour de 14 %, les Soninkés quelques 4 % et les Wolofs entre 1 et 2 % ».

(3) Ces deux déplacements ont bénéficié du soutien financier, d'une part, de l'Institut Convergences Migrations porté par le CNRS (ANR-17-CONV-0001), d'autre part, du LabEx Dynamite (ANR-11-LABX-0046), dans le cadre du programme « Investissements d'Avenir », projet Sar-Dyn *Métropolisation logistique au Sud : Production, échanges et circulations*.

(4) Voir « Le vice-président de la BM : Le portefeuille des projets de la Banque est de 1 milliard de dollars », 17 janvier 2024 [En ligne] (consulté le 30 janvier 2024). Disponible à l'adresse : [https://cridem.org/C\\_Info.php?article=771669](https://cridem.org/C_Info.php?article=771669)

(5) Voir « Légumes : baisse des prix au Maroc suite à une augmentation des droits de douane par la Mauritanie », 17 janvier 2024 [En ligne] (consulté le 30 janvier 2024). Disponible à l'adresse : [https://cridem.org/C\\_Info.php?article=771686](https://cridem.org/C_Info.php?article=771686).

(6) Entretien libre, Nouakchott, 20 janvier 2020. Ce retournement semble se produire dans tous les domaines : consommation, restauration (où le plat national sénégalais – thieboudien – est en retrait), vêtements, mobilier (apparition du tapis), architecture (disposition des pièces, multiplication des chambranles de porte arrondis), design urbain (éclairage public), investissements (financements islamiques)

(7) Selon nos entretiens avec des habitants de Nouakchott, menés en 2019 et 2022.

(8) 10-12 juin 2019. Voir le compte-rendu de terrain en ligne, disponible à l'adresse : <https://movida.hypotheses.org/4862>.

(9) Un grossiste de l'entrepôt d'Aït Melloul (entretien, 12 juin 2019) mentionnait de 20 à 30 camions par semaine à la haute saison.

(10) Récit rédigé selon un entretien semi-directif, Nouakchott, 22 janvier 2020.

(11) Nos interlocuteurs en Mauritanie évoquent par exemple la multiplication par six du kilo de carottes, passé de 400 à 2500 MRU, celui de certains fruits par 10. En mars 2023, 100 MRU (Ouguiya) équivalent à 2,45 euros.

(12) Voir « Mauritanie : pénurie de fruits et légumes, bientôt la fin du calvaire ? », *Le 360 Afrique*, 11 novembre 2020 [En ligne] (consulté le 30 janvier 2024). Disponible à l'adresse : <https://afrique.le360.ma/mauritanie/economie/2020/11/11/32524-mauritanie-penurie-de-fruits-et-legumes-bientot-la-fin-du-calvaire-32524>.

(13) Voir Assocle S., « Le Maroc interdit les ventes de tomate, d'oignon et de pomme de terre vers l'Afrique de l'Ouest », *Agence Ecofin*, 10 février 2023 [En ligne] (consulté le 30 janvier 2024). Disponible à l'adresse : <https://www.agenceecofin.com/legumes/1002-105380-le-maroc-interdit-les-ventes-de-tomate-d-oignon-et-de-pomme-de-terre-vers-l-afrique-de-l-ouest>.

(14) Voir « Légumes : prix en hausse », *Le Calame*, 10 février 2023 [En ligne] (consulté le 30 janvier 2024). Disponible à l'adresse : [https://cridem.org/C\\_Info.php?article=763186](https://cridem.org/C_Info.php?article=763186).

(15) Voir Saydou Nourou T., « Renforcement des relations bilatérales Mauritanie - Sénégal : convergence de vues entre Ghazouani et Macky Sall », *L'Éveil Hebdo*, 17 janvier 2024 [En ligne] (consulté le 30 janvier 2024). Disponible à l'adresse : [https://cridem.org/C\\_Info.php?article=771685\\_](https://cridem.org/C_Info.php?article=771685_)

(16) Entretien semi-directif, Dakar, 15 septembre 2000 (Lombard, 2015 : 14).

(17) Ainsi, le rachat récent du terminal à conteneurs de Nouakchott à APM Terminal Mauritanie. Voir « Terminal à Conteneurs de Nouakchott a finalisé le rachat de APM Terminals Mauritanie », *Agence Ecofin*, 12 janvier 2024 [En ligne], consulté le 4 avril 2024. Disponible à l'adresse : <https://www.agenceecofin.com/transports/1201-115160-terminal-a-conteneurs-de-nouakchott-a-finalise-le-rachat-de-apm-terminals-mauritanie>.

(18) Selon les bureaux d'études Urbaplan et Transitex (2022 : 107), le trafic du port connaît une croissance annuelle d'environ 10 % ; en 2022, son trafic avoisine les quatre millions de tonnes de marchandises. À lui tout seul, le port de Nouakchott concentre 85 % des importations mauritaniennes.

(19) Voir Seck A., « Mauritanie : Ciments du Sahel débarque sur le marché mauritanien », *Financial Afrik*, 29 avril 2016 [En ligne] (consulté le 30 janvier 2024). Disponible à l'adresse : <https://www.financialafrik.com/2016/04/29/mauritanie-ciments-du-sahel-debarque-sur-le-marche-mauritanien>.

(20) Lors de notre visite en juin 2022, les entrepôts étaient remplis, contrairement à janvier 2020.

(21) Voir Ndao E., « Sénégal : le trafic de marchandises vers le Mali repris, les transporteurs en colère », *France 24*, 12 juillet 2022 [En ligne] (consulté le 30 janvier 2024). Disponible à l'adresse : <https://www.france24.com/fr/vid%C3%A9o/20220712-s%C3%A9n%C3%A9gal-le-traffic-de-marchandises-vers-le-mali-a-repris-les-transporteurs-en-col%C3%A8re>

(22) Voir Olphand M.-P., « Coton malien : le nouveau corridor mauritanien », *Radio France Internationale*, 14 novembre [En ligne] (consulté le 30 janvier 2024). Disponible à l'adresse : <https://www.rfi.fr/fr/podcasts/afrique-%C3%A9conomie/20221013-coton-malien-le-nouveau-corridor-mauritanien>

(23) Pourtant, en 2020 (entretien, 27 janvier 2020), le patron de Sogeco à Nouakchott donnait l'avantage au port de Nouakchott. Selon ce dernier, vers Bamako, le trajet ne prend parfois qu'une semaine (« on sort du port en 24h, quand ça marche »), soit quatre fois moins qu'entre Dakar et la capitale malienne (en raison des temps de transit portuaires jugés plus longs au Sénégal).

(24) Statistiques fournies par Amakoé Adoléhoumé.

(25) Entretien semi-directif avec un opérateur de transport à Nouakchott, 7 juin 2022.

(26) Sur les relations transsahariennes contemporaines, voir Choplin, Marej, Pliez (2017) ; Marfaing, Wippel (2003) ; Mokhefi, Antil (2012).

(27) Voir « Exportation : ouverture d'une ligne maritime Alger – Nouakchott », *Algérie Eco*, 13 avril 2021 [En ligne] (consulté le 30 janvier 2024). Disponible à l'adresse : <https://www.algerie-eco.com/2021/04/13/exportation-ouverture-dune-ligne-maritime-alger-nouakchott>.

(28) Voir Berbiche O., « Le projet de la route Tindouf-Zouerate sera sécurisé », *El Watan*, 30 janvier 2023 [En ligne] (consulté le 30 janvier 2024). Disponible à l'adresse : <https://elwatan-dz.com/le-projet-de-la-route-tindouf-zouerate-sera-securise>.

(29) "African cities are characterized by incessantly flexible, mobile, and provisional intersections of residents that operate without clearly delineated notions of how the city is to be inhabited and used" (Simone, 2004, p. 407).

(30) Auparavant, quelques camions algériens déchargeaient aux environs de la mosquée marocaine. En raison de médiocres conditions d'accueil (agressivité des riverains, vols de carburant), les chauffeurs ont préféré se déplacer sur le site de l'ancien aéroport.

(31) « Nos infrastructures étaient, quant à elles, quasi nulles en 1960, et le peu que nous avions n'était pas de qualité, alors que le mode de vie de nos populations, essentiellement rurales et à plus de 50 % nomades, imposait en priorité de remédier à cette insuffisance quantitative et qualitative du réseau de transport » (Ould Daddah, 2003, p. 603).

(32) Le terme *maure* est présent dans les textes scientifiques de l'époque coloniale et postcoloniale. Parlant d'eux-mêmes, les Maures utilisent ce terme en français. Celui-ci désigne la population arabophone de Mauritanie (implantée jusqu'au Mali) et peut être remplacé par le terme de Beydane, utilisé à plusieurs reprises dans le texte.

(33) De même, après l'ouverture de la route de Nouadhibou en 2004, des populations, au départ éloignées de l'axe, comme les pêcheurs Imraguen du Parc national du Banc d'Arguin, se sont installées le long du goudron, créant des habitations de tous types et trouvant des possibilités de diversifier leurs ressources (Seneh, *op. cit.*).

(34) En avril 1989, à l'issue d'une altercation sur la rive droite du fleuve Sénégal entre éleveurs et agriculteurs, deux Sénégalais sont tués par les gardes-frontières mauritaniens.

Au Sénégal, des émeutes anti-maures se multiplient et, en Mauritanie, les autorités réagissent avec violence à l'encontre des populations noires. À la suite de ces incidents, les Sénégalais de Mauritanie sont renvoyés et, réciproquement, les Mauritaniens présents au Sénégal expulsés. Voir Santoir (1990).

(35) En 1997, celui-ci, originaire d'Atar, ville située à près de 450 kilomètres au nord-est de Nouakchott, fait goudronner le tronçon qui la relie à Akjoujt.

(36) En 2005, le président Taya est renversé par une junte dirigée par Ely Ould Mohamed Vall et Mohamed Ould Abdel Aziz, tous deux membres de la tribu *Awlâd Bûsba*. En 2009, le second devient président le République pour deux mandats successifs de cinq ans.

(37) Voir « Nouakchott Population 2024 » [En ligne] (consulté le 20 février 2024). Disponible à l'adresse : <https://world-populationreview.com/world-cities/nouakchott-population>.

(38) Descendants d'esclaves, hassanaphones.

(39) Voir En Haut (2014) pour une étude sur la mobilité urbaine à Nouakchott, en particulier dans cette zone commerciale.

(40) Voir aussi Blundo (2011, p. 461).

(41) M. F. Ould Bah et A. W. Ould Cheikh (*op. cit.*, p. 105) précisent que les concessionnaires locaux de produits de consommation de masse fabriqués à l'étranger, comme les pâtes alimentaires ou les textiles, ou d'articles plus coûteux comme les automobiles, figurent au nombre des individus les plus prospères de Mauritanie. Dans le domaine des exportations, ajoutent-ils, ce sont les produits de la mer qui contribuent à l'accumulation des fortunes.

(42) Entretien semi-directif, Nouakchott, 27 janvier 2020.

(43) Entretien semi-directif, responsable commercial, Nouakchott, 13 novembre 2008.

(44) Récit rédigé selon un entretien libre, Nouakchott, 19 janvier 2020.

(45) Récit rédigé selon des entretiens libres, puis semi-directifs, Nouakchott, 3 et 15 novembre 2008 ; 21 janvier 2020.

(46) Entretien semi-directif, Nouadhibou, 15 septembre 2007.

(47) Entretien semi-directif avec un opérateur de transport, Nouakchott, 7 juin 2022.

(48) Voir Collas A., « Sécheresse au Maroc : Plus rien ne pousse ici », *Le Monde*, 16 janvier 2024 [En ligne] (consulté le 8 février 2024). Disponible à l'adresse : [https://www.lemonde.fr/afrique/article/2024/01/26/secheresse-au-maroc-plus-rien-ne-pousse-ici\\_6213130\\_3212.html](https://www.lemonde.fr/afrique/article/2024/01/26/secheresse-au-maroc-plus-rien-ne-pousse-ici_6213130_3212.html).

## BIBLIOGRAPHIE

ANTIL A., 2019, Les évolutions paradoxales de la démocratie mauritanienne, *Politique étrangère*, vol. 84, n° 2, été, p. 49-59. DOI : <https://doi.org/10.3917/pe.192.0049>

ANTIL A., CHOPLIN A., 2003, Le chaînon manquant : la route Nouakchott-Nouadhibou, dernier tronçon de

la transsaharienne Tanger-Dakar, *Afrique contemporaine*, n° 208, p. 115-126. DOI : <https://doi.org/10.3917/afco.208.0115>

ANTIL A., LESOURD C., 2012, Une hirondelle ne fait pas le printemps. Grammaire des mobilisations sociales et politiques

- et retour de la question négro-mauritanienne, *L'Année du Maghreb, Mauritanie*, VIII, p. 407-429. DOI : <https://doi.org/10.4000/anneemaghreb.1546>
- BADUEL P.-R., 1989, Mauritanie 1945-1990 ou l'État face à la Nation, *Revue du monde musulman et de la Méditerranée*, n° 54, p. 11-52. DOI : [https://www.persee.fr/doc/remmm\\_0997-1327\\_1989\\_num\\_54\\_1\\_2314](https://www.persee.fr/doc/remmm_0997-1327_1989_num_54_1_2314)
- BANQUE MONDIALE, 2022, *Rapport sur la situation économique en Mauritanie : le secteur privé au centre de la transformation économique et de la création d'emplois*, Washington : World Bank Group.
- BENSAËD A., 2006, Mauritanie : Territoire de marges et de liens, *Maghreb-Machrek*, n° 189, p. 7-28.
- BISSON V., 2006, Le nomade est mort : vive la tribu ! Réorganisation de l'espace, nouvelles territorialités et néo-tribalisme au pays des Maures, *Maghreb-Machrek*, n° 189, p. 101-110.
- BLUNDO G., 2011, « Graisser la barbe ». La corruption en Mauritanie vue par ses élites, in : E. Jul-Larsen, P.-J. Laurent, P.-Y. Le Meur, É. Léonard (dir.), *Une anthropologie entre pouvoirs et histoire. Conversations autour de l'œuvre de Jean-Pierre Chauveau*, Uppsala-Paris-Marseille : APAD-Karthala-IRD, p. 449-476.
- BONTE P., 2000, Faire fortune au Sahara (Mauritanie) : permanences et ruptures, *Autrepart*, n° 16, p. 49-65. DOI : <https://www.documentation.ird.fr/hor/fdi:010023774>
- BONTE P., 2001, *La montagne de fer : la Snim*, Paris : Karthala.
- BONTE P., 2009, Appartenances tribales et enjeux fonciers pastoraux en Mauritanie : le projet Élevage II, *Études rurales*, n° 184, p. 149-168. DOI : <https://doi.org/10.4000/etudesrurales.10539>
- BONTE P., GUILLAUME H., 1994, Mauritanie : questions pour l'avenir, *Politique africaine*, n° 55, p. 2-10. DOI : [https://www.persee.fr/doc/polaf\\_0244-7827\\_1994\\_num\\_55\\_1\\_5789](https://www.persee.fr/doc/polaf_0244-7827_1994_num_55_1_5789)
- BOSSELUT B., BROQUÈRE M., CHOPLIN A., NANCY S., 2009, La ville du Sud en temps réel, *EchoGéo* [En ligne], consulté le 29 juin 2023. Disponible à l'adresse : <http://journals.openedition.org/echogeo/11305>
- BOUHALI A., DIMÉ M., MARÉI N., 2018, Sur les routes et marchés ouest-africains. Les circulations transnationales du made in China, *Métropolitiques*, 25 octobre 2018, [En ligne] consulté le 27 février 2024. Disponible à l'adresse : <https://www.metropolitiques.eu/Sur-les-routes-et-marches-ouest-africains-Les-circulations-transnationales-du.html>
- BOUHALI A., MARÉI N., 2021, Routes, places et stratégies du « business » transnational entre Casablanca (Maroc), Nouakchott (Mauritanie) et Dakar (Sénégal), *L'Espace politique* [En ligne], consulté le 29 juin 2023. Disponible à l'adresse : <http://journals.openedition.org/espacepolitique/10648>
- BREDELOUP S., 1989, *Négociants au long cours. Rôle moteur du commerce dans une région de Côte d'Ivoire en déclin*, Paris : L'Harmattan.
- CHOPLIN A., 2009, *Nouakchott. Au carrefour de la Mauritanie et du monde*, Paris : Karthala.
- CHOPLIN A., 2014, Nouakchott. Une capitale à l'âge de la maturité, in : A.W. Ould Cheikh (sous la direction de), *État et société en Mauritanie*, Paris : IFM-Karthala, p. 323-344.
- CHOPLIN A., LOMBARD J., 2008, Migrations et recompositions spatiales en Mauritanie. « Nouadhibou du monde ». Ville de transit... et après ? *Afrique contemporaine*, vol. 228, n° 4, p. 151-170. DOI : <https://doi.org/10.3917/afco.228.0151>
- CHOPLIN A., LOMBARD J., 2009, La « Mauritanie offshore ». Extraversion économique, État et sphères dirigeantes, *Politique africaine*, n° 114, p. 87-104. DOI : <https://doi.org/10.3917/polaf.114.0087>
- CHOPLIN A., LOMBARD J., 2010, « Suivre la route ». Mobilités et échanges entre Mali, Mauritanie et Sénégal, *EchoGéo* [En ligne], 14 | 2010 (consulté le 29 juin 2023). Disponible à l'adresse : <http://journals.openedition.org/echogeo/12127>
- CHOPLIN A., MARÉI N., PLIEZ O., 2017, *L'Afrique du Sahel et du Sahara à la Méditerranée*, Neuilly : Atlande.
- CHOPLIN A., PLIEZ O., 2016, Des mondialisations plus discrètes. Vers une nouvelle géographie des échanges mondiaux, *La Vie des idées*, 4 octobre 2016, [En ligne], consulté le 29 juin 2023. Disponible à l'adresse : <https://lavedesidees.fr/Des-mondialisations-plus-discretes.html>
- CHOPLIN A., PLIEZ O., 2018, *La mondialisation des pauvres. Loin de Wall Street et de Davos*, Paris : Seuil.
- CIABARRI L., 2017, Biographies of Roads, Biographies of Nations. History, Territory and the Road Effect in the Post-conflict Somaliland, in : K. Beck, G. Klaeger, M. Stasik (sous la direction de), *The Making of African Road*, Leiden-Boston : Brill, p. 117-140.
- CIAVOLELLA R., 2009, Entre démocratisation et coups d'État. Hégémonie et subalternité en Mauritanie, *Politique africaine*, n° 114, p. 5-23. DOI : <https://doi.org/10.3917/polaf.114.0005>
- CIAVOLELLA R., 2010, *Les Peuls et l'État en Mauritanie*, Paris/Milan : Karthala/UNIMIB.
- CÔTE M., 2014, *Le Sahara, barrière ou pont ?*, Aix-en-Provence : Presses universitaires de Provence.
- DRURY M., 2019, On the Border in Northern Mauritania, *L'Année du Maghreb*, n° 21 [En ligne], consulté le 27 février 2024. Disponible à l'adresse : <https://journals.openedition.org/anneemaghreb/5910>
- EN HAUT, 2014, *Complément à l'étude sur la mobilité urbaine à Nouakchott. Cas d'études thématiques sur les obstacles et les contraintes à la mobilité urbaine*, Nouakchott : CUN/OSPUN, [En ligne], consulté le 19 avril 2024. Disponible à l'adresse : [www.enhaut.org](http://www.enhaut.org)
- ÉVRARD C., PETTIGREW E., 2019, Du baptême du nouvel aéroport de Nouakchott à la réforme constitutionnelle (fin 2015-2018). Politiques de l'histoire en Mauritanie, *L'Année du Maghreb*, n° 21, [En ligne], consulté le 27 février 2024. Disponible à l'adresse : <http://journals.openedition.org/anneemaghreb/5880>
- FRÉSIA M., 2004, Frauder lorsqu'on est réfugié, *Politique africaine*, n° 93, p. 42-63. DOI : <https://doi.org/10.3917/polaf.093.0042>
- GRDR MIGRATION - CITOYENNETÉ, 2015, *Atlas de la moyenne vallée du fleuve Sénégal. Centres et périphéries. Mali – Mauritanie – Sénégal*, Montreuil : GRDR.
- IGUE O. J., 1989, Le développement des périphéries nationales en Afrique, in : B. Antheaume, C. Blanc-Pamard, J.-L. Chaléard, A. Dubresson, V. Lassailly-Jacob,

- J.-Y. Marchal, A.-M. Pillet-Schwartz, R. Pourtier, J.-P. Raison, O. Sevin (sous la direction), F. Pinton (sous la coordination de), *Tropiques : lieux et liens : florilège offert à Paul Pelissier et Gilles Sautter*, Paris : ORSTOM, p. 594-605.
- JACOBS, 2007, *Étude relative à la faisabilité et à la mise en œuvre des mesures d'accompagnement de la réforme du sous-secteur des transports terrestres*, Nouakchott : ministère de l'Équipement et des Transports.
- JARRIGE F., LE COURANT S., PALOQUE-BERGES C. (sous la direction de), 2018, Infrastructures, techniques et politiques, *Tracés*, 35, [En ligne], consulté le 27 février 2024. Disponible à l'adresse : <https://journals.openedition.org/traces/8107>. DOI : <https://doi.org/10.4000/traces.8171>
- LESOURD C., 2008, Le mesrah. Regard sur la « culture matérielle du succès » à Nouakchott, *L'Année du Maghreb*, IV, p. 325-338. DOI : <https://doi.org/10.4000/anneemaghreb.460>
- LESOURD C., 2009, Routes de commerçantes. Itinéraires de femmes. De quelques businesswomen mauritaniennes d'hier et d'aujourd'hui, in : M. Cheikh & M. Péraldi (dir.) *Routes, Voyages et Circulations au féminin entre Afrique et Méditerranée*, Casablanca/Paris : Le Fennec Éditions/Karthala, p. 73-93.
- LESOURD C., 2014, *Femmes d'affaires de Mauritanie*, Paris : Karthala.
- LOMBARD J., 2015, *Le monde des transports sénégalais : ancrage local et développement international*, Marseille : IRD.
- LOMBARD J., MARÉJ N., NINOT O., 2023, Transport in Africa: Between Global Influences and Local Know-how, in: E. Peyroux, Ch. Raimond, V. Viel, É. Lavie (eds.) *Development and Territorial Restructuring in an Era of Global Change*, Londres : ISTE, p. 103-120.
- MAÎTRE-DEVALLOIN C., 1939, Le transsaharien, *Politique étrangère*, n° 1, 4<sup>e</sup> année, p. 18-26. DOI : [https://www.persee.fr/doc/polit\\_0032-342x\\_1939\\_num\\_4\\_1\\_5979](https://www.persee.fr/doc/polit_0032-342x_1939_num_4_1_5979)
- MARCHESIN Ph., 1992, *Tribus, ethnies et pouvoir en Mauritanie*, Paris : Karthala.
- MARÉJ N., 2023, Urban Logistics in The Global South, in: J. Monios, L. Budd and St. Ison, *The Routledge Handbook of Urban Logistics*, Londres: Routledge, p. 351-363
- MARFAING L., WIPPEL S. (sous la direction de), 2003, *Les relations transsahariennes à l'époque contemporaine : un espace en constante mutation*, Paris-Berlin : Khartala-ZMO.
- MOHSEN-FINAN, K., 2022, Sahara occidental : l'impossible dénouement, *Espri*, décembre, p. 13-17. DOI : <https://doi.org/10.3917/espri.2212.0013>
- MOKHEFI M., ANTIL A. (sous la direction de), 2012, *Le Maghreb et son Sud : vers des liens renouvelés*, Paris : CNRS éditions.
- NUCCI F., ALONSO CABRÉ M., 2015, Se déplacer au jour le jour dans une ville en processus de « modernisation » : le cas de Nouakchott, Faculté des Sciences Sociales et Humaines, Université Kasdi Merbah, *Les mutations de la ville saharienne. Approches croisées sur le changement social et les pratiques urbaines*, Ouargla (Algérie), 3-4 mars.
- OFFNER J.-M., BEAUCIRE F., DELAPLACE M., FRÉMONT A., NINOT O., BRETAGNOLLE A., PUMAIN D., 2014, À propos des relations entre transports, territoire et développement, *L'Espace géographique*, 2014/1, Tome 43, p. 51-67, [En ligne], consulté le 20 avril 2024. Disponible à l'adresse : <https://www.cairn.info/revue-espace-geographique-2014-1-page-51.htm>. DOI : <https://doi.org/10.3917/eg.431.0051>
- ORGANISATION INTERNATIONALE POUR LES MIGRATIONS, 2019a, *Tableau de bord. Nouakchott, Round 1 (Avril-mai 2019). Cartographie et profils des migrants*, Nouakchott : OIM.
- ORGANISATION INTERNATIONALE POUR LES MIGRATIONS, 2019b, *Nouadhibou Round 2 (Mars-avril 2019). Tableau de bord. Cartographie et profils des migrants*, Nouakchott : OIM.
- OULD AHMED SALEM Z., 1998, Sur la formation des élites politiques et la mobilité sociale en Mauritanie, *Nomadic Peoples*, New Series, Vol. 2, No. 1/2, p. 253-276. DOI : <http://www.jstor.org/stable/43123548>
- OULD AHMED SALEM Z., 2001, « Tcheb-tchib » et compagnie. Lexique de la survie et figures de la réussite en Mauritanie, *Politique africaine*, vol. 82, n° 2, p. 78-100. DOI : <https://doi.org/10.3917/polaf.082.0078>
- OULD BAH M. F., OULD CHEIKH A.W., 2009, Entrepreneurs moraux et réseaux financiers islamiques en Mauritanie, *Afrique contemporaine*, 231 (3), p. 99-117. DOI : <https://doi.org/10.3917/afco.231.0099>
- OULD CHEIKH A.W., 2006a, Les habits neufs du sultan. Sur le pouvoir et ses (res)ources en Mauritanie, *Maghreb-Machrek*, n° 189, p. 29-51.
- OULD CHEIKH A.W., 2006b, Nouakchott : Capitale Nomade ?, in : *Nouakchott, Capitale de la Mauritanie : 50 ans de défi*, Paris : SEPIA, p. 31-40.
- OULD DADDAH M., 2003, *La Mauritanie contre vents et marées*, Paris : Karthala.
- OULD DEDDE Kh., 2006, *Infrastructure de transport terrestre et mutation des systèmes territoriaux : le cas de la Route de l'Espoir en Mauritanie*, Thèse de doctorat en géographie, sous la direction de Benjamin Steck, Université du Havre.
- OULD MOCTAR H., 2022, Saharan sediment. Nation formation, urban development, and alter-imaginaries in the desert of Mauritania, *L'Ouest Saharien*, vol. 17, n°2, p. 67-90. DOI : <https://doi.org/10.3917/ousa.222.0067>
- PITTE J.-R., 1977, *Nouakchott capitale de la Mauritanie*, Paris : Publications du département de géographie de l'Université Paris-Sorbonne.
- PORT AUTONOME DE NOUAKCHOTT, 2016, *Port Autonome de Nouakchott dit « Port de l'Amitié »*, Nouakchott.
- PNUD, 2022, *Rapport sur le développement humain 2021/2022*, New York.
- RÉPUBLIQUE DE MAURITANIE, 1999, *Atlas Migration et gestion du territoire*, Nouakchott-Rouen : Université de Nouakchott-Université de Rouen.
- RÉPUBLIQUE ISLAMIQUE DE MAURITANIE, COMMUNAUTÉ URBAINE DE NOUAKCHOTT, 2014, *Nouakchott, l'avenir pour défi. Adaptation et mutation d'une ville vulnérable*, Nouakchott : Atelier international de maîtrise d'œuvre urbaine, appel à candidatures, 26 avril-11 mai.
- RÉPUBLIQUE DU SÉNÉGAL, 2020, *Situation économique et sociale du Sénégal 2017-2018*, Dakar : ANSD.
- RÉPUBLIQUE DU SÉNÉGAL, 2021, *Note d'analyse du commerce extérieur, édition 2021*, Dakar : ANSD.
- SALEH S. N. M., 2008, *Éléments de migration en Mauritanie. CARIM, notes d'analyse et de synthèse 2008/08*, Fiesole :

- Institut universitaire européen, [En ligne], consulté le 2 février 2024. Disponible à l'adresse : [https://cadmus.eui.eu/bitstream/handle/1814/8329/CARIM\\_AS&N\\_2008\\_08.pdf](https://cadmus.eui.eu/bitstream/handle/1814/8329/CARIM_AS&N_2008_08.pdf).
- SALL A., MORAND P., 2008, Pêche artisanale et émigration des jeunes Africains par voie piroguière, *Politique africaine*, n° 109, p. 32-41. DOI : <https://doi.org/10.3917/polaf.109.0032>
- SANTOIR Ch. J., 1974, *L'émigration maure. Une vocation commerciale affirmée*, Dakar : Centre ORSTOM
- SANTOIR Ch., 1990, Le conflit mauritano-sénégalais : la genèse : le cas des Peuls de la haute vallée du Sénégal, *Cahiers des Sciences Humaines*, n° 26 (4), p. 553-576. DOI : <https://www.documentation.ird.fr/hor/fdi:35104>
- SECK A., 1970, *Dakar, métropole ouest-africaine*, Dakar : IFAN.
- SENEH K., 2012, *Système territorial et développement : impact de la route Nouakchott Nouadhibou sur le Parc national du Banc d'Arguin*, Thèse de doctorat en géographie, sous la direction de Benjamin Steck, Université du Havre.
- SENEH K., STECK B., 2011, La route Nouakchott-Nouadhibou. Un enjeu décisif pour le Parc national du Banc d'Arguin, in : S. Boulay, B. Lecoquierre, *Le littoral mauritanien à l'aube du XXIème siècle. Peuplement, gouvernance de la nature, dynamiques sociales et culturelles*, Paris : Karthala, p. 173-196.
- SIMONE AM., 2004, People as Infrastructure: Intersecting Fragments in Johannesburg, *Public Culture*, Vol. 16, n°3, p. 407-429. DOI : <https://muse.jhu.edu/article/173743>
- STASZAK J.-F., 1989, *Le Goudron dans la brousse : la « Route de l'Espoir » (Mauritanie)*, Paris : Publications du département de géographie de l'Université Paris-Sorbonne.
- TOUPET Ch., 1973, L'évolution de la notion d'espace dans un pays nomade du Tiers Monde. L'exemple de la Mauritanie, *Bulletin de l'Association de géographes français*, n° 410, p. 595-605. DOI : [https://www.persee.fr/doc/bagf\\_0004-5322\\_1973\\_num\\_50\\_410\\_4717](https://www.persee.fr/doc/bagf_0004-5322_1973_num_50_410_4717)
- URBAPLAN, TRANSITEC, 2022, *Élaboration du Plan de Mobilité Urbaine Durable (PMUD) de Nouakchott. Rapport de diagnostic*, Nouakchott : Région de Nouakchott/Union européenne.

### Résumé – Nora Mareï et Jérôme Lombard – Tous les chemins mènent à Nouakchott.

Routes, usages et territoires dans la Mauritanie contemporaine

Alors que les infrastructures ont servi de support au développement territorial de la Mauritanie, depuis la route de Rosso jusqu'à celle de Nouadhibou, sans compter les plus récentes qui longent le fleuve Sénégal au sud ou qui, au centre, relie Atar et Tidjikja, il convient de regarder autrement leurs effets sur les circulations de personnes et de marchandises qui se déploient à l'intérieur comme à l'extérieur du pays. Nouakchott, capitale créée ex-nihilo au moment de l'indépendance, devient au rythme des transformations du pays un carrefour singulier. Les grandes routes du pays rayonnent, depuis ce pôle urbain, selon trois orientations principales : un axe littoral Nord-Sud, maillon des relations entre Maroc, Mauritanie et Sénégal ; la route vers Tindouf en Algérie, qui nous projette, dans le jeu diplomatique régional ; la route de l'Espoir enfin ou Transmauritanienne qui traverse le sud du pays d'ouest en est, jusqu'aux portes du Mali. En tentant de dépasser l'image que se donne la Mauritanie en Afrique de l'Ouest, celle d'un pays reliant ses voisins les uns aux autres, notre objectif est de saisir la manière dont, dans l'histoire récente du pays, les pouvoirs politiques successifs ont construit le réseau d'infrastructures, et surtout l'usage qu'en font les différentes catégories de la population mauritanienne.

Mots-clés : Route, infrastructure, effets structurant, frontière, territoire national, Mauritanie

### Abstract – Nora Mareï et Jérôme Lombard – All roads lead to Nouakchott.

Roads, uses and territories in contemporary Mauritania

While infrastructures have served as a support for the territorial development of Mauritania, from the Rosso road to the Nouadhibou road, not to mention the more recent ones that run along the Senegal River in the south or link Atar and Tidjikja in the centre, we need to take a different look at their effects on the movement of people and goods within and outside the country. Nouakchott, a capital created from scratch at the time of independence, has become a unique crossroads as the country has changed. The country's major roads radiate out from this urban centre in three main directions: a North-South coastal route, linking Morocco, Mauritania and Senegal; the road to Tindouf in Algeria, which throws us into the regional diplomatic game; and finally, the Route de l'Espoir or Transmauritanienne, which crosses the south of the country from west to east, as far as the gateway to Mali. By attempting to go beyond the image that Mauritania gives itself in West Africa, that of a country linking its neighbours to one another, our aim is to grasp the way in which, in the country's recent history, successive political powers have built up the infrastructure network, and above all the use made of it by the different categories of the Mauritanian population.

Key-words: Road, Infrastructure, Structuring effect, Border, National territory, Mauritania