



HAL
open science

Mobilité quotidienne et intégration urbaine à Nouakchott : des difficultés d'accès aux transports urbains à l'expérimentation des stratégies d'adaptation

Yakhoub Diagana

► **To cite this version:**

Yakhoub Diagana. Mobilité quotidienne et intégration urbaine à Nouakchott : des difficultés d'accès aux transports urbains à l'expérimentation des stratégies d'adaptation. Géographie. Université Rennes 2; Université Européenne de Bretagne, 2010. Français. NNT : b2010REN20033 . tel-00551660

HAL Id: tel-00551660

<https://theses.hal.science/tel-00551660>

Submitted on 4 Jan 2011

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.

Université de Rennes 2

U.F.R Sciences sociales, UMR 6590 ESO Espaces et Sociétés

Thèse pour l'obtention du doctorat en géographie

Présentée et soutenue publiquement le 29 Octobre 2010

par

Yakhoub DIAGANA



**MOBILITÉ QUOTIDIENNE ET
INTÉGRATION URBAINE À
NOUAKCHOTT : DES DIFFICULTÉS
D'ACCÈS AUX TRANSPORTS
URBAINS À L'EXPÉRIMENTATION
DES STRATÉGIES D'ADAPTATION**

Sous la codirection de Jean PIHAN et d'Anne OUALLET

Membres du jury :

Benjamin STECK, Professeur de Géographie, Université Le Havre, rapporteur

Bezunesh TAMRU, Professeure de Géographie, Université Paris 8, rapporteur

Jean PIHAN, Professeur de Géographie, Université de Rennes 2, directeur de thèse

Anne OUALLET, Maître de conférences en Géographie, Université de Rennes 2, codirectrice de thèse.

DEDICACE.

Je dédie cette thèse à ma sœur Opa DIAGANA.

Décédée le lundi 05 octobre 2009.

Que Dieu ait son âme !

REMERCIEMENTS

J'aimerais tout d'abord adresser mes remerciements à mon directeur et à ma co-directrice de thèse, Jean Pihan et Anne Ouallet qui m'ont accompagné tout au long de ce projet. Leurs conseils, leurs encouragements et leurs disponibilités ont été d'une grande utilité pour moi et ont permis à cette thèse d'arriver à son terme. Je leur exprime ma gratitude pour leur soutien sans faille.

Ce travail n'aurait été pas possible sans le concours de nombres personnes. Je remercie toutes celles et tous ceux qui m'ont ouvert leurs portes ou m'ont consacré de leur temps pour me livrer un bout de leur quotidien. Un grand merci à toutes les familles qui se sont prêtées à mon enquête-ménage. Je tiens également à remercier toutes les personnes ayant aidé, par leurs sources, leurs conseils, à la réalisation de ce travail. Je pense à cheikh saad bouh au Programme de Développement Urbain, à Diagana Issagha ancien directeur de l'Agence pour le Développement Urbain, à toutes les personnes rencontrées à la Communauté Urbaine de Nouakchott, à la mairie de Riyad, à la mairie d'El Mina, au service de l'ONS, etc.

Je remercie les collègues au sein du laboratoire RESO pour leurs conseils et leurs encouragements, notamment Arnaud lepetit pour l'initiation à l'utilisation de l'outil cartographique.

Je voudrais enfin adresser mes remerciements à ma famille et à Diénabou, pour leur patience, pour leur confiance et pour leurs soutiens inconditionnels.

SOMMAIRE.

INTRODUCTION GENERALE..... ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.

PARTIE I

COMPRENDRE LA VILLE POUR MIEUX APPREHENDER LA MOBILITE DE LA POPULATION URBAINE.15

CHAPITRE I NOUAKCHOTT, LA VILLE, LE CONTEXTE ET LE DEVELOPPEMENT URBAIN.17

CHAPITRE II ORGANISATION URBAINE ET MOBILITE QUOTIDIENNE.....104

PARTIE II

LE SYSTEME DES TRANSPORTS URBAINS ET L'ANALYSE D'UN SECTEUR EN CRISE.....175

CHAPITRE III LES TRANSPORTS URBAINS DANS LES VILLES EN DEVELOPPEMENT.....177

CHAPITRE IV MODE D'ORGANISATION ET FONCTIONNEMENT DU SYSTEME DES TRANSPORTS
URBAINS A NOUAKCHOTT.275

PARTIE III

**DYSFONCTIONNEMENT DU SYSTEME DE TRANSPORT URBAIN ET STRATEGIES D'ADAPTATION : LE CAS DES
POPULATIONS D'EL MINA ET DE RIYAD.....328**

CHAPITRE V ÉLOIGNEMENT OU ENCLAVEMENT, LE LIEN AVEC LA CONFIGURATION DE L'OFFRE DE
TRANSPORT.....330

CHAPITRE VI MOBILITE QUOTIDIENNE ET STRATEGIES D'ADAPTATION OU DE CONTOURNEMENT.391

CONCLUSION GENERALE..... ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.

INTRODUCTION GENERALE.

Nouakchott, la capitale de Mauritanie est une ville ex nihilo. En effet, il y a peu, cette ville n'existait pas. Elle a surgi de nulle part presque au même moment que l'accession du pays à la souveraineté nationale en 1960. La particularité de ce processus politique, qui va sceller l'existence de la Mauritanie, en tant que nation à part entière, est qu'il s'est enclenché dans un territoire très faiblement urbanisé, car le nomadisme était encore un mode de vie dominant. Le phénomène urbain était tellement marginal, que l'administration du territoire mauritanien était assurée depuis Saint-Louis, une ville du Sénégal. Du coup, en prélude à l'avènement de l'indépendance, et donc du transfert du pouvoir vers la Mauritanie, la question de la ville allant abriter l'autorité centrale s'est posée comme une évidence. Cela n'a pas été le cas partout dans les colonies françaises d'Afrique subsaharienne. Dans ces pays, la stratégie dominante était qu'aux indépendances nationales, la fonction de capitale venait se greffer aux embryons de villes. Exceptionnellement, en Mauritanie, pour des raisons d'ordre stratégiques, géopolitiques et socioculturelles, une décision politique volontariste consistant à la création d'une ville-capitale a été initiée. C'est donc conformément aux prérogatives liées au plein exercice de la souveraineté à partir du territoire national, et à défaut de trouver un centre urbain à même d'incarner cette fonction de capitale, que la ville de Nouakchott fût créée en 1957. Lorsque la première pierre de cette ville fantôme fût posée à cette époque, rares furent ceux qui parièrent en sa faveur, tellement son avenir était compromis. La réticence quant à l'avenir de cette ville était telle que le gouvernement avait dû déployer des importants efforts pour donner une existence effective à cette jeune capitale, ce qui était une condition sine qua non pour qu'elle puisse attirer vers elle d'importantes populations, essentielles à sa survie.

Passée cette période, les éléments ont semblé se liguer en faveur de Nouakchott dans sa quête de populations. En effet, à la fin des années 60 et jusqu'au milieu de la décennie suivante, la succession de périodes de déficit pluviométrique a anéanti l'économie agropastorale dont dépendait l'essentiel de la population du pays. Ces événements qui ont durablement frappé le cœur de la campagne mauritanienne, ont conduit, de manière irréversible, à un bouleversement sociétal. La ruralité a perdu du terrain et les centres urbains devenaient l'eldorado. Le nomadisme recule inéluctablement au gré des flux migratoires vers les villes. Comme un phénomène de vases communicants, le fait urbain s'impose peu à peu et se nourrit de la difficulté de la campagne à retenir ses populations. L'effet de capitale, qui centralise l'appareil économique et politique, aidant, il s'est produit une polarisation des flux issus de l'exode des ruraux autour de Nouakchott. De ce fait, cette capitale a grandi vite, et même trop vite, en tout cas plus vite que la capacité de mobilisation des moyens matériels et techniques, mais aussi que celle d'élaboration d'une politique de développement urbain harmonieux pour une meilleure insertion des populations. Les années passant, l'incapacité des autorités du tout jeune État mauritanien à gérer cette situation d'urgence permanente, à l'aide d'une véritable politique de décentralisation pour desserrer l'étau autour de la capitale, s'est confirmée, et cela se traduit par des graves dysfonctionnements au sein de l'espace urbain.

La ville de Nouakchott conçue pour accueillir une population moins importante a dû faire face très tôt à une explosion démographique sans précédent. Aujourd'hui, elle abrite vraisemblablement presque le quart de la population de tout le pays, soit plus de 700 000 habitants. Cette évolution démographique rapide a mis à mal les efforts des pouvoirs publics en matière d'accueil et d'intégration des nouvelles populations. De ce fait, il se produit un décalage sans cesse croissant entre l'augmentation de la population urbaine et la satisfaction des besoins en termes de services urbains. En effet, il s'est produit une certaine forme de dichotomie entre le centre qui concentre l'essentiel des ressources urbaines et les périphéries où l'offre urbaine demeure de

plus en plus déficitaire. Cette gestion insuffisante de l'urbain induit des problèmes en termes de développement et d'occupation de l'espace urbain, qui eux-mêmes entraînent des dysfonctionnements de tous les services en réseau. Tout cela génère un certain nombre de difficultés pour les populations urbaines. Chacun de ces problèmes peut susciter en lui seul une étude approfondie, mais ici notre attention se porte sur le dysfonctionnement du système de transport urbain qui peine à proposer des solutions de mobilités viables à toutes les populations de Nouakchott. En effet, cet afflux de population et l'étalement urbain que cela suppose, ont entraîné une croissance de la demande de mobilité que le système de transports, en dépit des différentes tentatives d'adaptation, n'a presque jamais été en mesure de faire face. Ainsi, malgré les efforts déployés, l'incapacité persistante à proposer une offre de transport urbain satisfaisante s'est accompagnée d'une dégradation des conditions de déplacements. Celles-ci deviennent de plus en plus difficiles et les besoins de mobilité sont de moins en moins bien satisfaits. L'accumulation de ces insuffisances place la problématique de la mobilité quotidienne des populations de Nouakchott, notamment les plus démunies, au cœur de notre réflexion.

La curiosité pour les questions urbaines en général, la centralité de celle des déplacements quotidiens dans la vie de tout un chacun et la pauvreté de production scientifique sur la question de la mobilité quotidienne des populations de Nouakchott sont de facteurs qui ont été déterminants dans notre choix d'axer nos recherches doctorales sur cette problématique. Dans ce cadre, nous sommes parti des constats des faits que les insuffisances du système de transport urbain et le modèle d'exploitation sur lequel il repose, ne permettent pas de répondre efficacement aux besoins de mobilité, pour faire des hypothèses de travail en rapport à l'intégration urbaine pour les populations. En effet, compte tenu de l'accumulation des différentes insuffisances et de la relégation spatiale pour ceux qui sont les plus sensibles (populations pauvres), nous avons fait l'hypothèse d'un cercle vicieux dans lequel le manque de ressources et de solutions de mobilité conduisent à l'adoption de

comportement de déplacement de proximité. Une telle pratique de mobilité, compte tenu de la dichotomie spatiale de Nouakchott, compromet l'intégration urbaine des populations surtout pour les plus démunies, et les enferme dans des situations sociales difficiles. Dans le même ordre d'idée, le problème de solvabilité considéré comme un facteur qui limite l'accès aux transports, induit une intégration urbaine de quartier, qui elle-même mène vers une certaine forme d'assignation au territoire. Le système de transport urbain, dans son mode de fonctionnement actuel, matérialisé par l'abandon de la desserte équitable de l'espace au profit de la recherche exacerbée de la rentabilité économique, a failli dans son rôle de rendre la ville accessible à tous. Cette faillite du système pousserait les populations à un repli sur les pratiques spatiales fortement ancrées autour du quartier de résidence. Enfin, la concentration par endroit des populations partageant les mêmes affinités communautaires, culturelles, ou régionales, s'expliquerait par la volonté de celles-ci à pouvoir compter sur les solidarités qui s'y expriment pour pallier les insuffisances de toutes sortes.

En somme, nous nous attelons à l'étude de la mobilité urbaine et des caractéristiques de déplacements des habitants de Nouakchott, en mettant en relation leurs pratiques avec leurs caractéristiques économiques et sociales au sein d'une agglomération en pleine expansion. Cette recherche s'intéresse à la question des déplacements urbains en général et aux conditions dans lesquelles l'accès aux transports publics se réalise. De ce fait, nous allons faire le point sur le fonctionnement de ces transports dans leur capacité à créer, ou pas, les conditions d'une intégration urbaine des populations des différents quartiers avec une attention toute particulière à celles des quartiers populaires et périphériques pauvres. Pour ce faire, nous avons identifié trois entrées principales autour desquelles s'articulent les trois parties de la thèse.

Dans un premier temps, le lien sera établi entre le mode d'urbanisation de Nouakchott et les problèmes urbains, en termes de production de l'espace, d'inégalités territoriales et d'insertion des populations. Il s'agit de montrer en quoi le

mode d'urbanisation de Nouakchott est si problématique pour la collectivité en termes de gestion urbaine et d'intégration urbaine pour les populations. Cette intégration étant étroitement liée à la capacité de la maîtrise du territoire, il sera question de déterminer de quelle manière le mode d'urbanisation de Nouakchott peut altérer les conditions de déplacements, ou se présenter comme un frein à la mobilité. D'une manière générale, il s'agit dans cette partie, de faciliter la compréhension du lien entre la mobilité et la ville. Encore faudrait-il savoir de quoi parle-t-on en abordant cette question de mobilité.

Dans la seconde partie, l'analyse s'articulera autour du système des transports urbains dans son ensemble à travers les différents types de l'offre, la desserte des quartiers, la qualité du service que le système actuel propose aux populations, à quelles populations ? Autrement dit, nous allons faire le point sur les modes de fonctionnement et d'organisation du système de transports actuel. Mais avant, un intérêt sera porté sur différentes expériences de système de transports urbains dans quelques capitales d'Afrique subsaharienne.

Enfin dans la troisième partie, nous allons nous intéresser aux mobilités réelles. Pour se faire, nous avons décidé de cibler en priorité les pratiques de mobilité des habitants des quartiers périphériques, qui sont en général les plus sensibles aux dysfonctionnements du système de transport. L'objectif est de savoir comment ces populations s'organisent, ou pas, pour faire face aux insuffisances du système. Lorsque les ressources sont limitées, quels sont les arbitrages opérés et les stratégies déployées pour contourner les difficultés afin d'accéder aux moyens de transports disponibles et à la ville en général ?

L'état de l'information sur la question de la mobilité à Nouakchott n'a pas permis d'apporter des éléments de réponse à notre questionnement. Pour cette raison, il nous a paru pertinent d'entreprendre une enquête qualitative, auprès des personnes

ressources, une autre, sous la forme d'entretiens auprès de 100 conducteurs de transports collectifs, et une enquête-ménage auprès de 290 foyers au niveau de deux communes populaires et périphériques de Nouakchott, en l'occurrence El Mina et Riyad. Ces enquêtes ont été réalisées, du mois de Février 2007 au mois d'Avril de la même année. Le choix des deux communes de Riyad et d'El Mina, parmi les neuf que compte la ville de Nouakchott, n'est pas fortuit. Il est guidé par des paramètres d'ordre socioéconomiques, géographique, et démographiques. En effet, sur le plan démographique, El Mina et Riyad font parti de cinq communes les plus peuplées de la capitale. Ces zones urbaines se singularisent par une concentration assez importante des populations issues des couches les plus populaires et défavorisées de la ville. Géographiquement, El Mina jouit d'une situation plus ou moins stratégique dans le système urbain, car cette commune toute en étant périphérique, bénéficie de la desserte de la plus importante ligne de transport collectif. Cette configuration permet de rendre compte du rapport des plus faibles aux transports. Suffit-il qu'un quartier soit bien desservi par les transports pour que les habitants puissent disposer des conditions de mobilité plus faciles ? L'enquête le déterminera. Pour une autre raison, le choix de Riyad, une commune qui s'est développée en totale rupture avec le tissu urbain est édifiant. En effet, la localisation géographique de Riyad, fait de cette commune sous-équipée le parent pauvre de la desserte des transports. Ainsi, attirés par la recherche de rentabilité, les transporteurs abandonnent peu à peu la desserte de cette commune pour se concentrer sur d'autres zones où les trajets sont plus courts, la densité de la demande plus importante. De ce fait, le choix de cette commune permet de voir comment les habitants s'organisent pour s'adapter aux insuffisances du système de transport.

Cette enquête-ménage s'articule autour des habitudes modales des individus de plus de 10 ans lors de leurs déplacements. Elle cible plutôt les déplacements pour des motifs à caractère obligatoire ou ceux intervenant dans le cadre de l'accès aux ressources et services urbains. Face à l'imprécision des réponses par rapport à

l'habitude modale, lorsque le motif du déplacement ne se porte sur aucun de deux volets, nous avons décidé dans notre enquête de faire l'impasse sur les déplacements non contraignants. De ce fait, les déplacements qui ne portent pas sur un objet précis, ont été passés sous silence. C'est pour cette raison que l'habitude modale des personnes inactives qui se déplacent le moins souvent et dont l'inscription spatiale de la mobilité est fortement ancrée autour du domicile n'a pas été retenue, leurs déplacements ne sont donc pas comptabilisés.

La technique d'enquête que nous avons initiée diffère quel que peu d'une enquête-ménage classique de mobilité, au cours de laquelle, un carnet est confié à chaque membre du foyer sur lequel sont reportés tous les déplacements de la veille. En effet, face au manque d'habitude des populations par rapport aux enquêtes en général, leur confier cette mission, c'est trop leur exiger. Et encore il n'y a aucune garantie de résultat, sans remettre en cause leur intelligence. De ce fait, nous avons mené nous même ces entretiens au sein des foyers, en allégeant le maximum possible le questionnaire pour avoir des réponses plus précises. Dans ces entretiens, l'interlocuteur principal est le chef de ménage qui relate ses habitudes modales, ainsi que celles de leurs siens lorsqu'ils se déplacent pour aller travailler, apprendre, se soigner, faire les courses et autres démarches. Malgré tout, nous faisons intervenir les membres du foyer concernés par notre questionnaire lorsque le besoin s'en fait sentir. Bien que le chef de ménage soit un élément important dans notre dispositif d'enquête, il n'était pas question pour nous d'extrapoler le comportement de mobilité de ce dernier à l'ensemble des membres du foyer. Cette préconisation s'impose dans la mesure où, la qualité d'accès aux transports serait différente en fonction du rapport des uns et des autres aux ressources du foyer. Dans cette relation, le chef de ménage en sa qualité de producteur de richesses du foyer, en général, bénéficierait d'une utilisation de celles-ci plus importante par rapport à son entourage. Cette position conférerait au chef de famille, une possibilité supplémentaire d'accès aux transports. Cela ne serait pas le même cas pour les autres

membres du foyer. Dans ces conditions, se limiter au comportement de mobilité du chef de famille pour déduire ceux des autres membres du foyer est susceptible d'induire en erreur, car pouvant conduire à une surestimation du taux de recours aux transports. Si le foyer dispose d'une voiture par exemple, cela conduirait à une surévaluation du taux de déplacements motorisés pour tous les membres du foyer, alors que ce moyen de transport reste souvent la chasse gardée du chef.

**PARTIE I : COMPRENDRE LA VILLE POUR MIEUX
APPREHENDER LA MOBILITE DE LA POPULATION
URBAINE.**

INTRODUCTION DE LA PARTIE I

La mobilité ne se produit pas de la même manière partout, si tant est que le procédé reste identique pour toutes les personnes qui se déplacent. En effet, elle varie d'un individu à un autre dans une même ville, et d'une ville à l'autre. De ce fait, les solutions de mobilité expérimentées pour une population d'une entité urbaine déterminée pourraient ne pas se prêter à une généralisation à grande échelle. Cette non conservation des comportements de déplacement rend complexe l'étude de cet objet qu'est la mobilité. Étant donné que les comportements de déplacement sont définis en fonction de l'existant, le contexte dans lequel la mobilité se produit prend une dimension importante dans l'étude de cet objet. Ainsi, l'organisation spatiale de la ville, les politiques mises en œuvres par les collectivités pour réguler et gérer cette entité, parce qu'elles influencent d'une manière ou d'une autre les comportements de mobilité des citoyens et le fonctionnement du système de transport, doivent être placées au centre du dispositif d'analyse. En raison de l'existence de cette relation, il nous a paru pertinent, dans cette partie, avant de faire le point sur les concepts de la mobilité, de nous intéresser à l'espace urbain dans ses mécanismes de production et d'évolution, dans son mode de fonctionnement, de régulation et de gestion, et dans l'organisation de ses composants.

CHAPITRE I

NOUAKCHOTT, LA VILLE, LE CONTEXTE ET LE DEVELOPPEMENT URBAIN.

Dans ce chapitre, il sera question de situer la ville de Nouakchott dans un cadre global de l'analyse de l'évolution du fait urbain en Mauritanie. Cette approche est légitime dans la mesure où elle propose une vue d'ensemble sur les mécanismes qui ont participé à la fabrication de la ville mauritanienne. À ce titre, elle amène à identifier la particularité de Nouakchott. Cette ville se distingue de toutes les autres, non pas parce qu'elle est simplement la capitale du pays, mais par le fait qu'elle a connu une genèse particulière et un processus de développement sans précédent. C'est pour cette raison qu'il nous a semblé opportun, pour comprendre cette ville dans la manière dont elle se construit, d'articuler le processus de production de l'espace urbain avec les différentes politiques initiées dans le cadre du développement urbain de Nouakchott. Pour terminer, nous allons faire le point sur les dysfonctionnements constatés au sein de l'espace urbain et sur les effets induits par le manque de planification urbaine.

1- DYNAMIQUE ET CARACTERISTIQUES DU DEVELOPPEMENT URBAIN.

Le fait urbain, dans son état actuel est un phénomène assez récent en Mauritanie. En effet, le pays n'y était pas confronté lors des premières années de son existence (années 60). Même la présence coloniale à travers sa stratégie de quadrillage du territoire n'avait pas servi de levier à l'amorce du phénomène urbain en Mauritanie. Le processus d'urbanisation s'est donc opéré dans un pays profondément rural au milieu du XX^{ème} siècle. La dynamique de développement urbain a connu une accélération en raison de la sédentarisation massive des populations rurales victimes des conséquences de la succession de périodes de sécheresse. À partir de ce moment, ce pays, considéré jadis comme étant l'un des bastions du nomadisme, se transforme avec l'installation durable du phénomène urbain.

1-1 Phénomène urbain et genèse des villes en Mauritanie.

La société mauritanienne était, jusqu'aux années soixante dix, fortement ancrée dans le mode de vie nomade et l'économie du pays dépendait essentiellement des activités agro-pastorales. Mais, la succession des années de faible pluviométrie a provoqué l'effondrement du nomadisme et a déclenché l'hémorragie des populations rurales vers les centres urbains existants, dans l'espoir d'une hypothétique amélioration de leurs conditions de vie.

Ce phénomène d'exode rural a eu comme conséquence directe, l'urbanisation spontanée, rapide et anarchique du pays. Les villes, sous l'effet des flux migratoires, ont connu de profondes transformations et les autorités compétentes ont éprouvé de sérieuses difficultés pour la maîtrise, l'organisation et la gestion de l'espace urbain.

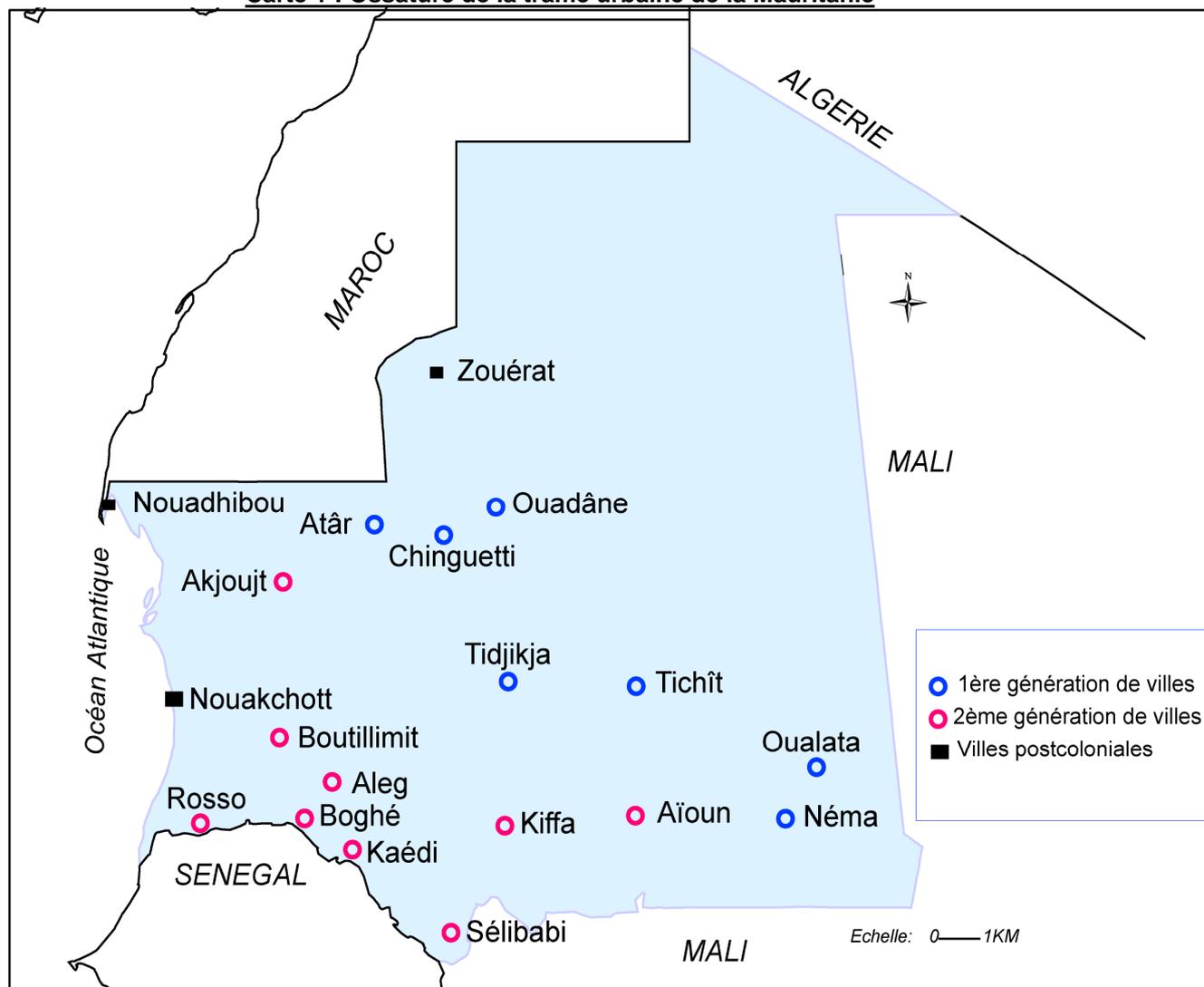
1-1-1 Émergence du phénomène urbain

Le fait urbain en Mauritanie était donc, en réalité, un phénomène assez peu répandu à la veille de l'accession du pays à la souveraineté nationale en 1960. Avant l'indépendance, la sédentarité, d'une manière générale, n'était matérialisée que par quelques embryons de petites villes au nord, représentées par des anciennes cités caravanières, et par des villages d'agriculteurs au sud du pays. Dans les régions du sud, la croissance démographique se traduisait par la multiplication des villages plutôt que par le développement spatial de ceux-ci. Cette stratégie consistait à éviter que l'extension spatiale des villages ne vienne empiéter sur les terres réservées pour d'autres usages¹. La colonisation française s'est opérée dans un pays profondément rural, ce qui expliquerait, sans doute, la localisation du centre de commandement du territoire du futur État mauritanien à Saint-Louis du Sénégal.

Pour saisir l'évolution du phénomène urbain en Mauritanie, il convient de retracer les principales étapes qui ont donné lieu grosso modo à trois générations de villes dont a hérité l'armature urbaine du territoire national. En effet, de l'ère précoloniale à l'accession de la Mauritanie à la souveraineté nationale, l'armature urbaine s'est enrichie à chaque fois, pour des raisons différentes, d'une série de villes.

¹ WANE.B, 1998, « Mauritanie : crise urbaine ou urbanisation de la crise ? », *Espaces et sociétés en Mauritanie*, Tours, URBAMA, p. 16

Carte 1 : Ossature de la trame urbaine de la Mauritanie



Réalisation et conception Y. DIAGANA, CNRS UMR ESO 6590

Cette carte trace la genèse et l'évolution du phénomène urbain en Mauritanie, de l'apparition des cités caravanières à l'accession du pays à l'indépendance.

➤ Avant la colonisation, le territoire mauritanien jouait la fonction de carrefour. Il était le lieu de rencontres entre les caravanes venant du Maghreb et celles venant des empires soudanais (Noirs) du Ghana, du Mali, puis du Songhaï. Ce commerce transsaharien avait contribué au développement des cités caravanières dans lesquelles s'effectuaient les transactions. Cette situation stratégique avait conduit, entre le XI^{ème} et le XII^{ème} siècles à la création des villes caravanières de Chinguetti,

Ouadâne, Tichât, et Oualata². Entre le XVII^{ème} et le début du XIX^{ème} siècle cette armature urbaine s'était enrichie par l'émergence des nouvelles cités sahariennes d'Atâr, Nema, et Tidjikja³. Ces villes-relais développées autour des points stratégiques, jouaient un rôle fondamental dans les trocs des produits provenant de l'Afrique du Nord et de l'Afrique au Sud du Sahara. En plus de leur fonction commerciale, les cités caravanières étaient aussi des lieux de prédilection pour des ulémas (savants) dont les missions consistaient à diffuser la pensée et la culture musulmane⁴.

Dans un territoire profondément marqué par le nomadisme, l'existence et le dynamisme de ces villes étaient étroitement liés à la pérennité des échanges de produits (sel, or, armes, tissu) entre ces deux sous-régions. Du coup, au XVIII^{ème} siècle, le déclin des empires du Sud⁵ et le déplacement du commerce transsaharien vers les côtes atlantiques ont affecté la survie et remis en cause l'existence de ces cités caravanières.

De ce fait, pendant la colonisation française (1902-1960) le territoire mauritanien était largement dominé par le nomadisme. Le fait urbain, pour ne pas dire la sédentarité, s'y limite au Nord à quelques bourgades constituées des vestiges d'anciennes villes-relais, et au niveau de la vallée du fleuve Sénégal à des villages d'agriculteurs négro-africains. Dans tous les cas, la taille démographique de ces cités ou de ces villages était très modeste car ils ne dépassaient guère quelques centaines d'habitants⁶.

➤ La pénétration française a démarré au XX^{ème} siècle dans un territoire profondément rural où l'essentiel de la population était connu pour son extrême

² ABDELAHI. C. O, 1995, Étude sur la migration et urbanisation en Mauritanie, Rapport, ONS, p 3

³ CHEIKH. A. W. O, 2006, « Nouakchott, capitale nomade ? », La ville ou l'État ? : développement

⁴ DÉSIÉ-VUILLEMIN.G, 1998, « Les villes sahariennes dans leur évolution et dans leur rôle », Espaces et Sociétés en Mauritanie, Tours, URBAMA, p 67

⁵ WANE. B, 1998, « Mauritanie : crise urbaine ou urbanisation en crise », Espaces et Sociétés en Mauritanie, Tours, URBAMA, p16.

⁶ Ibidem

mobilité. Cette caractéristique rendait délicat le contrôle du pays et la sécurisation des intérêts du colonisateur, d'autant plus que cette présence étrangère n'était pas bien perçue des autochtones. Du coup, la colonisation s'était heurtée à une forte résistance de la part des tribus maraboutiques. Pour mieux conforter sa présence sur ce territoire très vaste, la France n'avait d'autres alternatives que de procéder à l'édification des postes de commandement militaires et administratifs.

C'est en raison de cette volonté d'assurer la sécurité de ses intérêts économiques et commerciaux et de la nécessité d'asseoir son hégémonie sur des populations très mobiles et peu dociles, que le colonisateur a initié la politique du quadrillage du territoire mauritanien. Cette politique a profondément transformé l'organisation spatiale du pays et dessiné en quelque sorte le contour de l'armature urbaine d'après l'indépendance. Ce quadrillage du pays a donc contribué à la genèse de la deuxième génération de villes. À titre d'exemple, la route "impériale" qui traverse la Mauritanie, en permettant d'établir une liaison entre Saint-Louis du Sénégal et la localité d'Atâr, a conduit à la création des postes et des forts comme Nouakchott, Akjoujt, Atâr, sur son passage. Cette route a aussi joué un rôle prépondérant dans le commerce du bétail entre les deux rives du fleuve Sénégal (Wane. B, 1998)⁷. En effet, au niveau de la vallée du fleuve Sénégal, le développement du commerce de la gomme arabique, principalement, a entraîné l'édification des escales dans les localités de Rosso, Boghé, Kaédi. Ces escales deviendront par la suite les principales villes au Sud du pays. Enfin, les postes de commandement militaires et administratifs de Kiffa, Aïoun, Boutilimit, Aleg, et bien d'autres, installés un peu partout pour le contrôle du territoire mauritanien, viendront s'ajouter à cet ensemble de centres dont la taille démographique reste assez modeste. Ceci ne leur permet pas de se hisser encore au rang de ville.

⁷ WANE. B, 1998, p 16, Op.cit

Globalement, à son indépendance, la Mauritanie était donc encore très faiblement urbanisée. En effet, à cette période, neuf mauritaniens sur dix étaient concernés par le nomadisme, mode de vie très peu favorable à l'urbanisation. Mais le phénomène urbain a pris une autre tournure au lendemain de l'indépendance du fait, notamment, de la succession et de la persistance des années de sécheresse.

➤ De l'indépendance à nos jours, la population urbaine a augmenté sans discontinuer, mais à des rythmes contrastés en fonction des périodes. Aux premières années de l'accession à la souveraineté, le phénomène urbain était encore très peu diffusé en Mauritanie et le nombre limité de localités de plus de 5000 habitants⁸ en témoigne. En effet, en 1962, le pays ne comptait que cinq villes et la population urbaine était évaluée à 37 000 habitants. À cette époque, seulement 5% de la population du pays habitaient des centres urbains.

À partir de ce moment, l'urbanisation semble s'installer dans le pays des nomades sous la forme de peuplement d'anciens postes de commandement édifiés par la métropole. De ce fait, en 1965, l'armature urbaine est passée du nombre de cinq à neuf villes. En même temps, l'urbanisation concernait déjà 9,1% de la population mauritanienne. Sédentarité et urbanisation vont jouer pleinement de concert : le mécanisme va profondément transformer la société mauritanienne et marquer le début de la diffusion du fait urbain dans le pays.

Les données issues des deux premiers recensements généraux de la population de 1977 et 1988 confirment la tendance à la sédentarisation massive de la population mauritanienne. Ainsi, en 1977 le taux d'urbanisation était établi à 23% et l'armature urbaine du pays passait de neuf à seize villes. Dix ans plus tard, ce taux s'élevait à 39,4%, alors que le système urbain du pays se composait de vingt-deux villes. Au

⁸ En Mauritanie, selon les statistiques, est considérée comme ville, toute localité de plus de 5000 habitants et les chefs lieux des régions.

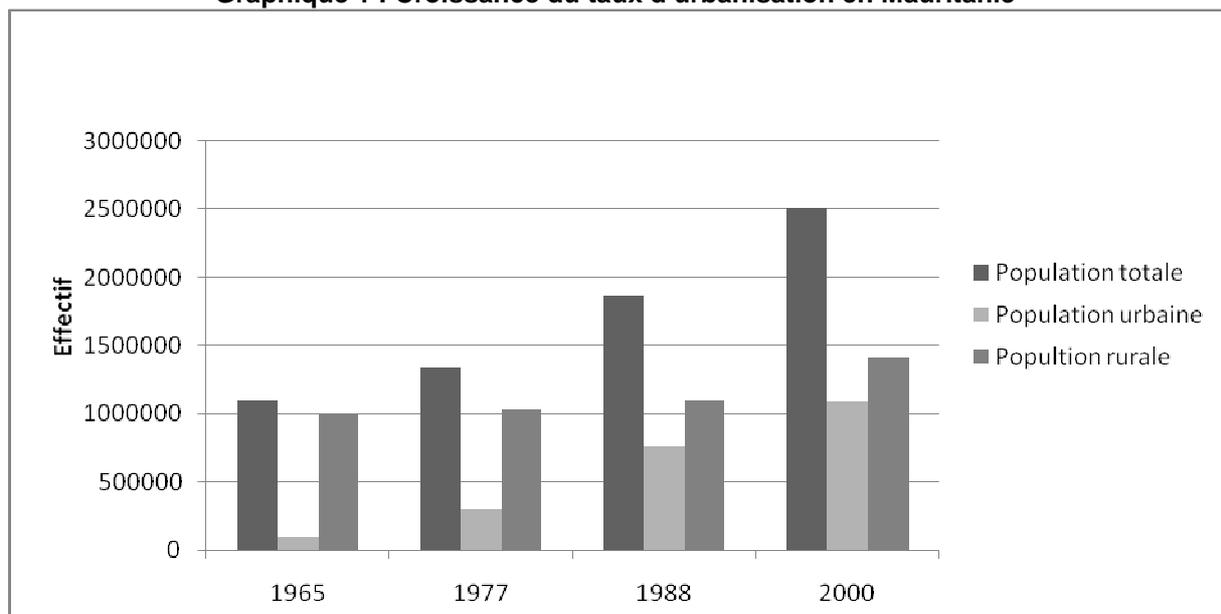
cours de la période intercensitaire 1977-1988, le taux d'accroissement annuel de la population urbaine atteignait un taux de 7,7%. Par ailleurs, le recensement général de la population de 1998 montre que la tendance à l'intensification de la convergence des flux migratoires vers la capitale semble se préciser. En moins de quatre décennies, du fait du mouvement d'exode rural, le pays a enregistré une urbanisation rapide au cours de laquelle la population urbaine a explosé.

Tableau 1 : Croissance urbaine et taux d'urbanisation en Mauritanie.

	1965		1977		1988		1996		2000	
	Effectif	%								
Pop. urbaine	100400	9	303800	23	764350	41	1205900	51	1091049	44
Pop. rurale	997400	91	1035000	77	1099900	59	1145000	49	1417110	56
Pop. totale	1097800	100	1338800	100	1864250	100	2350900	100	2508159	100

Source : ONS (recensement et estimation pour 1996)

Graphique 1 : Croissance du taux d'urbanisation en Mauritanie



Réalisation Y. Diagana, CNRS UMR ESO 6590
Source : ONS

Selon une estimation de l'Office National des Statistiques, de 4% en 1962⁹, la population urbaine est passée à plus de 55% de la population totale du pays en 1999, soit 1,4 millions d'habitants¹⁰ répartis dans les 28 villes que comporte le réseau urbain du pays. Aujourd'hui, avec la localisation de plus d'un citoyen sur deux en ville, la Mauritanie, pays profondément rural aux premières de son indépendance, s'est, résolument et irrésistiblement, tournée vers l'urbain. La ville est devenue, désormais, le vecteur de la promotion sociale, le lieu de toutes convoitises, en fin de compte là où il faudrait se situer pour mieux se positionner dans les sphères de la société.

1-1-2 L'urbanisation et ses caractéristiques en Mauritanie.

D'aucuns pensent que l'urbanisation est une conséquence logique et inévitable du développement économique¹¹. Cela reviendrait à établir un parallélisme, ou au mieux, une relation mécanique entre faible taux d'urbanisation et pauvreté. Sans pour autant contester la pertinence de ce postulat, il demeure, néanmoins, discutable dans certains cas, parce qu'il réduit l'urbanisation au simple fait économique. Cela équivaut à dire que là où on constate une forte croissance économique, l'urbanisation devrait afficher des taux élevés, mais est ce que l'inverse est toujours vrai ?

En tout cas, au lendemain de l'indépendance, le contexte économique en Mauritanie ne justifiait, en aucune manière, l'ampleur et le rythme élevé de l'urbanisation qui, par ailleurs, a concerné toutes les capitales régionales et les chefs lieux des régions indépendamment de leur niveau de développement économique. Ceci dit, la concentration des pôles économiques au niveau de la capitale et des villes appartenant au bassin minier, essentiellement, a créé un appel d'air qui se traduit par

⁹ La Mauritanie à l'aube du 21^{ème} siècle : Bilan commun de pays (CCA), 2002, Nouakchott, Rapport, Nation Unies, p 17.

¹⁰ Office National des Statistiques (estimation).

¹¹ POLESE.M., WOLFE J.M et al., 1995, L'urbanisation des pays en développement, Economica, p.10.

la polarisation de la croissance urbaine sur ces localités : celles-ci ont vu leur taille et leur structure évoluer plus vite que les autres.

Cette situation n'est pas particulière à la Mauritanie. En effet, la plupart des pays d'Afrique subsaharienne ont enregistré, ces dernières décennies, la même forme d'urbanisation rapide, mais le phénomène a pris un caractère spectaculaire dans ce pays. La population urbaine est passée de 4% de la population totale en 1962¹² à 23% en 1977, 41% en 1988 (cf Tableau 1) et ce taux est estimé à la hauteur de 55% en 1999. À titre de comparaison, au Mali, la part de la population urbaine était évaluée à 11% de la population totale en 1960 et 28% en 1996 alors qu'à la même date ce taux atteignait déjà 51% en Mauritanie¹³.

Suite aux détériorations des conditions climatiques qui ont motivé le départ massif des populations des zones rurales, la Mauritanie a connu une urbanisation qui a surpris par sa spontanéité et sa rapidité. Les centres urbains, sous l'effet de l'exode rural et de la sédentarisation des populations nomades, ont enregistré une croissance exponentielle du nombre de leurs habitants, sans que les capacités d'accueil ne soient à la hauteur de l'ampleur des flux migratoires. L'urbanisation du pays s'est donc faite d'une manière brutale en l'absence de toute planification préalable. Partout, elle s'est réalisée essentiellement par une extension spatiale démesurée des centres urbains et ne s'est pas accompagnée d'un développement significatif des infrastructures et des équipements urbains. En fin de compte, il s'est produit une urbanisation marquée par une profonde inadéquation entre la croissance démographique dans les centres urbains et la quantité de ressources disponibles. Ce décalage a empêché de créer les meilleures conditions d'accueils des néo-urbains et d'améliorer les capacités des infrastructures et équipements urbains.

¹² La Mauritanie à l'aube du 21^{ème} siècle, p.17. Op.cit.,

¹³ La Banque Mondiale. <http://perspective.usherbrooke.ca>

1-1-3 Analyse de la croissance urbaine en Mauritanie.

La Mauritanie, a connu trois décennies d'urbanisation rapide et incontrôlée. Cette urbanisation est, très largement, attribuée à l'articulation du phénomène de migration et du processus de sédentarisation massive des populations nomades. Ce mécanisme consécutif à la succession des périodes de grandes sécheresses de 1968, 1972 et 1973, a induit une augmentation fulgurante des populations dans les centres urbains du pays.

De 4% au début des années soixante, la population urbaine a donc augmenté sans discontinuer pour atteindre plus de la moitié de la population totale du pays à la fin des années quatre vingt dix. Cette évolution démographique explosive a profondément bouleversé la structure des villes mauritaniennes. En réponse à cette croissance exponentielle de la population urbaine, ces villes se sont développées de manière anarchique et spontanée, en dehors de toute planification ou cadre réglementaire. Le triptyque, migration des populations rurales, sédentarisation massive et urbanisation non planifiée, a redoutablement bien fonctionné, au cours de cette période, et les conséquences qui en résultent continuent aujourd'hui encore de poser des difficultés évidentes aux autorités publiques. Partout cette dynamique démographique s'exprime par le développement et la prolifération des quartiers irréguliers composés pour l'essentiel d'habitats précaires autour des villes.

Cette croissance urbaine, s'est accompagnée d'une détérioration des conditions de vie, notamment celles des populations habitant les quartiers périphériques et celles de Nouakchott en particulier. Cela s'explique par la discordance entre la croissance spatiale mal maîtrisée et l'insuffisant développement des infrastructures et équipements de base.

L'analyse des facteurs de la croissance urbaine, nous apporte des éléments supplémentaires à la compréhension de ce phénomène. Au-delà du croît naturel propre à chaque ville, l'effondrement de l'économie agro-pastorale et l'écart de développement entre les milieux urbain et rural, ont été les principaux facteurs exogènes qui ont alimenté cette croissance urbaine (schéma ci-dessous). Aujourd'hui encore, même si les flux des nomades vers les villes ont tari, la pauvreté qui règne en milieu rural continue de drainer la population active de ce territoire vers les principaux bassins d'emplois, représentés par Nouakchott, Nouadhibou, Zouérate essentiellement.

En utilisant l'indice de pauvreté comme facteur de différenciation spatiale, on peut stratifier le territoire mauritanien, grosso modo, en trois grandes zones géographiques économiquement distinctes. En effet, suivant cet indice de pauvreté, on observe aisément sur le territoire le déséquilibre patent qu'il y a entre la capitale, les autres centres urbains et le milieu rural. Entre ces trois grands ensembles géographiques, s'établissent des relations économiques matérialisées par les flux de personnes principalement.

La pauvreté est un phénomène particulièrement marqué en milieu rural où six personnes sur dix vivaient dans les conditions de précarité absolue en 2000¹⁴. La même année, Nouakchott enregistrait un taux de pauvreté de 21%, alors que dans les autres centres urbains, la pauvreté concernait 25,7% de la population urbaine¹⁵. Le milieu urbain, d'une manière générale, avec un niveau de pauvreté moins élevé, constitue pour les populations rurales, une opportunité pour trouver des emplois ou accéder à bien d'autres ressources diversifiées présentes en ville.

¹⁴ ONS, 2002, Profil de la pauvreté en Mauritanie 2000

¹⁵ Ibidem

Dans ce contexte, les villes deviennent "l'eldorado" pour ces populations en quête d'une hypothétique amélioration de leurs conditions de vie. De ce fait, toutes les villes du pays, à des degrés variables, ont enregistré l'arrivée des flux migratoires et ont vu leur population augmenter considérablement.

Les conséquences de la sécheresse et la pauvreté endémique du milieu rural expliquent en grande partie l'afflux progressif des populations vers les villes qui, sous la pression démographique, ne cessent de croître et de s'étendre. Tant qu'une politique volontariste d'aménagement du territoire n'est pas mise en œuvre, pour réduire les écarts de développement entre les territoires, le phénomène continuera et s'accroîtra avec la progression inéluctable de la désertification.

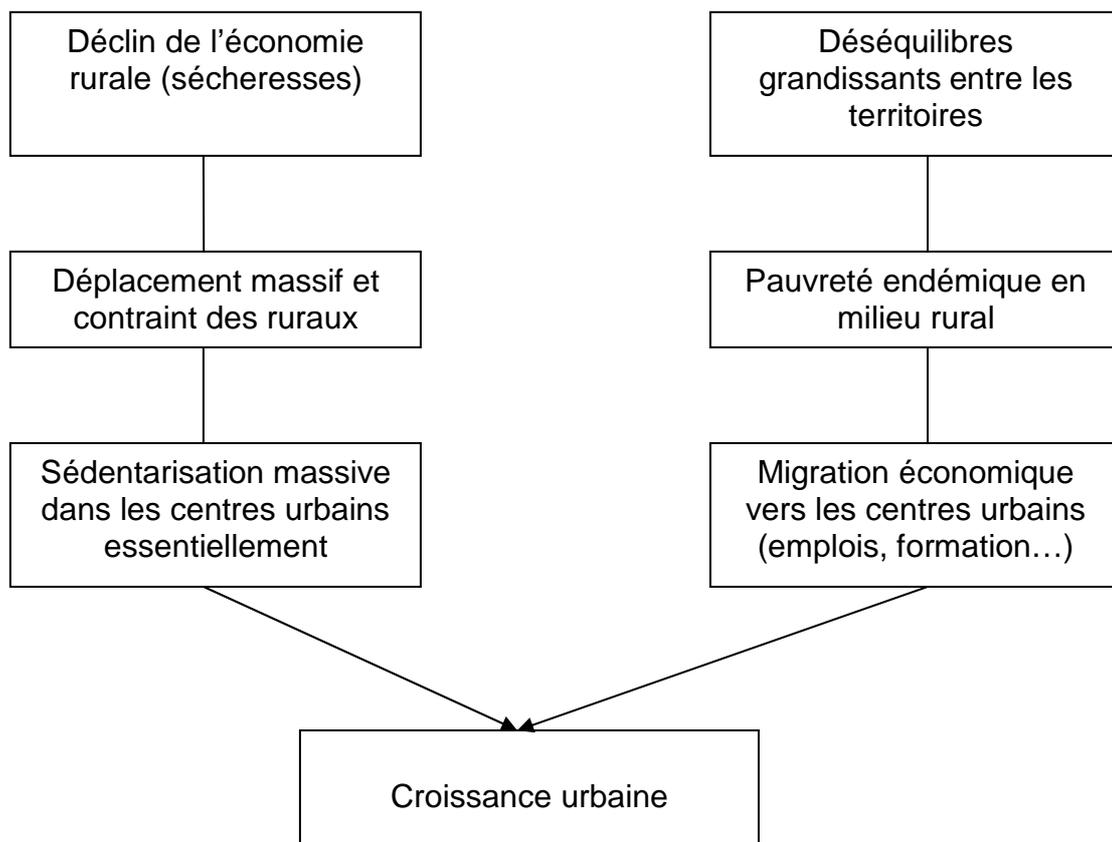


Schéma 1 : Principaux facteurs de la croissance urbaine en Mauritanie.

Réalisation Y. Diagana, CNRS UMR ESO 6590

1-1-4 Macrocéphalie de l'armature urbaine : Nouakchott.

Aux lendemains de l'indépendance, la Mauritanie, pays largement dominé par le genre de vie nomade, s'est lancée dans un processus d'urbanisation très rapide, mais aussi très inégalitaire : cette urbanisation ne s'est pas produite de la même façon partout dans le pays. En effet, le phénomène urbain s'est diffusé de manière très différentielle en fonction du pouvoir d'attractivité des centres. De ce fait, il s'est mis en place un réseau de villes très hiérarchisé dans lequel, on observe une polarisation de la dynamique démographique sur Nouakchott. Cette ville, grâce à la concentration des opportunités, attire jusqu'à maintenant des flux provenant de toutes les régions de la Mauritanie.

Aujourd'hui, en dehors de Nouakchott et accessoirement des villes du bassin minier qui parviennent à étendre leur aire d'influence sur l'ensemble du territoire national, pratiquement aucun autre pôle urbain du pays n'a une aire d'attraction qui dépasse les régions limitrophes. La rareté des activités économiques créatrices d'emplois dans les villes secondaires explique leur principale difficulté : attirer et maintenir les populations. Ces petits pôles urbains jouent, plutôt, la fonction de transit pour les populations actives issues des campagnes environnantes. C'est le cas pour les villes de Kaédi, de Rosso... Les villes comme Boutilimit, Kiffa, Aleg, Aïoun, quant à elles, doivent leur dynamisme à la route de "l'espoir", qui relie la capitale à l'Est du pays, autour de laquelle, elles se sont développées. Cette route a, très largement, facilité et joué un rôle prépondérant dans le drainage des flux migratoires vers Nouakchott.

Le fait majeur de la dynamique d'urbanisation qu'a connu la Mauritanie, est la production d'un profond déséquilibre dans l'armature urbaine nationale. Cette armature est caractérisée par une macrocéphalie (tableau 2) de plus en plus affirmée puisque Nouakchott accueille le quart de la population totale du pays et par une atrophie des villes secondaires qui, dépourvues des entreprises modernes et des

industries, n'ont pas pu capter une part importante du solde migratoire. Cela donne lieu à un système urbain très biaisé. Cette situation se traduit, d'un côté, par une forte croissance urbaine dans les villes pourvoyeuses d'emplois et de l'autre par une dynamique de moindre importance pour les villes secondaires qui peinent à retenir leurs populations. Ainsi, au plus fort de la dynamique de croissance des centres urbains, pendant que Nouakchott connaissait des rythmes d'urbanisation très soutenus avec des taux dépassant les 11% par an, les autres centres urbains du pays se contentaient de taux de croissance moins importants, situés entre 4% à 6% par an.

À la fin de la colonisation française (en 1960), le réseau urbain mauritanien était composé de six villes et Atâr, avec une population de 9528¹⁶ personnes, occupait la première place. Nouakchott, la capitale, qui regroupe, aujourd'hui, le quart de la population totale ne se plaçait qu'en quatrième position juste avant Nouadhibou la capitale économique. Dès 1965, Nouakchott a comblé son retard en accueillant plus de population que les autres centres urbains du pays. Ainsi, à partir de 1962, Nouakchott a connu un taux d'accroissement annuel de 23,5% et regroupait 44,3% de la population urbaine nationale (en 1977) alors que Nouadhibou, la deuxième ville était 6,1 fois moins peuplée. L'incapacité des centres urbains de l'intérieur du pays à proposer les activités génératrices de revenus et des opportunités d'intégration, a entraîné l'intensification des flux migratoires vers la capitale. Au fur et à mesure de l'urbanisation du pays, la macrocéphalie urbaine en faveur de Nouakchott s'est affirmée. En 1988, la ville de Nouakchott était démographiquement 6,6 fois plus grande que la deuxième du pays et regroupait 53% de la population urbaine. La ville de Nouakchott continue de croître à un rythme soutenu et elle abritait en 1998, une population de 700 000 habitants environ, alors que la deuxième ville du pays ne compte que 95 000 habitants. En 2000, Nouakchott, est 7,7 fois plus peuplée que

¹⁶ ONS, 2002, Profil de la pauvreté en Mauritanie 2000

Nouadhibou et 17,5 fois plus que Kiffa, respectivement deuxième et troisième ville du pays.

Tableau 2 : Évolution des indices de primauté : L'accentuation de la macrocéphalie urbaine.

Rang	1961		1977		1988		1997	
	Population	Nom de ville						
1ère ville	9 528	Atâr	134 704	Nouakchott	393 325	Nouakchott	637 629	Nouakchott
2 ^{ème} ville	9197	Boghé	21 930	Nouadhibou	59 198	Nouadhibou	92 841	Nouadhibou
3 ^{ème} ville	5867	Kaédi	20 707	Kaédi	30 515	Kaédi	45 939	Kiffa
4 ^{ème} ville	5807	Nouadhibou	19 473	Zouérate	25 892	Kiffa	43 343	Rosso
Indices de primauté								
Ratio 1ere / 2 ^e ville	1,0		6,1		6,6		6,9	
Ratio 1ere/ 2 ^e , 3 ^e , 4 ^e ville	0,5		2,2		3,4		3,5	
% Nouakchott par rapport à la pop. urbaine	13,0		44,3		53,2		48,2	

D'après les données de l'ONS

Le statut de capitale, qui centralise l'essentiel des entreprises et établissements pourvoyeurs d'emplois, fait de Nouakchott un pôle attractif pour les populations venant de toutes les régions du pays.

L'urbanisation rapide de la Mauritanie est marquée par un fort déséquilibre dans la répartition de la population urbaine. Ainsi, il se produit une forte polarisation de la croissance urbaine sur Nouakchott qui rassemble, en 2005, une population de 743511¹⁷ habitants environ, soit près du quart de la population totale. Ces chiffres sont révélateurs de la primauté de cette ville par rapport aux autres pôles urbains que comporte le système urbain en Mauritanie. Cette primauté en faveur de Nouakchott, ne s'est pas faite sans conséquences sur le développement urbain de cette ville et sur les conditions de vie, particulièrement pour des populations nouvellement installées (les anciens ruraux).

En effet, la polarisation de la croissance démographique sur Nouakchott a conduit, concrètement, à un développement spatial impressionnant et à la diffusion fulgurante des zones d'habitats précaires et spontanés autour de la ville. De ce fait, en 1987, 43% des ménages à Nouakchott étaient concernés par le phénomène de l'habitat précaire. Et en 1991, le quart de la superficie habitée de la ville était occupé par les 140 000 à 170 000 personnes vivant dans ces habitations précaires¹⁸.

Aujourd'hui encore, Nouakchott, Nouadhibou, l'importante ville portuaire, et, dans une moindre mesure, Zouerate, la ville minière, qui centralisent, à elles trois, les principaux pôles économiques, financiers et administratifs du pays, affichent une dynamique plus soutenue que les autres centres urbains.

¹⁷ Estimations ONS

¹⁸ Conférence des Nations Unies pour les établissements humains (habitat II) : Rapport national sur la Mauritanie, juin 1996.

1-2 Présentation et dynamique urbaine de la ville de Nouakchott.

Nouakchott, la capitale de la Mauritanie, compte une population estimée à plus de 600 000 habitants en 2000 et qui a enregistré un taux d'accroissement annuel moyen de 13% sur quarante ans (1960 à 2000). Depuis sa création, la ville connaît une croissance urbaine rapide et exponentielle qui se traduit par une importante extension du tissu urbain. A partir d'un petit bourg rural, Nouakchott a, en trente ans d'existence, conforté sa primauté par rapport aux autres villes mauritaniennes.

1-2-1 Croissance démographique démesurée.

Parce qu'elle est la principale ville de la Mauritanie et qu'elle concentre l'essentiel du potentiel économique du pays, Nouakchott est devenue de loin, la destination privilégiée des flux les plus importants de personnes, venant de tout le pays, en quête d'activités rémunératrices. En 1999, 55% des emplois administratifs et 60%¹⁹ des emplois privés y sont concentrés et confèrent à Nouakchott un fort pouvoir d'attraction sur l'ensemble du territoire.

Du petit bourg de quelques 2000 habitants environ en 1955, cette ville prévue pour accueillir une population de moindre importance, a connu en quelques décennies des rythmes frénétiques de croissance démographique dépassant toutes les prévisions en rapport à son développement urbain. Les taux d'accroissement annuels sont spectaculaires, notamment entre 1955 et 1977. Au cours de cette période, Nouakchott a affiché en moyenne un taux d'accroissement annuel de plus de 23%. La population atteint 134 700 habitants en 1977. Le tableau suivant, retrace l'évolution phénoménale de la population de cette ville.

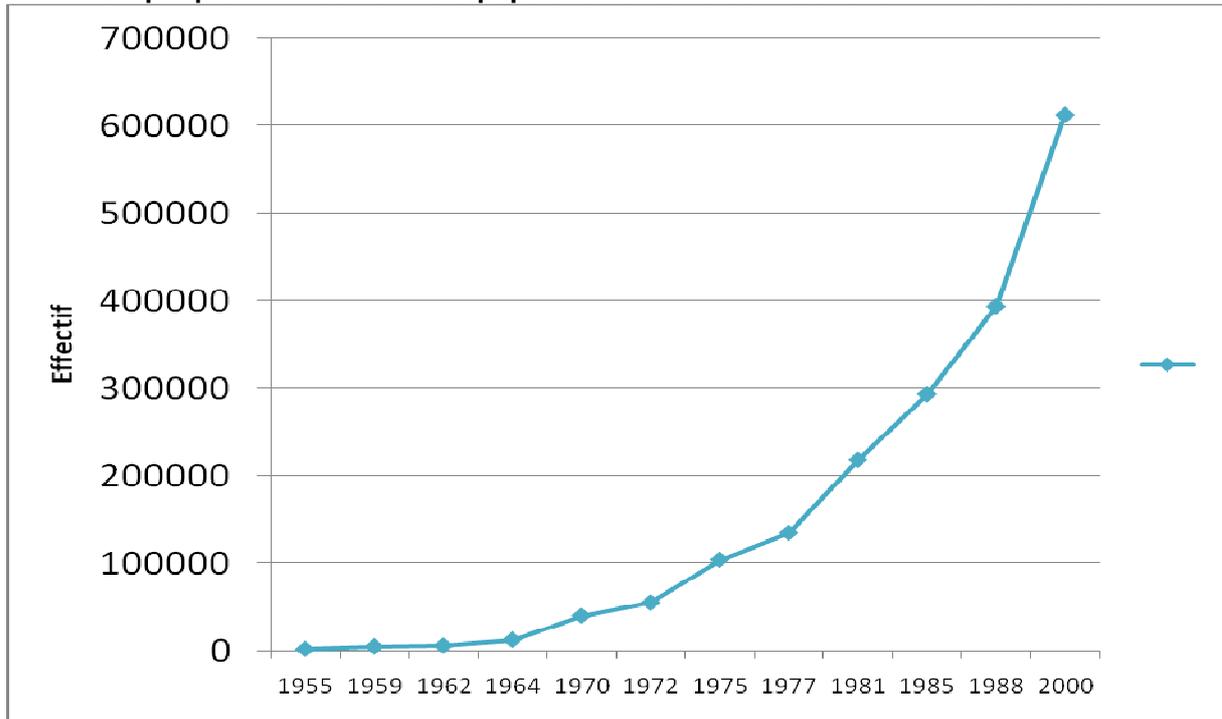
¹⁹ MORLET.O, Rapport succinct sur l'analyse de l'armature urbaine, juin 2000

Tableau 3 : Évolution de la population urbaine de Nouakchott de 1955 à 2000.

Année	Nombre d'habitants	Période	Accroissement % /an	Source
1955	1 800	-	-	ONS
1959	4 800	1955-1959	27,8	ONS
1962	5 800	1959-1962	6,5	ONS
1964	12 500	1962-1964	46,7	SEDES
1970	40 000	1964-1970	21,4	SEDES
1972	55 000	1970-1972	17,5	SEDES
1975	104 054	1972-1975	23,7	BCR
1977	134 704	1975-1977	13,8	ONS
1981	218 074	1977-1981	12,8	BCEOM
1985	293 000	1981-1985	7,7	CEDES
1988	393 325	1985-1988	7,6	ONS
2000 ²⁰	612 000	-	-	ADU

²⁰ Les chiffres issus du dernier recensement général de la population entrepris par l'ONS, donnaient en 2000 une population de 558 195 pour Nouakchott. Ce chiffre est sans doute minoré. Pour cause, les informations obtenues à travers les différentes estimations intercensitaires entre 1988 et 2000, ont toutes établi une population pour Nouakchott nettement au-dessus de celle retenue par le recensement de l'an 2000. Par exemple, en 1991 et en 1995, le PUR (Bertaud) a estimé que cette population atteignait respectivement les 693 379 et 779 001 habitants. En plus, l'ONS elle-même, l'avait estimée en 1999 à 675 542 habitants et sur cette base, elle avait réalisé une projection qui donnait pour l'horizon 2000 une population de 731 720 habitants pour Nouakchott. Quoi qu'il en soit, les différentes autres sources d'informations donnent pour l'an 2000, qui constitue pour nous l'année de référence dans ce travail, une population comprise entre 600 000 et 700 000 habitants. Toutefois, le déficit de fiabilité dans la fabrication des données statistiques nous invite à manipuler avec précaution ces chiffres. Néanmoins, parmi les chiffres avancés par les différentes sources sur le nombre des habitants de Nouakchott, nous avons décidé de retenir celui provenant de l'ADU (Agence du Développement Urbain), qui nous semble vraisemblablement plus proche de la réalité. En fin de compte, nous avons préféré cette source parmi d'autres pour des raisons de pragmatisme. En effet, le Schéma Directeur et d'Aménagement Urbain de Nouakchott (2003), ainsi que le plan de déplacement urbain de la ville (2005), sous le pilotage de cette institution, ont été élaborés sur la base d'une population urbaine évaluée à 612 000 habitants. Étant donné que l'ensemble des grands projets urbains qui seront mis en œuvre dans les prochaines années à Nouakchott s'articuleront autour des dispositions préconisées dans ces deux documents, il nous a paru intéressant de prendre en compte ce paramètre.

Graphique 2 : Évolution de la population urbaine de Nouakchott de 1955 à 2000



Les années passent et la croissance exorbitante de la capitale se poursuit même si les taux d'accroissement annuels diminuent à partir des années 1980. Aux lendemains des indépendances, la plupart des grandes villes africaines érigées en capitales où est localisé l'essentiel des institutions politiques, économiques et financières, a connu une extraordinaire rapidité du développement démographique. Mais les conséquences de plusieurs années de sécheresses en Mauritanie, ont donné à ce phénomène un caractère particulier à Nouakchott. Ainsi, de 1975 à 1990, Nouakchott détenait l'un des plus forts taux de croissance annuelle des capitales de la sous région. Pendant qu'elle affichait annuellement un taux moyen de plus 8%, à Dakar, Bamako ou encore Conakry, il n'était évalué qu'entre plus 4% et plus 5%.

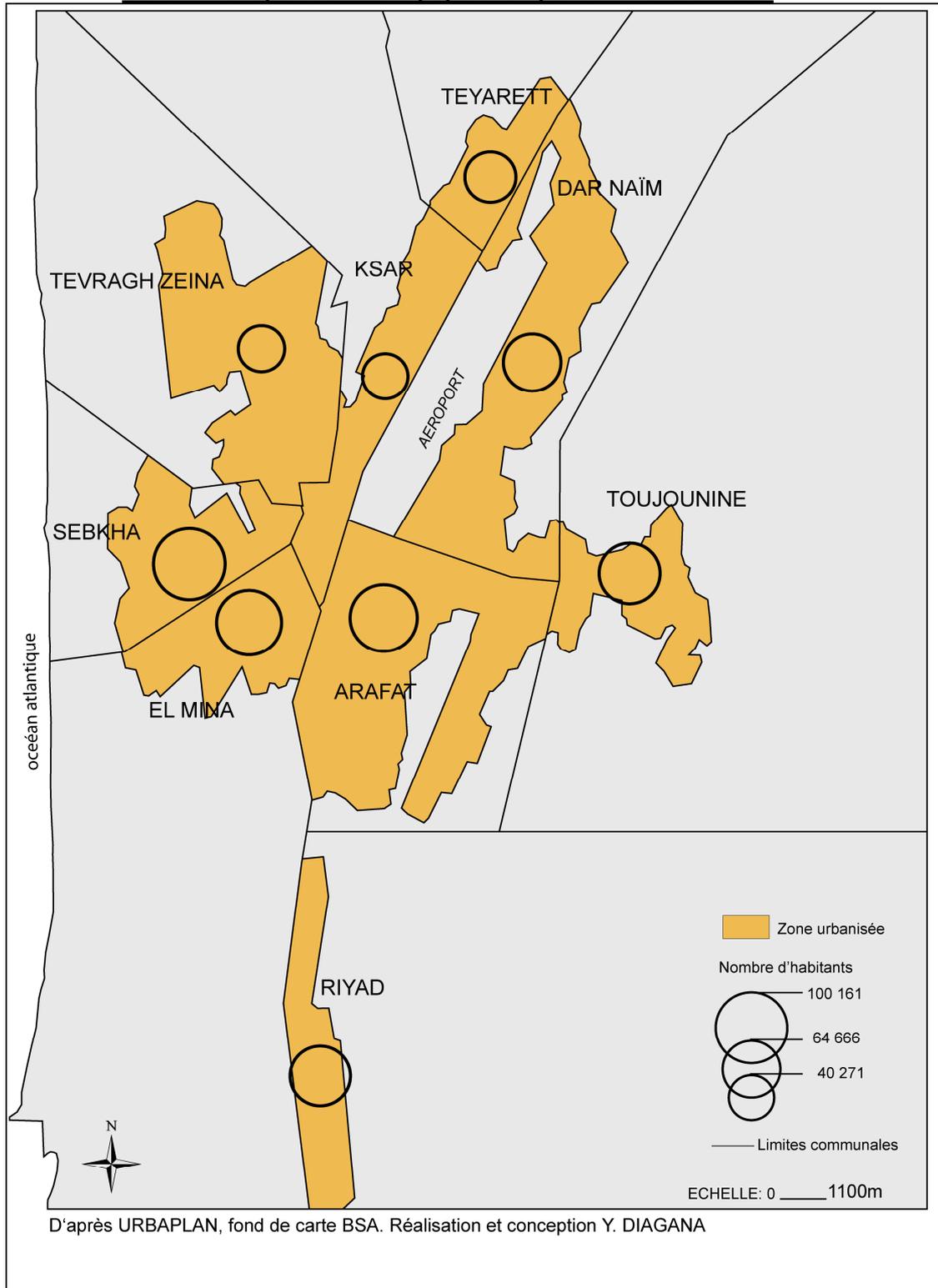
Les données issues du recensement de 2000, montre que la croissance de la population urbaine de Nouakchott a accusé un ralentissement notoire. Ainsi, de 1988 à 2000, le taux annuel de croissance serait retombé à 3,75%. Quoiqu'il en soit, de 1960 à 2000, Nouakchott a réalisé sans discontinuer un taux d'accroissement annuel de l'ordre de 13% et a multiplié l'effectif de sa population par 122. Cette

évolution a généré des préoccupations importantes, eu égard aux faibles ressources disponibles pour répondre aux besoins croissants des populations.

1-2- 2 Répartition géographique de la population urbaine dans la ville de Nouakchott.

La population urbaine de Nouakchott, évaluée à 612 000 habitants (tableau 3), se répartit entre Arafat, Dar Naïm, El Mina, Ksar, Sebkha, Tevragh-Zeïna, Teyaret et Toujounine, les neuf communes que compte cette agglomération. La répartition de la population de Nouakchott est plus ou moins déséquilibrée selon les quartiers et la ville est caractérisée par une importante concentration urbaine dans les communes de la partie sud de la capitale. La figure ci-dessous résume cette répartition.

Carte 2: La répartition de la population par commune en 2000



La forte croissance démographique de Nouakchott s'accompagne d'une importante consommation d'espace qui est amplifiée par la faible verticalité du bâti. Cette évolution spatiale horizontale explique les faibles densités observées à Nouakchott de manière générale. En effet, la densité moyenne se situe autour de 89 habitants à l'hectare. Le tableau suivant fournit les données sur la répartition des densités selon les neuf communes de l'agglomération.

Tableau 4 : Surface, population et densité des communes de Nouakchott 2000.

Commune	Superficie totale (ha)	Superficie Urbanisée (ha)	Part urbanisée (%)	Population (habitants)	Densité (hab/sup.urb)
1. Teyaret	2 500	556	22%	50 748	91
2. Ksar	3 300	612	19%	40 271	66
3. Tevragh Zeïna	2 966	1 067	36%	42 043	39
4. Toujounine	7 434	874	12%	72 121	83
5. Sebkha	1 386	546	39%	100 161	183
6. El mina	9 023	718	8%	82 483	115
7. Dar Naïm	2 647	1 059	40%	64 666	61
8. Arafatt	1 224	1 014	83%	88 104	87
9. Riyad	8 101	460	6%	71 286	155
Total	38 581	6 906	18%	611 883	89

Source : Agence de développement urbain. 2000

Les communes ont, en général, des territoires beaucoup plus vastes que les limites du bâti (carte 1), ce qui explique la faible part urbanisée (toujours moins de 50% exceptée la commune de Arafat).

Ce tableau montre que trois communes se distinguent par des concentrations humaines plus importantes. Cette primauté pour El Mina et Sebkha s'explique par l'ancienneté de ces deux communes constituées essentiellement d'habitats populaires accessibles aux catégories modestes de la ville.

La forte densification d'Arafat est liée à la localisation centrale de cette commune. De par sa situation géographique, cette commune devient le terrain de prédilection des occupants illégaux. Par contre, les parties les moins peuplées de la ville correspondent aux quartiers résidentiels de haut standing situés dans la commune de Tevragh-Zeïna.

1-2-3 Développement spatial de Nouakchott.

Aux lendemains de sa création en 1957, la ville de Nouakchott était fragmentée en deux pôles distants de deux kilomètres l'un de l'autre. Il y avait d'un côté la nouvelle ville dénommée "Capitale" qui hébergeait les établissements publics et de l'autre Ksar²¹ le premier noyau de peuplement de la capitale. À cette époque, Nouakchott peinait à recruter des nouvelles populations. Ceci nous montre qu'il ne suffit pas d'une simple volonté politique de créer une capitale, pour que les populations décident de quitter leurs territoires et de venir la peupler. C'est encore plus délicat quand celle-ci surgit de nulle part sur un territoire très lointain pour les habitants de la Mauritanie profonde et surtout quand elle est très mal connectée au reste du pays. C'est dire combien cette nouvelle capitale ne suscitait pas un engouement particulier chez les mauritaniens.

Le scepticisme des Mauritaniens était tel, que le gouvernement a dû prendre des mesures phares afin de transformer l'image de cette capitale où le choix de son

²¹ FREROT. A.-M. et MAHBOUBI. S.A. O, « Du parcours à la ville : L'imprévu », Espaces et sociétés en Mauritanie, 1998, Tours, URBAMA (fascicule de recherche n° 33), p. 33-45.

emplacement a fait l'objet de longues hésitations (J.-R. Pitte, 1977)²². C'est ainsi qu'il a décidé d'organiser des opérations de distribution gratuite des terrains lotis pour inciter notamment les fonctionnaires se trouvant jusqu'alors à Saint-Louis à venir s'installer à Nouakchott. Mais, la tournure des événements, intervenus vers la fin des années 60, a fait que l'État n'a, finalement, dû patienter que peu de temps pour voir cette capitale se forger une citadinité à part entière et à une allure qui surprendra tous les observateurs.

Après sa création, Nouakchott devait sa dynamique aux conséquences de la sécheresse qui a durement frappé le monde rural et contraint les populations à s'exiler vers les centres urbains. De par sa fonction de capitale, Nouakchott devenait, de fait, la destination préférée des sinistrés à la recherche des meilleures conditions de vie et le gouvernement sera rapidement dépassé par l'ampleur des flux qui viennent s'y "échouer".

La ville s'est alors lancée dans un processus de développement spatial anarchique et incontrôlé. Les deux pôles qui matérialisaient l'espace urbain, se sont aussitôt rejoints et tout autour des zones d'habitats spontanés se sont développées. Les bidonvilles, communément appelés "*kébba*"²³ en tant que réceptacle de ces familles provenant de tout le pays, apparaissent un peu partout. Au fur et à mesure des arrivées des flux migratoires, le tissu urbain s'est inexorablement étalé.

La croissance rapide de la population urbaine à Nouakchott a produit comme conséquence immédiate, le développement considérable du tissu urbain. Ce développement s'est réalisé le long des principales routes nationales qui relient la ville aux différentes régions du pays (cf carte3). Cette croissance spatiale est

²² PITTE, J-R, 1977, Nouakchott, Capitale de Mauritanie, Publications du Département de Géographie de l'Université de Paris-Sorbonne, p.16

²³ Appellation locale qui signifie déversoir

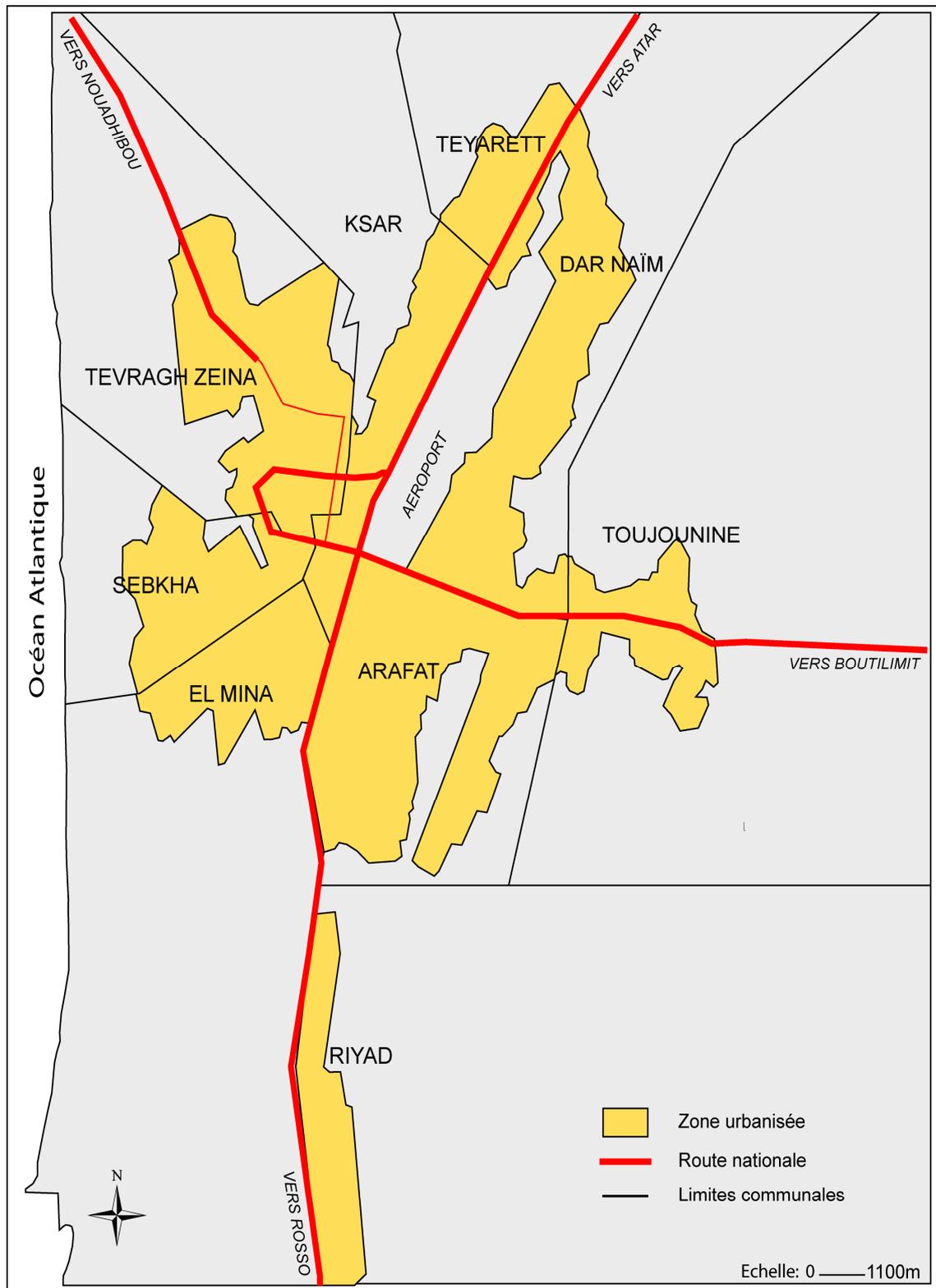
essentiellement horizontale et a pris la forme de tentacules se prolongeant continuellement et qui, pendant longtemps, ont échappé au contrôle de l'autorité publique. Ce processus d'urbanisation spontané et engendré par la sédentarisation massive des nomades, est matérialisé par la prolifération périphérique des zones d'habitats irréguliers et non réglementaires, et une forte consommation d'espace.

Ainsi, la superficie de la ville est passée de 6 600 hectares en 1950 à 38 580 hectares en 1980²⁴. Au gré de la succession des vagues migratoires, des quartiers nouveaux (Toujounine, kébba d'El Mina, Riyad) se sont développés sur des vastes étendues et sont devenus de plus en plus éloignés du centre. En conséquence, la morphologie particulière de Nouakchott impose aux populations des quartiers les plus excentriques des trajets de déplacements quotidiens de plus de dix kilomètres pour se rendre en centre ville²⁵.

²⁴ Estimations Urbaplan

²⁵ Étude du plan de déplacements de Nouakchott ; rapport technique, décembre 2005

Carte 3 : Polarisation de la croissance urbaine autour des principaux de communication.

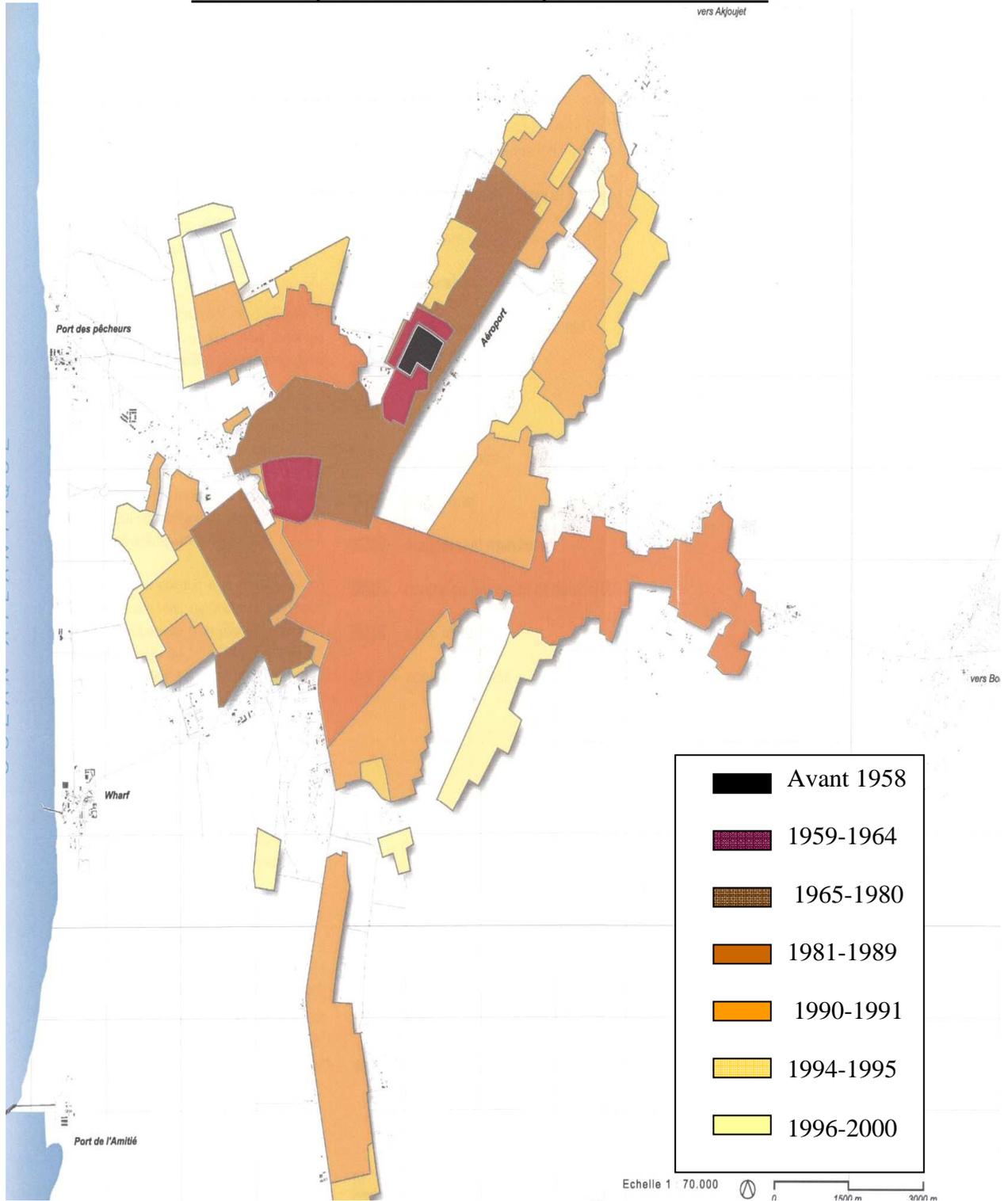


D' après URBAPLAN 2000, fond de carte BSA. Conception et réalisation Y. DIAGANA

1-2-4 Du petit Ksar à l'agglomération : les étapes d'une croissance spatiale effrénée.

Comme pour n'importe quelle ville, la croissance spatiale de Nouakchott est liée à l'évolution de la population urbaine. La rapidité de la croissance démographique dans la ville est le prétexte souvent avancé pour expliquer la forte consommation d'espace qui caractérise l'urbanisation de Nouakchott. La figure suivante résume les différentes phases de la croissance spatiale de la ville.

Carte 4 : Étapes de la croissance spatiale de Nouakchott.



Source : M.-A. Berthaud (1995), URBAPLAN (2002), fond de carte : BSA

L'observation de cette figure permet de retracer les différentes étapes du développement spatial de Nouakchott.

À partir de 1958, la croissance de la ville est localisée essentiellement autour du Ksar qui se développe à un rythme modéré. La construction des édifices publics, répondant à la volonté des autorités du nouvel État de concrétiser la décision politique consistant à la création d'une capitale, inaugure l'ère de la croissance spatiale de la ville.

Le transfert du centre de commandement de Saint-Louis à Nouakchott, nécessitait la construction des bâtiments qui serviraient à héberger les différentes institutions de l'État. À cette époque, la croissance de la ville était très limitée et tout se faisait sous le contrôle des autorités. C'est au cours de cette étape que les quartiers de Capitale et de Médina, localisés au centre, ont vu le jour. Au-delà de cette période, Nouakchott a connu une dynamique urbaine très soutenue et qui se manifestait par un développement rapide du tissu urbain.

À partir de 1970, les milliers de familles fuyant les conséquences des vagues de sécheresses se sont installés un peu partout dans l'espace urbain là où cela était possible et sans en avoir à se reporter au plan d'urbanisme en vigueur. Des quartiers irréguliers et non réglementaires se sont développés rapidement. La ville s'est étalée et a repoussé sans cesse ses limites administratives sous le regard impuissant des pouvoirs publics. Ceci a donné le véritable coup d'envoi d'une urbanisation singulièrement rapide pour laquelle les observateurs ont manqué de mots afin de mieux la caractériser. En effet, elle a été qualifiée, tour à tour, d'incontrôlée, de spontanée, de sauvage ou encore d'irrégulière.

À partir des années 80, la sédentarisation des populations nomades a continué et l'urbanisation sauvage de la ville s'est amplifiée. L'échec des deux plans

d'urbanisme (le POS de 83 et le SDAU de 87) au cours de cette décennie permet de mesurer la virulence de ce phénomène. Cette phase a été marquée par le développement des quartiers spontanés le long des principaux axes routiers qui relient la ville au reste du pays. Ainsi, à l'est, la construction de la route de "l'espoir" a donné naissance aux quartiers Est de la ville, notamment dans l'actuelle commune de Toujounine. La route de Rosso, quant à elle, a permis le développement et le lotissement de Riyadh. La situation est similaire pour la route d'Akjoujt au nord-est de la ville, le long de laquelle s'est développé le lotissement de Dar-Naïm. À cela, il faut ajouter la recrudescence de la pratique de la "*Gazra*"²⁶ qui a conduit à la création des quartiers résidentiels de Las Palmas et de Bagdad respectivement dans les communes de Tevragh-Zeïna et d'El Mina mais aussi des quartiers précaires au niveau d'Arafat, et de Dar-Naïm.

Depuis longtemps, les flux migratoires ont été le prétexte largement évoqué pour justifier l'étalement rapide et démesuré du tissu urbain à Nouakchott. Mais le ralentissement de la croissance de la population urbaine n'a pas freiné pour autant l'extension spatiale de la ville. Aujourd'hui encore, malgré le tarissement des flux en provenance du milieu rural, la tache urbaine continue de s'étendre et parfois vers des zones potentiellement vulnérables.

Le laxisme de la politique foncière, entraînant l'attribution des terrains sans la moindre préoccupation de planification et le manque de respect des normes classiques d'urbanisation, explique, à l'heure actuelle, la poursuite de l'étalement de la ville de Nouakchott. Ainsi s'est mise en place une stratégie perverse, consistant d'abord à occuper illégalement des terrains, puis à faire ensuite une demande d'acquisition. Une fois obtenue, les parcelles sont revendues et on se reporte un peu plus loin. Les quartiers continuent de se développer ainsi sur leurs

²⁶ Terme local qui signifie occupation illégale du sol en espérant une hypothétique régularisation.

périphéries. Cette croissance n'est donc pas due à une vraie demande exprimée par des familles qui aspirent à la propriété de leurs maisons.

2- URBANISATION NON CONTROLÉE : DYSFONCTIONNEMENT DE LA PLANIFICATION URBAINE ET IMPROVISATION CHRONIQUE.

À la différence des capitales et des grandes villes des pays d'Afrique, Nouakchott n'a pas de passé urbain. C'est une ville qui, sur simple volonté politique, a surgi de nulle part, et par la force des événements, elle est devenue très vite la principale agglomération du pays, qui accueillerait aujourd'hui le quart de la population mauritanienne. Mais cette augmentation spectaculaire de la population urbaine ne s'est pas faite sans difficulté, en termes de planification. Démunis et dépassés face à l'ampleur des transformations suscitées par la brutalité de la croissance démographique urbaine, les pouvoirs publics se sont laissés aller, faute d'une planification urbaine efficiente, à la stratégie du "parer au plus pressé".

2-1 Politique de la ville et actions publiques.

Depuis la création de Nouakchott, des tentatives de planification ont été régulièrement initiées par les pouvoirs publics pour encadrer l'évolution de la ville. Cependant, la croissance urbaine était tellement rapide, qu'elle a anéanti les efforts de reprise en main sur le développement urbain.

2-1-1 Du manque de planification à la gestion improvisée : Trois décennies de développement urbain chaotique.

La ville est le lieu du mouvement par excellence. Rien n'est indéfiniment figé ou statique. À tout point de vue, la ville est soumise à de perpétuelles transformations.

C'est la raison pour laquelle, elle est appelée, à se doter d'instruments et outils de régulation, de gestion et de programmation, constamment réactualisés, pour mieux encadrer, maîtriser ou influencer ses mutations. Cela suppose la mise en place d'une stratégie globale qui intègre l'ensemble des enjeux, qu'ils soient démographiques, économiques, ou environnementaux, afin de gérer au mieux les transformations induites par l'urbanisation et en fin de compte, pour assurer un développement harmonieux de l'espace urbain.

En Mauritanie, les principales villes, notamment Nouakchott, ont grandi trop vite et les capacités de l'administration en termes d'aménagement, gestion et organisation urbaines, mais aussi de production de l'espace urbain, n'ont pas accompagné cette évolution. Cela pose naturellement le problème de la gouvernance urbaine. Il suffit pour s'en convaincre d'observer d'une part les déséquilibres qu'il y a entre la croissance des villes et le développement des infrastructures et équipements urbains et d'autre part la mauvaise gestion foncière, pour ne citer que ces deux phénomènes.

Les actions menées par la puissance publique étaient pour la plupart du temps en total décalage au regard des enjeux mais aussi de la vitesse et de l'ampleur des mutations urbaines en cours. Ce décalage est tel, malgré les initiatives entreprises ici ou là, que les pouvoirs publics éprouvent toujours des difficultés pour la maîtrise de la situation après des décennies de développement urbain anarchique.

L'image de la Mauritanie actuelle n'est plus la même qu'avant le vaste mouvement d'exode rural qui a profondément modifié en si peu de temps l'ancrage territorial des populations. Cela correspond aux trois décennies de 1962 à 1997, pendant lesquelles la population urbaine est passée de 4% à 62% de la population totale²⁷.

²⁷ Lettre de politique de développement du secteur urbain, juillet 2001, Rapport, p 5

La ruralité qui était considérée comme le genre de vie dominant dans les années 60, a subitement enregistré, suite à l'hémorragie des populations rurales, une régression spectaculaire. Depuis la fin des années 60 et jusqu'au milieu des années 80, les effets résultant de la succession des vagues de sécheresse auxquelles le pays a dû faire face ont réduit la pratique du nomadisme à une proportion marginale. Le pays dominé aux premières années de son indépendance par la culture nomade est devenu majoritairement sédentaire, au point qu'aujourd'hui plus d'un mauritanien sur deux réside en milieu urbain.

Lorsque le pays était dominé par le nomadisme, on peut comprendre le manque d'engouement des pouvoirs publics pour mettre en œuvre une politique urbaine. Après tout, la proportion des ruraux était telle que, le besoin d'une telle politique ne se faisait pas sentir. Mais à partir du moment où la majorité écrasante de la population s'établissait, bon gré mal gré, dans les centres urbains, la ville aurait dû impérativement occuper une place centrale dans l'action publique. À défaut de quoi, elle deviendrait le lieu des conflits, des dysfonctionnements mais aussi des profonds déséquilibres.

Au plus fort de l'exode rural, alors que tout concourait à une croissance spectaculaire des centres urbains, le pays ne disposait pas encore d'une réelle stratégie de développement urbain. En même temps, les capacités de l'administration étaient restées dérisoires. Démunis et surpris par l'ampleur et la vitesse du phénomène, les pouvoirs publics ont donc assisté impuissants au déferlement des populations rurales qui, sans aucune culture urbaine, s'installaient un peu partout et aménageaient selon des logiques transposées du milieu rural.

Toutes les villes du pays ont été confrontées à la même situation, même si l'accroissement urbain a été plus rapide pour Nouakchott. De ce fait, partout la croissance des villes s'est donc engagée dans un contexte marqué par une carence

notoire d'outils et d'instruments de référence. À partir de ce moment et face à l'urgence des situations, la gestion urbaine s'est faite au coup par coup et l'improvisation a fait office de politique publique.

2-1-2 Exode rural massif et urbanisation spontanée : quel est l'obstacle à l'émergence d'une politique urbaine ?

Le phénomène de l'exode rural a été très largement évoqué par les autorités mauritaniennes pour expliquer les dysfonctionnements constatés dans la gestion et l'aménagement de la ville. Il est érigé comme un exutoire pour justifier l'incapacité de la puissance publique à reprendre le contrôle de la situation et à proposer une politique cohérente pour encadrer le développement urbain. Que l'exode rural ait surpris dans un pays très profondément marqué par le nomadisme et que la modicité des ressources publiques n'ait pas permis de faire face à cette urbanisation spontanée, ce sont des faits incontestables. Mais l'utilisation abusive de ce phénomène comme la principale cause (pour ne pas dire l'unique) de l'état de désorganisation spatiale dans les principales villes du pays, notamment à Nouakchott, empêche de s'interroger sur la nature et la portée des différentes actions initiées dans le domaine du secteur urbain en Mauritanie. L'exode rural lui-même, en plus d'être générateur des problèmes dans les centres urbains, ne serait-il pas aussi le simple révélateur de l'inefficacité des programmes mis en œuvre ou de l'absence d'une vision stratégique en vue d'un développement urbain harmonieux ? Il est indéniable que le phénomène de l'exode rural a fortement contribué à la diffusion de la précarité dans les centres urbains. Mais cela ne devrait pas pour autant amener à perdre de vue le manque de préparation de l'État à relever le défi démographique dans les villes et son incapacité à proposer une politique appropriée pour accompagner l'extension et l'aménagement de l'espace urbain. En l'absence d'un dispositif réglementaire et juridique cohérent permettant de réguler

le développement de l'espace urbain, les villes, sous la pression démographique, ont sans cesse repoussé de plus en plus loin les limites de leur périmètre.

Autant, il est légitime de considérer l'exode rural, qui a conduit à une sédentarisation massive des populations nomades, comme la principale cause de l'urbanisation sauvage de la Mauritanie, autant il est contestable de l'utiliser, à tout bout de champ, pour expliquer les dysfonctionnements dans la gestion et l'aménagement de l'espace urbain. Comme s'il suffisait de freiner tout simplement les flux migratoires des populations rurales pour que la ville mauritanienne s'invente un développement harmonieux, une évolution rationnelle. D'ailleurs, la gestion urbaine dans les villes qui n'ont été affectées que modérément par le phénomène, c'est-à-dire l'essentiel des pôles urbains secondaires, laisse perplexe. Cela amène surtout à s'interroger sur l'efficacité des mesures mise en œuvre dans le domaine du secteur urbain. Est-ce la rapidité ou l'ampleur du phénomène de l'exode rural qui, en rendant rapidement inopérantes les instruments de régulation, a réduit à néant toutes les velléités de planification urbaine et retarde l'émergence d'une politique urbaine? Se cantonner à cette question, revient à partager le fatalisme de ceux qui soutiennent l'idée selon laquelle, il était impossible de maîtriser, de contrôler le développement urbain pendant que le déferlement des populations rurales dans les centres urbains battait son plein. Il est vrai que les situations évoluaient tellement vite, qu'il était difficile de correctement saisir et d'intégrer les mutations urbaines induites afin de proposer une politique urbaine cohérente.

D'autre part, n'est-ce pas plutôt la difficulté même des pouvoirs publics à trouver des solutions appropriées aux problèmes générés par l'urbanisation spontanée et incontrôlée (conséquence de l'exode rural) en particulier la prolifération des quartiers illégaux autour des noyaux urbains lotis qui a compromis la mise en œuvre d'une politique urbaine? Pendant des décennies, les interventions des

autorités publiques dans le domaine du secteur urbain se sont faites par le biais des programmes globaux et ponctuels.

Les actions menées en vue de l'éradication du phénomène de développement anarchique de l'habitat illégal et, la satisfaction des besoins de logement pour les populations déshéritées notamment, ont été associées, pendant longtemps, aux différents grands programmes économiques successifs mis en place par les pouvoirs publics à partir du milieu des années 80 jusqu'au début de l'an 2000. Au cours de chacune de ces actions, que ce soit dans, le Programme de Redressement Économique et Financier (PREF 1985-1988), le Programme de Consolidation et de Relance (PCR 1989-1991), les Documents Cadres de Politique Économique (DCPE 1992-2001) ou le Cadre Stratégique de Lutte Contre la Pauvreté (CSLP 2001-2004) un volet a été consacré à la question de l'habitat des populations démunies en Mauritanie²⁷. Pendant tous ces temps, alors que Nouakchott en particulier connaissait une croissance sans précédent, les autorités compétentes n'ont pas semblé mesurer l'ampleur des mutations urbaines en cours, pour doter la ville d'une politique urbaine spécifique prenant en compte tous les mécanismes du développement urbain.

À défaut de ne pas réussir à créer les conditions d'une urbanisation planifiée, les pouvoirs publics, à travers ces initiatives, ont cherché plutôt à endiguer les conséquences d'un développement urbain irrationnel qu'à traiter les racines de celui-ci. Ces interventions des pouvoirs publics ont consisté à améliorer les conditions de vie des populations des quartiers périphériques et précaires. De ce fait, les initiatives mises en œuvre dans ce cadre se sont plutôt centrées sur le social (précarité) à travers l'acheminement des services d'infrastructures sociales de base (dispensaires, école,...) au détriment du spatial (contre l'urbanisation spontanée).

²⁷ Réalisation d'une étude d'appui à la définition d'une stratégie de développement de l'habitat urbain en Mauritanie, tome 1 : Diagnostic et propositions, Rapport définitif, février 2005, p 42

Ces programmes visant à réduire la précarité des conditions de vie et de l'habitat des populations démunies dans les quartiers périphériques et irréguliers ou sous-équipés de la ville sont indispensables. Mais si rien n'est fait pour freiner le développement de ces types de quartiers illégaux et précaires, les efforts engagés se révéleront vains. Malgré toutes les bonnes volontés pour réduire les déséquilibres dans le territoire de l'agglomération, l'absence de maîtrise de processus de la production de l'espace urbain, met en cause la réussite des actions entreprises pour l'amélioration des conditions de vie des populations. De ce fait, pour mieux lutter contre la précarité, l'insalubrité ou encore la sous-intégration des quartiers périphériques, l'accent devrait être mis sur les stratégies visant à ralentir l'étalement du tissu urbain et à éviter son éclatement.

L'une des mesures phares de l'action publique dans le domaine du secteur urbain, durant les décennies écoulées, a consisté à la mise en œuvre des opérations répétitives de distribution des parcelles. Cette action a eu pour objectifs la résorption des zones d'habitation illégalement occupées et de freiner la diffusion de ce phénomène au niveau des parties périphériques des villes. Cette stratégie a abouti, entre 1974 et 1988, à la distribution d'environ 200 000 parcelles²⁸ au niveau des périphéries Nord-Est et Sud-Ouest de Nouakchott.

Cette stratégie s'est avérée non seulement inefficace, mais a produit l'effet inverse²⁸. En effet, à défaut de conduire à la résorption des quartiers informels, elle a entraîné plutôt à la mise en place et l'intensification de la spéculation foncière²⁹, mécanisme

²⁸ DIAGANA.I, Régularisation et intégration des quartiers précaires et « irréguliers » de Nouakchott, communication présentée à la conférence N-AERUS Leuven, Belgique, Mai 2001

²⁸ CHOPLIN. A., 2002, Rapport ville-État (le cas de Nouakchott), Collection mémoires et documents de l'UMR PRODIG, Grafigéo 2003-21, p 26.

²⁹ MASSION.A, RUCHMUHL.V, « Nouakchott : le destin lié de la ville et des quartiers précaires », in P. Gras (dir.), *Voyage en Afrique Urbaine. Urbanisation, modernité et société*, L'Harmattan, Carnets de Ville, 2009, Paris, pp. 107-124.

pervers qui pousse à un développement irrationnel de l'espace urbain et qui échappe au bout du compte au contrôle de ces mêmes autorités qui ont initié ces programmes.

Ces distributions à grande échelle ont eu pour conséquence de rendre davantage instable une situation qui était déjà difficilement maîtrisable. Elle est, de surcroît, peu favorable à la formulation d'une politique urbaine (schéma ci-dessous). En effet, la mise en œuvre d'une politique de telle ampleur, suppose au préalable la maîtrise et la stabilisation de l'existant pour mieux planifier, le développement futur de la ville.

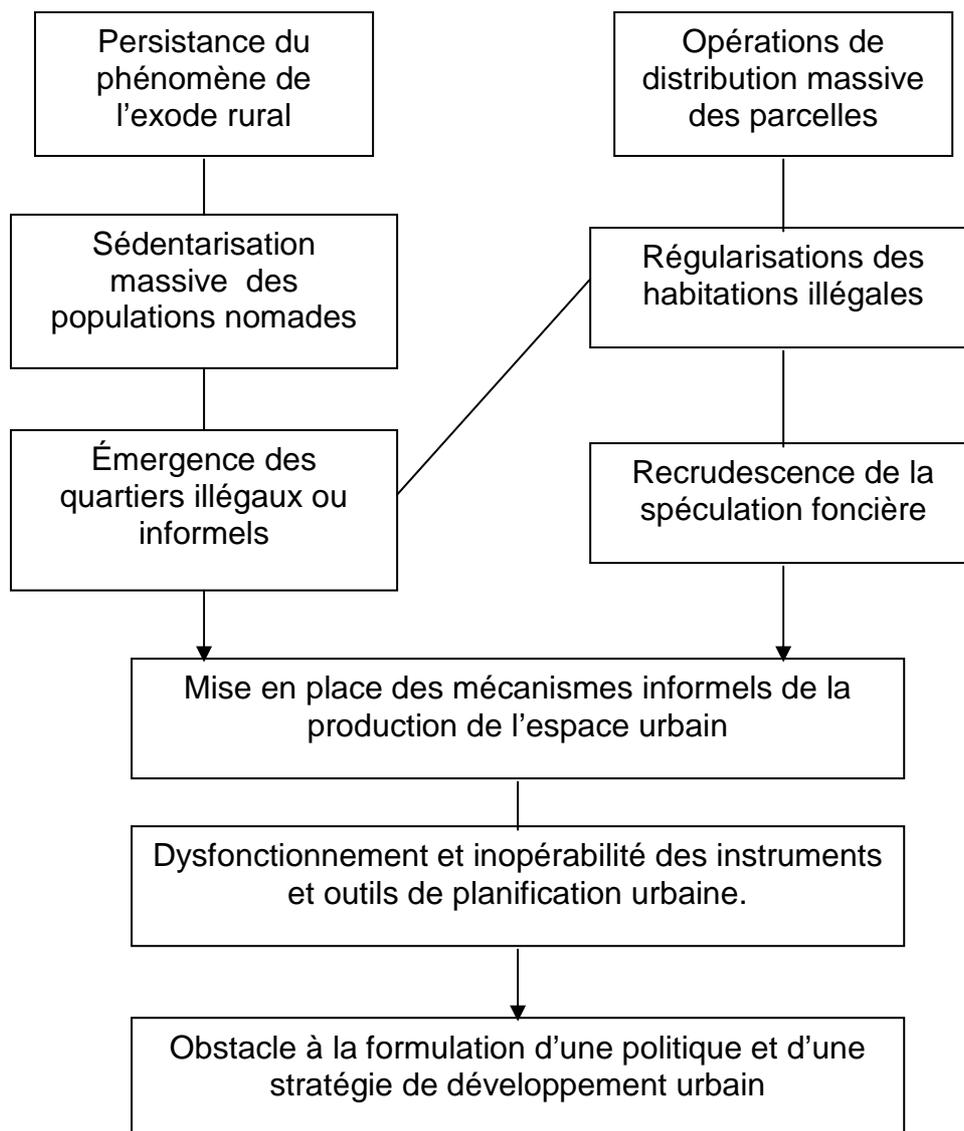


Schéma 2 : La mise en œuvre problématique d'une politique urbaine à Nouakchott
Réalisation Y. Diagana, CNRS UMR ESO 6590

La conjonction entre l'exode rural et l'urbanisation sauvage a rendu complexe la gestion et l'aménagement de l'espace urbain. Elle a rendu obsolètes les actions tendant à introduire une certaine normalité dans le processus du développement urbain. Surprise par l'ampleur de ces deux phénomènes et dépassée par les problèmes générés, l'autorité publique, dépourvue de culture de gestion urbaine, a assisté et continue d'assister de manière impuissante à la mise en place des mécanismes informels de production de l'espace l'urbain. Ceci rend difficile, voire

improbable, la formulation d'une politique de la ville permettant de traiter la question urbaine dans sa globalité, plutôt que par des mesures d'urgence.

2-1-3 Urbanisation de Nouakchott : des documents d'urbanisme constamment dépassés.

Nouakchott est l'une des villes d'Afrique subsaharienne qui a enregistré ces dernières décennies l'un des plus forts taux d'urbanisation. Cette ville a réalisé en un temps record une croissance démographique spectaculaire, entraînant avec elle une urbanisation singulièrement rapide qui a surpris les décideurs politiques et les planificateurs. Pour relever ce défi démographique dans la ville, la planification urbaine a consisté en la conception et en l'attribution de lotissements³⁰. Au plus fort de sa croissance, la ville ne disposait pas d'outils et d'instruments d'urbanisme ou programmation urbaine. Même quand ils ont existé, ils ont été le plus souvent inopérants ou tout simplement ignorés par les différents acteurs.

Ainsi, juste après sa création et jusqu'à la fin des années 80, la ville s'est dotée successivement d'un plan d'urbanisme (en 1959), d'un schéma directeur d'aménagement (en 1970), d'un plan d'occupation des sols (1983), d'un schéma directeur d'aménagement urbain (en 1987). Aucune de ces tentatives de planification urbaine n'a donné les résultats escomptés. À chaque fois, les planificateurs ont largement sous-estimé la croissance démographique de la ville et leurs études sont devenues obsolètes souvent avant même leur mise en œuvre. Ceci a compromis, de fait, les efforts de planification des pouvoirs publics et pendant ce temps, la croissance spatiale de la ville s'est poursuivie de manière anarchique.

³⁰ Lettre de politique et du développement du secteur urbain, Rapport, Juillet 2001, p 2

Toutes les prévisions sur lesquelles ont été élaborés ces différents documents d'urbanisme ont été contredites, tant la rapidité de la croissance urbaine à Nouakchott s'est révélée non seulement spectaculaire mais surprenante. De ce fait, aussitôt élaborés, ces documents de référence pour une urbanisation contrôlée sont devenus inopérants en raison de leur incapacité à suivre et à intégrer les mutations en cours.

Par conséquent, la planification urbaine étant renvoyée aux calendes grecques, l'appropriation illégale du sol et la spéculation foncière effrénée sont devenues les principaux mécanismes de la production de l'espace urbain à Nouakchott. La persistance des pratiques qui concourent à l'extension spatiale incontrôlée ajoutée à la forte poussée démographique dans la ville a rendu difficile, voire impossible l'application de ces initiatives. Il en a été ainsi et depuis des décennies. Cela s'est traduit par un développement spatial incontrôlé et démesuré de la ville. À tel point qu'il est difficile d'établir avec précision les limites du périmètre urbain qui ne cesse de bouger.

➤ **Premier plan d'urbanisme de 1959.**

Juste après sa création, la ville de Nouakchott s'est dotée en 1959³¹ de son tout premier plan d'urbanisme. Ce document déterminait les contours du périmètre urbain et identifiait, en quelque sorte, les zones d'extension vers lesquelles l'urbanisation devrait s'orienter. Ce plan faisait l'hypothèse d'une population de 8 000 habitants pour Nouakchott à l'horizon 1970. Mais l'évolution démographique a été plus forte que prévue puisqu'à cette date la population de Nouakchott était cinq fois plus importante que celle espérée, soit 40 000 habitants (SEDES). Cette forte croissance inattendue a complètement faussé les prévisions des planificateurs et en même temps a rendu obsolète ce premier plan d'urbanisme. Très vite,

³¹ FREROT. A.-M, les grandes villes d'Afrique, ellipses, 1999, p 201

l'urbanisation de la ville s'est déroulée de manière inattendue et désorganisée surtout. De fait, les décideurs publics se sont trouvés dans l'obligation de réagir afin de mettre sur pied un nouveau cadre de programmation urbaine qui tenait compte de ce défi démographique. Ce sera le schéma directeur d'Aménagement du grand Nouakchott.

➤ **Schéma Directeur d'Aménagement du grand Nouakchott de 1970.**

Pour reprendre le contrôle de l'urbanisation de la ville de Nouakchott, un Schéma Directeur d'Aménagement a été élaboré en 1970³². Ce plan faisait l'hypothèse de 100 000 habitants en 1980. Mais c'était sans compter sur la récurrence des épisodes climatiques secs sur les zones rurales du pays, qui va très vite bouleverser les ancrages territoriaux des populations et changer profondément la société mauritanienne.

La persistance des périodes de sécheresse a poussé les populations nomades notamment à abandonner massivement leurs campagnes pour se réfugier dans les centres urbains. Nouakchott, la capitale, était la principale destination des flux de sinistrés climatiques venant de tout le pays. Cela s'est traduit par une explosion démographique spectaculaire, qui a fait mentir, de nouveau, les prévisions des planificateurs.

Alors qu'on attendait 100 000 habitants en 1980, à cette date, la population était au moins deux fois plus importante. Déjà, au recensement général de 1977, la population de Nouakchott atteignait 134 704 habitants. Une autre estimation, l'établissait en 1981 à 218 074 habitants (BCEOM).

La rapidité de la croissance démographique, pendant les années 70, a réduit considérablement la marge de manœuvre des pouvoirs publics pour maîtriser le

³² FERROT. A-M et al, 1998, p. 38, Op.cit.

développement urbain de Nouakchott. Les tentatives de planification urbaine étant compromises, la croissance spatiale de la ville s'est effectuée dans un vide institutionnel apparent. Pendant ce temps, des populations ont continué à affluer vers la capitale et à s'installer, de la manière la plus anarchique qui soit, dans des habitations précaires, formant des quartiers irréguliers et sous-intégrés à la lisière du noyau loti.

Les principes de ce schéma d'urbanisme n'ont pu être tenus. En effet, alors qu'il était prévu dans ce plan que le développement de la ville s'oriente vers les parties Nord et Ouest de la ville, il s'est produit le contraire. En effet, les nouvelles populations en aménageant sans se reporter à ce cadre de référence, ont ouvert l'urbanisation vers l'axe Sud-ouest et l'axe Est de la ville. Ceci a conduit à l'apparition des bidonvilles d'El Mina et de Toujounine. Cela a posé des vrais problèmes en matière d'organisation et de gestion spatiales aux autorités urbaines.

➤ **Plan d'Occupation du Sol de 1983 et le SDAU de 1987.**

Une nouvelle tentative d'organisation spatiale a eu lieu en 1983 avec l'élaboration d'un Plan d'Occupation des Sols (POS). Ce document a été réactualisé, quelques années plus tard, pour en faire un Schéma Directeur d'Aménagement Urbain en 1987. Mais ce schéma directeur est intervenu alors que les quartiers précaires et irréguliers avaient, considérablement, gagné du terrain et faisaient déjà partie intégrante du paysage nouakchottois. Devant le fait accompli, les autorités compétentes n'ont eu d'autres alternatives que d'entreprendre des opérations massives de régularisation foncière et de distribution des parcelles loties. Cette stratégie a contribué à la spéculation foncière et a rendu, par la même occasion, difficile la maîtrise d'une situation qui était déjà très incertaine.

Coïncidant avec la période de la frénésie foncière, le Schéma directeur de 1987 n'a pas réussi à réguler, tout comme les précédents documents d'urbanisme, le

processus de l'urbanisation de Nouakchott. Du coup, le développement spatial de la ville s'est passé de tout dispositif de planification urbaine. Cette situation a entraîné de multiples problèmes et laisse présager de nombreuses autres difficultés à venir (extension des réseaux d'eau, d'électricité, de transport, d'assainissement, etc....).

L'expérience de ces dernières décennies à Nouakchott, montre clairement l'échec des initiatives ou des tentatives d'organisation spatiale entreprises par les pouvoirs publics dans le domaine du secteur urbain. Cet échec s'explique par le fait que les instruments et outils de contrôle du développement urbain n'ont qu'insuffisamment intégré l'éventualité d'une forte croissance de la population urbaine dans la ville. De ce fait, et à chaque fois, leur mise en œuvre s'est rapidement révélée inefficace. Inopérants, mais aussi dépassés par les pratiques non réglementaires de la production de l'espace urbain, ces dispositifs de régulation et de contrôle de la croissance spatiale ont été tout simplement abandonnés par les acteurs de la gestion urbaine.

Après le fiasco de la dernière tentative de planification urbaine en 1987, la politique urbaine s'est résumée à l'organisation répétitive des opérations de distributions des parcelles et de déguerpissements et recasements des ménages illégalement établis sur des zones non réglementaires. Il faut attendre l'an 2001 pour voir émerger une politique urbaine ambitieuse, en l'occurrence le Programme de Développement Urbain (PDU), étalée sur dix ans. Globalement, ce programme a pour objectifs la restructuration et l'intégration des quartiers précaires et irréguliers dans le tissu urbain, mais également la maîtrise de la croissance spatiale de la ville de Nouakchott.

2-1-4 Nouvelles stratégies de développement urbain de Nouakchott.

Aujourd'hui avec un taux d'urbanisation de plus de 62% de la population mauritanienne, le milieu urbain est devenu le lieu de concentration de la majorité des mauritaniens : cette situation est à la fois porteuse de menaces, et d'opportunités. D'un côté, les dysfonctionnements dans l'organisation et la gestion urbaine, tout comme la persistance des inégalités sont autant de menaces qui guettent les villes. De l'autre côté, des opportunités en termes d'accessibilité à l'éducation, à la santé, à la promotion sociale... constituent des potentialités à saisir pour consolider le tissu économique. Conscients de cette réalité, les pouvoirs publics se sont engagés plus fortement à rompre avec la gestion improvisée de la ville et faire adopter une politique stratégique du développement urbain.

En plus, la principale cause de la création des quartiers spontanés, qui rendait improbable la maîtrise de la croissance spatiale a considérablement diminué. Ceci rend la situation favorable à la mise en œuvre des actions de planification et de gestion urbaines. En effet, au terme de trois décennies de forte poussée démographique, estimée en moyenne à 10%³³ par an, la ville de Nouakchott semble renouer avec des taux de croissance relativement modérés. Ainsi, le taux d'accroissement annuel entre 1988 et 2000 est retombé à 3,75%³⁴. Pendant cette période, les flux massifs des ruraux vers la capitale, qui étaient la principale cause de son urbanisation incontrôlée et entraînant par la même occasion des problèmes de planification urbaine, se sont estompés.

Le tarissement des flux migratoires laisse espérer l'ouverture d'une ère beaucoup plus propice à la formulation d'une politique urbaine. De toute manière, compte tenu des risques environnementaux, de l'aggravation des déséquilibres et des inégalités entre les espaces urbains, de la précarité et de la sous-intégration des

³³ Stratégie de développement de la ville (phase1 : Diagnostic), Rapport, juin 2000, p.14

³⁴ Schéma Directeur d'Aménagement Urbain de Nouakchott, 2003, p. 14

populations dans les quartiers irréguliers, il n'est plus permis de laisser la ville se développer en dehors de tout cadre réglementaire de planification urbaine.

Pour ces raisons, l'État mauritanien a décidé à la fin des années quatre vingt dix de s'investir plus activement pour trouver des solutions en vue de contrôler la croissance urbaine, de réduire la ségrégation socio-spatiale et lutter contre la pauvreté en milieu urbain. Ainsi, de très larges consultations ont été engagées avec pour objectif l'élaboration d'outils de contrôle et de planification urbaine afin de parvenir à influencer le développement urbain et à l'anticiper pour toutes les villes principales du pays.

Dans cette perspective, en 2001, une politique urbaine a été initiée sous la forme d'un programme de développement urbain qui couvre la période 2001 à 2010. Cette politique vise à intégrer les quartiers précaires des principales villes dans les tissus urbains, à améliorer les conditions de vie des populations qui y vivent et à contenir la croissance spatiale de ces villes. Il est aussi question de poursuivre le renforcement du processus de décentralisation, avec le transfert de plus en plus accru des compétences vers les collectivités territoriales en augmentant leurs capacités de gestion urbaine et foncière.

Cette politique de décentralisation a été engagée par le gouvernement mauritanien en 1986, et mise en œuvre dans le cadre de son Programme de Redressement Économique et financier (PREF). L'objectif de cette politique est de sortir de la gestion centralisée du territoire, au profit d'une gouvernance plus locale. Cette initiative a conduit à la mise en place des communes instituées en collectivités territoriales dotées de personnalité morale et d'une certaine autonomie financière leur permettant de porter des projets locaux. Le principe est de permettre aux collectivités territoriales, donc aux villes, de prendre en charge leur destinée en

matière de planification urbaine et de gestion du développement urbain, entre autre.

Mais cette volonté de déléguer une partie du pouvoir décisionnel aux communes en matière de gestion des territoires n'a pas été accompagnée d'un transfert des ressources humaines et financières nécessaires à la mise en place de cette nouvelle politique. Deux autres freins ont limité cette réforme. D'une part, cette volonté de rompre avec la gestion lointaine des territoires s'est heurtée à la tradition administrative centraliste et à la réticence de l'État à donner aux communes les moyens de leurs ambitions, arguant de leur manque de compétence. D'autre part la délimitation des périmètres de compétences entre l'État et la commune n'est pas très clairement définie et cela est souvent source de confusion en matière de gestion foncière par exemple.

Le schéma d'aménagement du territoire adopté en 1990 dans la droite ligne de la politique de décentralisation, prévoyait d'assurer, particulièrement, pour Nouakchott un « développement qualitatif »³⁵. La focalisation du programme de développement urbain de 2001 sur Nouakchott s'inscrit dans cette logique. Dans ce contexte, la nouvelle stratégie retenue pour la ville de Nouakchott se veut beaucoup plus globalisante, car elle intègre tous les aspects du développement urbain. Les pivots autour desquels s'articule sa nouvelle politique urbaine sont la restructuration des quartiers périphériques avec un développement plus accentué des infrastructures et équipements urbains et la création d'emplois.

Pour garantir une certaine cohérence dans les prises de décision et dans les actions menées à l'échelle de la capitale, une Communauté Urbaine (CUN), a été créée en 2001 pour se substituer aux neuf communes de Nouakchott, en matière de gestion

³⁵ Lettre de politique et du développement du secteur urbain, Rapport, Juillet 2001, p 3

urbaine. Cette même année a vu la création d'une Agence de Développement Urbain (ADU) consacrée à la mise en œuvre du programme de développement urbain et à la coordination des actions de planification urbaine et de l'aménagement urbain.

La première action de cette agence a été de faire élaborer pour Nouakchott en 2002, par un bureau d'études suisse (URBAPLAN), un schéma directeur d'aménagement urbain (sdau horizons 2010-2020). Cet instrument qui sert actuellement de cadre de référence stratégique a été adopté en 2003. Toutes ces actions entreprises démontrent la volonté des pouvoirs publics à maîtriser l'urbanisation et à contrôler l'extension spatiale de la capitale.

Ce nouvel outil qu'est le schéma directeur d'aménagement urbain, qui trace la politique urbaine pour Nouakchott dans les années à venir, impose au préalable le respect scrupuleux de quatre orientations³⁶ « sans lesquelles il n'est pas permis d'espérer une quelconque amélioration de l'évolution de la planification urbaine actuelle »³⁷ : rompre avec les pratiques foncières désuètes, intégrer les contraintes environnementales, clarifier les attributions des différents acteurs, enfin suivre et anticiper l'évolution de la ville.

➤ **Rompre avec les pratiques foncières désuètes :**

Cette première orientation stratégique recommande fortement la rupture avec la gestion actuelle du foncier. En effet, pendant des années, les pouvoirs publics semblent avoir affiché une certaine tolérance vis-à-vis des occupations illégales du sol. L'urgence est d'établir une véritable adéquation entre les attributions des terrains et les besoins réels.

³⁶ Lettre de politique et du développement du secteur urbain, Rapport, Juillet 2001, p. 3

³⁷ Stratégie de développement de la ville (phase 2 : vision stratégique), Rapport final, janvier 2001, p.12

La ville de Nouakchott s'est développée de manière démesurée avec, à la clé, la formation rapide des quartiers périphériques. Un développement spatial spectaculaire que rien ne justifie à priori. Cette situation est le résultat de nombreuses années de dysfonctionnement dans la politique foncière et le produit de multiples problèmes auxquels il semble difficile de faire face. Tant qu'une solution durable n'est pas trouvée en vue d'une gestion raisonnable du foncier, aucune stratégie, aussi pertinente soit-elle, ne donnera des résultats tangibles. En définitive, la restructuration des quartiers périphériques et leur intégration dans le tissu urbain, comme un des principaux piliers de la nouvelle politique urbaine, ne sera possible que si la ville cesse de produire d'autres espaces sous-intégrés.

➤ **Intégrer les contraintes environnementales :**

La pression de la demande et la consommation abusive du sol à Nouakchott se sont traduites dans les faits par une croissance spatiale spectaculaire obligeant la ville à repousser de plus en plus loin les limites du périmètre urbain. À tel point qu'il est difficile de dessiner avec exactitude les contours de la ville. Seulement cet étalement urbain n'est pas sans conséquences sur l'environnement et constitue à terme une menace pour le cadre de vie urbain. Compte tenu de sa situation géographique, Nouakchott ne pourra continuer à s'étendre à « l'infini » sous peine de porter des coups fatals au cadre écologique déjà fragile.

Nouakchott est située sur la bordure océanique du Sahara et à l'extrémité occidentale d'un ensemble dunaire continental ogolien. La ville est bâtie sur un plateau dunaire fixé par une couverture végétale d'euphorbes constituant un rempart contre une avancée possible des dunes. De l'autre côté, une plaine littorale d'environ cinq kilomètres de large, constituée de dépression (sebkha) et un cordon littoral dunaire, la sépare du littoral atlantique³⁸.

³⁸ Étude sur la stratégie de développement des villes de Nouakchott, Nouadhibou et Kaédi (volet : évolution environnementale et sociale stratégie), rapport préliminaire A2003,2000, p.5

En somme, la ville est construite sur un milieu écologique, fragile, soumis de part et d'autre aux menaces marines et éoliennes. La dégradation des conditions climatiques avec la persistance de la sécheresse a détruit la couverture végétale qui stabilisait les sols, par conséquent l'activité éolienne confère aux dunes une mobilité qui expose une partie de la ville à l'ensablement. Le mince cordon littoral qui protège la ville de l'océan est victime d'agressions constantes liées directement à l'activité humaine. Les extractions des coquillages et du sable destinées aux constructions en ville, fragilisent nettement ce rempart dont la destruction pourrait faire courir à certains quartiers de la partie occidentale de la ville des risques d'inondations. Ces quartiers sont bâtis sur une plaine située en dessous du niveau de la mer. La présence de ces risques interpelle les pouvoirs publics et doit les inciter à agir de sorte que les contraintes environnementales soient prises en compte dans les décisions de planification urbaine.

➤ **Clarifier les attributions des différents acteurs :**

En matière de gestion et planification urbaines, la multiplicité des acteurs et le manque de lisibilité par rapport à la répartition de leurs compétences contribuent à la complication des procédures. Les actions initiées pour le développement urbain sont prises sans concertation effective entre les multiples services de tutelle concernés par l'urbanisme. En conséquence, les décisions prises, soit disparaissent au fond des tiroirs des services compétents de l'administration, soit se heurtent à des difficultés d'application.

Le manque de clarté rend les mesures inapplicables et donne l'impression d'un vide institutionnel dans lequel les acteurs du marché foncier informel n'ont pas hésité à s'engouffrer. Actuellement à Nouakchott tout comme dans les autres grandes villes du pays, la gestion foncière est du ressort des services de l'État. Mais conformément aux principes de la politique de décentralisation, engagée dans le pays, les

municipalités sont appelées à jouer des rôles de plus en plus importants dans la définition des politiques et des stratégies de développement urbain.

L'idée est d'associer aux processus décisionnels les élus, plus attentifs que les techniciens aux revendications des citoyens. Mais encore faudrait-il que le transfert des compétences de l'État vers les collectivités locales soit effectif.

Dans un nouveau cadre enrichi par l'émergence d'autres acteurs, il est surtout question, pour éviter les confusions, de bien délimiter le périmètre d'action des uns et des autres. Le schéma directeur d'aménagement urbain exige que soient identifiées les responsabilités de différents acteurs intervenant dans la gestion urbaine, de manière à savoir quels sont les acteurs « *qui planifient, ceux qui lotissent et ceux qui gèrent l'espace urbain* »³⁹.

À Nouakchott, l'expérience de décennies de gestion chaotique de l'urbanisation, donne à cette troisième orientation stratégique toute son importance. Clarifier les compétences, favoriser les concertations entre les acteurs du développement urbain, pour une meilleure coordination des actions de planification, devrait faciliter l'application des mesures législatives et réglementaires dans le domaine de l'urbanisme. Cela permettra sans doute d'en finir avec un système très opaque qui n'a pas su suivre les mutations urbaines et a été incapable de proposer une vision stratégique du développement urbain.

➤ **Suivre et anticiper l'évolution de la ville.**

Le non respect du dispositif juridique et réglementaire régissant le foncier et le manque de rigueur dans l'application des documents d'urbanisme ont conduit à l'extension anarchique de l'espace urbain. Pour y remédier, les pouvoirs publics interviennent sporadiquement pour tenter, à l'aide des mesures d'urgence, de

³⁹ SDAU p.66 , Op. cit

corriger les effets d'une urbanisation désorganisée. Ces actions sont menées dans le but de résoudre des problèmes particuliers, comme la régulation foncière. Ces interventions officielles sont dénuées de perspectives et donc incapables d'anticiper le développement futur de la ville.

Or, pour suivre et anticiper l'évolution de la ville, il est indispensable de saisir et de comprendre les principaux mécanismes qui sont susceptibles d'influencer, d'une manière ou d'une autre, la croissance urbaine. Pour ce faire, il faut disposer d'une base de connaissances sur la demande réelle du foncier avant de procéder aux distributions des parcelles ou avant l'ouverture des nouveaux secteurs à l'urbanisation. Cela devrait permettre également, de créer une corrélation entre l'extension spatiale de la ville et le développement des infrastructures et équipements urbains.

De plus, une meilleure planification urbaine suppose, au préalable, une connaissance parfaite de l'existant ainsi que son évolution. Dans cette perspective, le dernier schéma directeur d'aménagement urbain recommande la création d'un observatoire de la ville qui aura la charge de collecter et de centraliser l'ensemble de données indispensables à « l'application et la réactualisation » des documents d'urbanisme.

2-2 Nouakchott, la ville et les conséquences d'une urbanisation spontanée.

Aussitôt créée, dans un pays profondément dominé par le nomadisme, la ville s'est lancée dans un processus d'urbanisation sans précédent qui a mis à jour les limites de la planification urbaine. Avec une population de moins de 2 000 habitants à sa création, Nouakchott a connu une dynamique démographique qui a dépassé la puissance publique, tant les moyens sont limités pour accueillir autant d'habitants. Les pouvoirs publics impuissants, surpris par l'ampleur de ce phénomène de

sédentarisation des populations nomades, ont assisté au développement et à la prolifération d'habitats précaires partout où cela était possible. Dès lors, les plans d'urbanisme sont devenus caducs et c'est l'urbanisation anarchique de la capitale qui s'est imposé.

2-2-1 Accaparement du foncier comme mécanisme d'accès à la propriété.

Peu de temps après sa création, la ville a accueilli plus de population, qu'elle n'en était, à vrai dire, prête à recevoir. Cette polarisation de la croissance de la population urbaine sur Nouakchott s'est accompagnée d'une extension fulgurante du tissu urbain. La ville a grandi en totale discordance avec le développement des infrastructures et équipements urbains. Pris de court et mal préparés pour affronter ce défi démographique, les interventions sporadiques des pouvoirs publics s'y limitent pendant longtemps à la mise en œuvre de mesures d'urgence pour essayer de pallier les conséquences de cette urbanisation brutale de la ville.

En somme, l'urbanisation de la ville s'est faite, pendant longtemps, en totale inadéquation avec les besoins réels en termes de foncier urbain. Cette forme d'urbanisation très consommatrice d'espace va plus vite que l'extension des réseaux d'adduction d'eau potable, de voirie urbaine, d'électricité, etc. Ceci conduit à la prolifération progressive des quartiers sous-intégrés, constitués par des zones d'habitats précaires. L'apparition de ces types de quartiers sous-équipés était directement liée, au début, à l'installation progressive et permanente des ménages migrants, constitués d'anciens nomades notamment, qui n'avaient pas les possibilités financières d'accéder aux logements décentes disponibles dans les quartiers lotis de la ville. Du coup, faute des ressources, ces ménages pauvres s'installent illégalement au sein du domaine public et aménagent, à l'aide des moyens rudimentaires, des lots du domaine public occupés en toute illégalité. Cette méthode d'appropriation du sol et d'aménagement sommaire de l'habitat a été le principal mécanisme d'accession à la propriété pour les ménages les plus pauvres,

et a donné lieu à la prolifération des "*kébba*". Les pratiques informelles de production de l'espace urbain ont eu pignon sur rue et ont conduit à l'étalement exacerbé de la ville de Nouakchott. Ce mode de développement urbain, a comme principale conséquence, une discordance entre la croissance spatiale et l'extension des réseaux techniques urbains.

Ce mécanisme d'appropriation du foncier, illégal mais pendant longtemps toléré, va déraiper et conduire à l'émergence d'une autre méthode d'acquisition de la propriété, la "*gazra*", qui est une méthode beaucoup plus perverse. Désormais, le profil de ceux qui se laissent aller à cette pratique d'usurpation du domaine public, n'est plus seulement celui des ménages pauvres essentiellement composés d'anciens nomades sédentarisés. En effet, en l'absence des mesures coercitives qui encadrent l'appropriation du foncier, une autre catégorie d'acteurs profite de cette indifférence des pouvoirs publics pour ériger cette pratique de "*gazra*" en une véritable stratégie d'accession à la propriété. Autant l'installation illégale d'anciens nomades sur le domaine public répondait à une situation d'urgence, d'où la tolérance des autorités, autant il était inconcevable de laisser les spéculateurs fonciers, profitant de cette indulgence généralisée, prospérer. Cette générosité du dispositif juridique et réglementaire va exposer davantage l'espace urbain de Nouakchott à toutes les convoitises. L'incapacité de ce dispositif à freiner la virulence des mécanismes illégaux d'appropriation du foncier a accentué l'éclatement du tissu urbain et a hypothéqué les possibilités de créer une concordance entre la production de l'espace urbain et la réalisation des infrastructures et équipements publics de base. En somme, la pratique dite de "*gazra*" et celle dite de "*kébba*", ont pendant longtemps, participé activement au développement spatial périphérique et démesuré de Nouakchott. Les dites pratiques, dont les évolutions dans le temps et dans l'espace sont difficilement saisissables et qui ont dérouté les prévisions des planificateurs, constituent, de ce

point de vue, les facteurs essentiels de l'urbanisation spontanée et incontrôlée de la capitale.

En effet, toutes les études de planification successives ont échoué d'une part à cause de leur incapacité à suivre de la population urbaine, d'autre part à cause de leur incapacité à intégrer tous les mécanismes de la croissance spatiale de Nouakchott. À partir de ce moment, la planification cède le terrain à l'improvisation, et la gestion urbaine devient une mission délicate pour les pouvoirs publics. Débordés par l'ampleur et la rapidité des mutations, ces derniers observent avec une certaine impuissance l'explosion spatiale à Nouakchott. De ce fait, pendant des décennies et en l'absence de véritables mesures coercitives, ces deux pratiques, vont passer de simples astuces en vue de l'accession à la propriété, aux principaux moteurs du développement urbain de Nouakchott.

2-2-1-1 Tendances générale à un étalement urbain continu.

Dans les pays développés, la croissance de la population urbaine a contribué d'abord à la poursuite de la densification des villes et ce n'est que bien après que les grandes métropoles ont commencé à s'étendre au niveau de leurs périphéries. Ce processus a été déclenché par le décalage entre la forte demande d'espace et la faible disponibilité de place en ville. La ville, pour faire face à cette demande croissante d'espace, s'étale. Ce phénomène d'étalement urbain est, de plus, favorisé par la généralisation de l'usage de la voiture et l'amélioration des infrastructures de transports. La situation est toute autre pour les villes en développement et, particulièrement à Nouakchott. Cette ville, dépourvue de quartier historique n'a jamais connu le phénomène de densification. La ville s'urbanise par étalement et indépendamment de la disponibilité d'espace dans ses limites administratives. De fait, se développe à Nouakchott une urbanisation qui se singularise par sa très forte consommation d'espace. La ville croît rapidement et repousse sans cesse et de plus

en plus loin ses limites aux grés d'occupations spontanées du sol principalement. Cette forte croissance spatiale ne répond donc pas le plus souvent, à une demande réelle ; la faiblesse générale de la densité en ville suffit pour s'en convaincre. En effet, en l'absence des mesures pour encadrer l'installation des nouvelles populations suivant une logique de densification, pour limiter l'étalement irrationnel de l'espace urbain, les néo-citadins se sont dispersés au niveau des parties périphériques notamment.

De plus, la générosité de la politique foncière, consistant à la distribution massive des parcelles et à la régularisation des habitations illégales acquises, favorise ce desserrement ininterrompu du tissu urbain. Cette forme d'urbanisation que connaît Nouakchott, est très coûteuse en terme de création d'infrastructures et équipements publics surtout lorsque les ressources de la collectivité demeurent limitées.

2-2-1-2 Gestion déficiente du foncier : facteur déterminant du développement périphérique de Nouakchott.

Pour faire face au défi démographique, la ville est appelée à accroître sa superficie afin de répondre à la pression grandissante de la demande en matière de logement urbain. Cette réalité, en fonction de l'importance de la dynamique urbaine, est commune à toutes les villes. Mais l'explosion démographique de ces dernières décennies, l'horizontalité de l'architecture urbaine et le laxisme dans la gestion foncière, font que le phénomène de croissance spatiale a pris une tournure préoccupante à Nouakchott.

La sédentarisation des nomades a joué un rôle important, mais non exclusif dans la croissance fulgurante de l'espace urbain avec le développement des *kébba* un peu partout autour de la ville de Nouakchott. Une relation étroite semble s'établir entre l'accroissement démographique et la formation des bidonvilles au niveau desquels l'habitat se diffuse de manière irrégulière. Au fur et à mesure que la population

urbaine de Nouakchott a crû, la ville s'est étendue dans toutes les directions. Ce mécanisme semble irréversible et difficilement maîtrisable. Cette anarchie dans l'agencement du bâti aboutit à une utilisation irrationnelle du foncier urbain.

Portés par l'aspiration d'accession à la propriété privée du logement et, encouragés par la tolérance des autorités vis-à-vis des occupations illégales du domaine public, nombre de citoyens se sont livrés aux pratiques non réglementaires d'acquisition du sol. À leurs démarches illégales, se succèdent des mesures de régularisation. Cette largesse des autorités confèrent aux lots annexés une reconnaissance officielle sanctionnée par l'octroi d'un permis d'occuper. Ce mode opératoire bien rodé n'a pas manqué de réveiller « *l'instinct d'appropriation des populations* »⁴⁰ qui estiment que « *l'espace n'appartient qu'à celui qui l'occupe en premier* »⁴¹ et explique en grande partie le développement démesuré de l'espace urbain de Nouakchott. À la logique du fait accompli initié par les occupants illégaux, la réponse des autorités n'était pas à la hauteur du défi, et a été contreproductif, en ce sens qu'au lieu de freiner la spéculation foncière, il y a contribué de manière incontestable. L'inadaptation de la réponse apportée a donc participé à sa manière à l'accentuation du phénomène d'étalement périphérique de Nouakchott. Dépourvus d'outils d'anticipation, les pouvoirs publics subissent une situation imposée par les spéculateurs. Piégés par sa propre politique, qui n'arrive pas de surcroît à endiguer les pratiques informelles de la production de l'espace, la puissance publique se laisse aller à des interventions au coup par coup, en attendant que le tout s'autorégule.

En somme, depuis longtemps, la régularisation des lots annexés et la distribution d'autres, ont fait office de politique foncière, afin de mettre de l'ordre dans le processus de développement urbain de Nouakchott. En effet, dès 1976, pour tenter de juguler le développement anarchique de la ville, les autorités urbaines ont

⁴⁰ DIAGANA.I, Mai 2001, p.5, Op.cit.

⁴¹ Ibidem

procédé, sans conditions préalables, aux distributions massives de milliers de parcelles aux populations. L'idéal aurait été plutôt de vérifier si les demandes étaient motivées par des besoins réels de terrains, mais surtout de contrôler si le niveau de solvabilité des candidats leur permettait de mettre en valeur dans des délais raisonnables les parcelles acquises. Contrairement à cette logique, il s'est déroulé des distributions des lots, à grande échelle, sans même que les acquéreurs ne disposent des ressources suffisantes pour mettre en valeur les parcelles attribuées. Ces attributions ont contribué directement à la création des quartiers de Teyaret, d'El Mina et de Sebkhà à la périphérie du noyau urbain⁴².

Ainsi ces terrains acquis désormais légalement, faute de moyens pour y bâtir une habitation, sont aussitôt revendus et les populations se reportent un peu plus loin. Trouvant là un moyen de survie, ces populations déshéritées n'hésitent plus à s'abonner à cette pratique foncière inappropriée et quelque part tolérée, pour ne pas dire encouragée, par les autorités.

À titre d'illustration, entre 1974 et 1977 sur 7 500 lots distribués gratuitement par le gouvernement en 1977, seuls 20% de parcelles ont été conservés par leurs propriétaires et la plus grande partie a été revendue⁴³. Pendant les décennies qui suivent, la spéculation foncière s'amplifie et est devenue un des principaux mécanismes du développement périphérique de Nouakchott.

Les opérations de régularisation foncière conférant un statut légal aux terrains occupés en dehors de tout cadre réglementaire et juridique, encouragent et entretiennent la pratique de la spéculation foncière. Ces régularisations massives destinées, à la base, à donner une existence légale à ces zones avant d'engager le

⁴² Réalisation d'une étude d'appui à la définition d'une stratégie de développement de l'habitat urbain en Mauritanie, février 2005, Rapport définitif.

⁴³ FREROT. A-M, 1999, les grandes villes d'Afrique, Ellipses, p. 203

processus de leur restructuration, ont été détournées par des individus qui ont profité des failles du système pour mettre en place un marché foncier informel.

Par conséquent, la pratique de la "gazra" se substitue aux démarches légales d'acquisition du sol et devient, au fil des années, une stratégie courante, tolérée, qui contribue au développement périphérique de la ville.

La présence de nombreux terrains lotis attribués mais inoccupés et non mis en valeur, au niveau des quartiers périphériques de Riyad, de Teyaret..., suffit pour mesurer l'ampleur de ce phénomène. Cela est d'autant plus préoccupant que ces terrains attribués sont, généralement, de très grande superficie, ce qui témoigne de l'un usage abusif du sol. Par exemple, en zone résidentielle, la superficie des lots se situe entre 1 000 à 2 000 m², comme c'est le cas actuellement, alors qu'il en faut tout juste la moitié ou le tiers de cette taille pour construire « une maison confortable »⁴⁴. En fin de compte, cette politique foncière jugée trop laxiste conduit à une production massive de l'espace urbain. Aujourd'hui encore, selon les estimations entre 1 500 à 2 100 hectares, soit plus de 50 000 parcelles⁴⁵ qui ont été attribuées, sont désespérément sous-occupées ou tout simplement vacantes. Cela correspond à une étendue aussi importante que celle de la partie urbanisée de la ville pouvant abriter « au moins 500 000 nouveaux habitants »⁴⁶.

L'explosion démographique à Nouakchott s'est exprimée par un développement spatial rapide et la politique foncière engagée par l'État n'a fait qu'entretenir une relation quasi mécanique reliant la croissance démographique et l'extension spatiale. Alors que tout concourt à l'extension de l'espace urbain, les politiques

⁴⁴ SDAU, p. 65, Op. cit

⁴⁵ Étude sur la stratégie de développement des villes de Nouakchott, Nouadhibou et Kaédi (évaluation du volet environnementale et sociale stratégique), Rapport, décembre 2000.

⁴⁶ Schéma Directeur d'Aménagement Urbain de Nouakchott (horizons 2010-2020). p. 25

mises en œuvre auraient dû s'orienter plutôt vers la densification afin de freiner la dispersion horizontale de l'habitat.

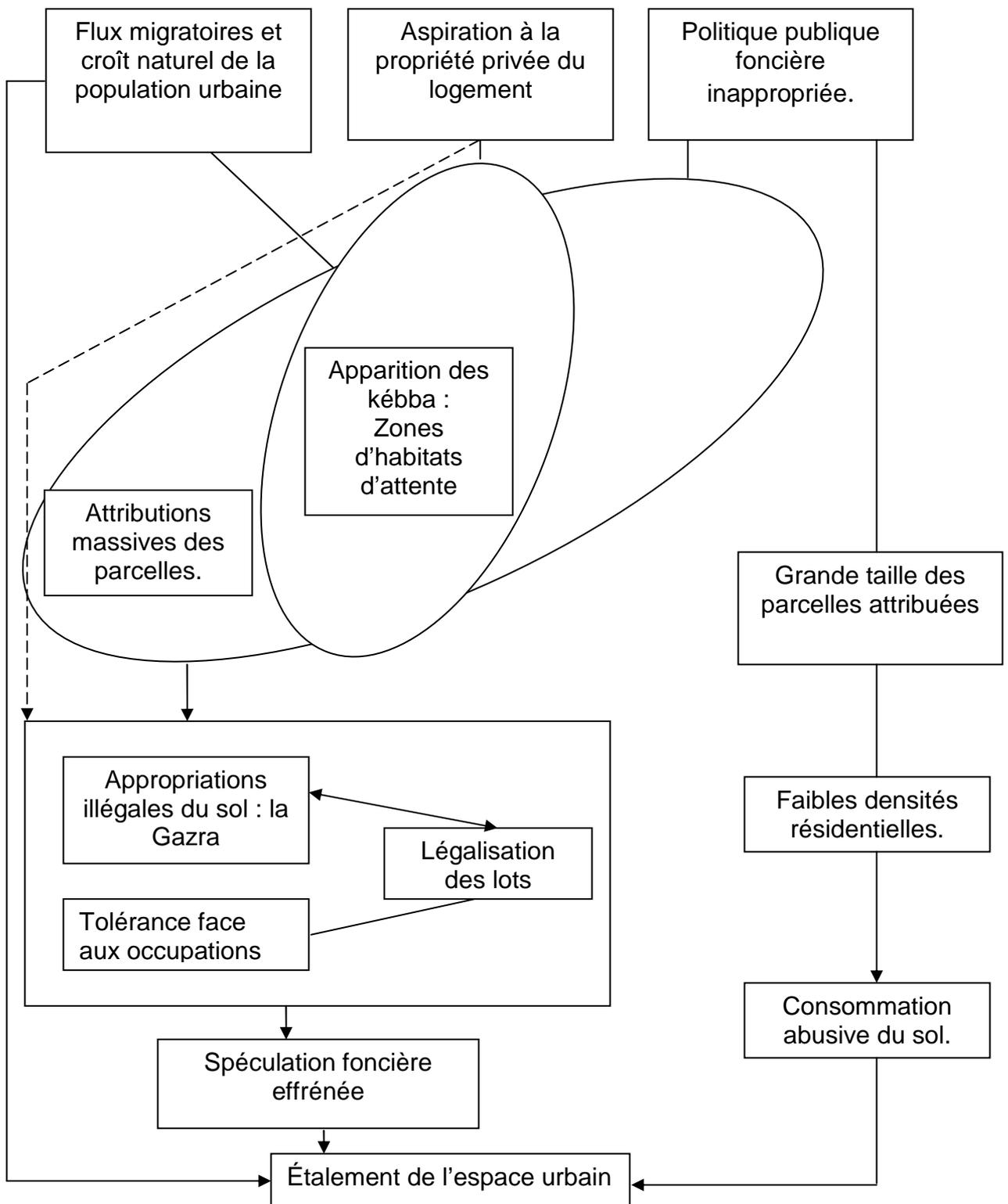


Schéma 3 : Les mécanismes de l'étalement urbain à Nouakchott.

Réalisation Y. Diagana, CNRS UMR ESO 6590

2-2-2 L'équipement d'une urbanisation éclatée : des contraintes permanentes.

L'excessive consommation de sol est l'une des caractéristiques de l'urbanisation de Nouakchott et non la moins gênante. Les pratiques informelles de production de l'espace urbain sont responsables de cette furie foncière. Les mécanismes spéculatifs ont pris le pas sur le processus réglementaire et planifié du développement de l'espace urbain, et cela donne lieu à une certaine forme d'irrégularité dans l'organisation spatiale des quartiers anarchiquement urbanisés. La croissance de ces quartiers s'est faite sans la moindre densification (pour limiter la dispersion de l'habitat) et n'a respecté aucune forme d'agencement ou d'ordonnement des habitations (pour dégager des emprises réservées aux futures réalisations d'utilité publique). Cette situation a entraîné, tout naturellement, une croissance irrationnelle de l'étendue du périmètre urbain. Ce développement spatial n'est en rien justifié a priori, car la production de l'espace urbain est largement au dessus des besoins réels. La faiblesse générale de la densité urbaine, attestant cette réalité, est un signe annonciateur de l'immensité des difficultés à surmonter pour parvenir à équiper les nouveaux quartiers issus de cette forme d'urbanisation. La densité de l'habitat facilitant le développement des réseaux techniques dans la ville⁴⁷ et la perte de celle-ci, au niveau de la périphérie de Nouakchott, en disent long sur l'importance des efforts qu'il faut fournir pour atteindre un niveau d'équipement suffisant. Les moyens financiers de la collectivité n'étant pas extensibles à l'infini, cela conduit à penser que la mise à niveau de l'équipement et des infrastructures dans cette partie de la ville ne peut aboutir dans l'immédiat. En conséquence, il se produit un décalage sans cesse grandissant entre la rapidité de la croissance de l'espace urbain et la faculté de la puissance publique à pouvoir acheminer l'offre urbaine en services et équipements publics de base partout et dans les espaces nouvellement urbanisés en particulier. Cette discordance génère de multiples

⁴⁷ DUPUY. G, l'urbanisme des réseaux : théories et méthodes, Armand colin, Paris, 1991, p. 37

problèmes, et est l'une des causes de la précarité des conditions de vie dans des parties les plus excentrées de la ville.

2-2 2-1 Faibles densités des quartiers périphériques : un obstacle à leur équipement

Malgré la présence sur son territoire d'un mauritanien sur quatre, Nouakchott ne présente pas pour autant de fortes densités. Ainsi, en moyenne, la densité sur l'ensemble de la ville n'avoisine que les 90 habitants à l'hectare. Ce chiffre démontre bien que le peuplement de Nouakchott s'est fait globalement par un étalement spatial plutôt que par une densification⁴⁸. En dehors des arrondissements d'El Mina, de Sebkhah, correspondant aux premiers noyaux de peuplement de Nouakchott présentant des concentrations humaines assez importantes, dans la plupart des quartiers périphériques de la ville les densités sont peu élevées.

Le caractère horizontal du bâti et la présence des terrains lotis mais inoccupés contribuent en partie au desserrement du tissu urbain. La conjonction de ces deux éléments, explique les faibles densités dans les parties périphériques de la ville. La simple observation de la carte ci-dessous (carte 4), montre que la croissance spatiale périphérique de Nouakchott, va de pair avec la diminution de la densité urbaine.

Ceci laisse présager des difficultés par rapport au développement des infrastructures de base dans les parties excentrées de la ville. En effet, compte tenu de leur niveau de densité faible (111 hab. /ha) (Tableau 5), et de l'importance de leur étendue (2 454 ha soit 35% de la superficie urbanisée de la ville) (cf Tableau 5), l'équipement de ces quartiers nécessite des ressources exorbitantes et sans que la rentabilité de celui-ci soit garantie.

⁴⁸ Schéma Directeur d'Aménagement Urbain de Nouakchott Horizons 2010-2020, 2003, p.18.

Tableau 5 : La densité dans les quartiers précaires de Nouakchott.

Types de Quartiers	Population	Superficie (ha)	Densité (hab. /ha)
Kebba			
Kebba d'El Mina	36 640	128	286
Total Kebba	36 640	128	286
Gazra			
Arafat	60 560	410	148
Toujounine	33 650	300	112
Dar Naïm	14 141	178	79
Total Gazra	108 351	888	122
Quartiers lotis sous-équipés			
Riyad	50 000	462	108
Dar Naïm	59 000	756	78
Teyaret Nord	17 600	220	80
Total quartiers LSE	126 600	1438	88
Total général	271 591	2454	111

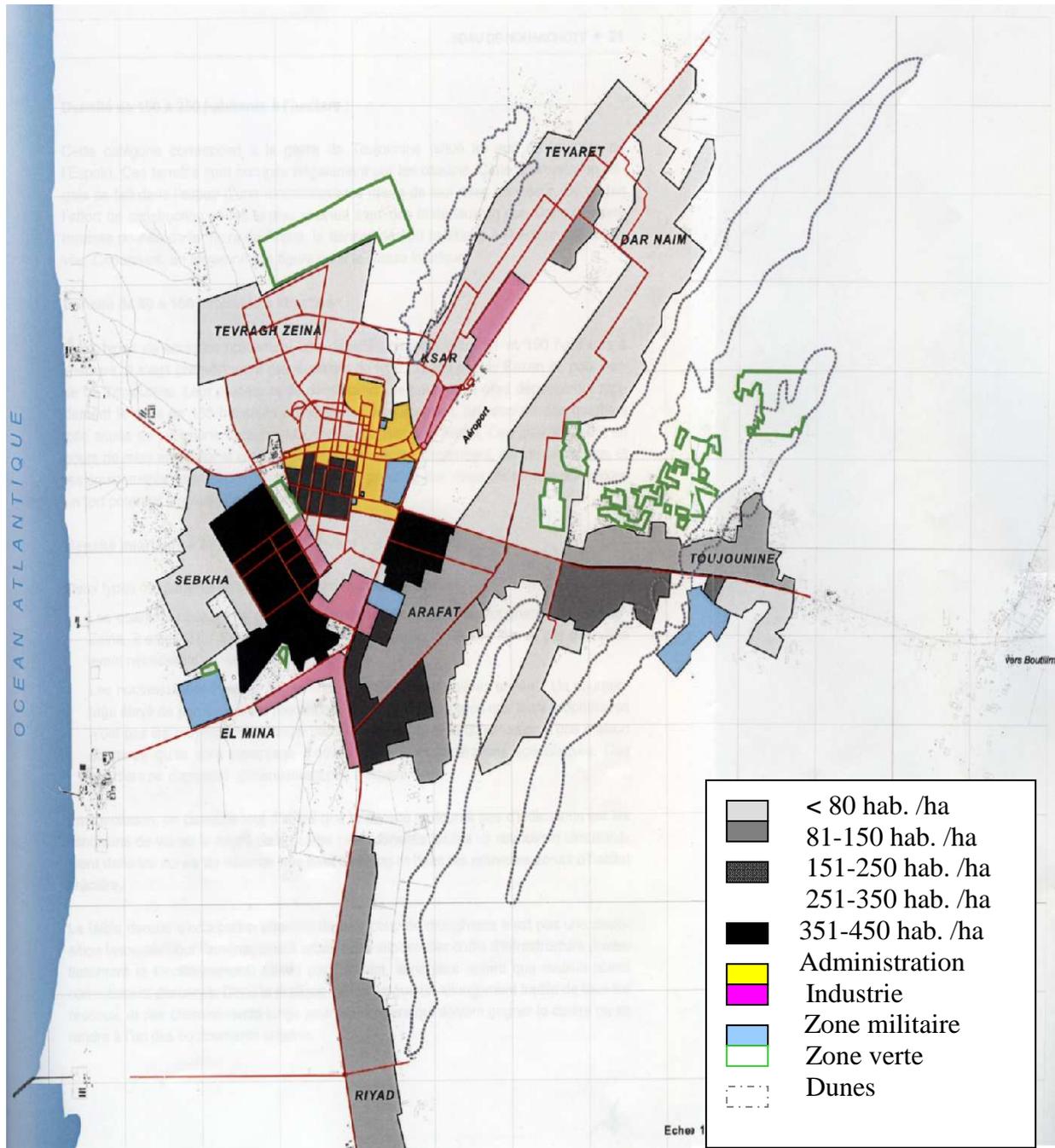
Source : Urbaplan 2000.

La sous-occupation de l'espace urbain à Nouakchott touche directement les quartiers périphériques et lotis de Riyad, de Dar Naïm, de Teyaret Nord, représentant, globalement 1 438 hectares avec une densité moyenne de 88 hab. /ha (cf. tableau ci-dessus). Cette situation de sous occupation de l'espace est très peu propice au développement des infrastructures dans ces zones urbaines, pour la simple raison que la réalisation des infrastructures dans un tel contexte, caractérisé par un éclatement urbain, exige une extension superflue des réseaux pour exaucer

la demande de tous les habitants installés à la périphérie de la ville. Cela nécessite la mobilisation de moyens financiers considérables, car c'est presque l'ensemble des quartiers périphériques de Nouakchott qui est concerné par le sous-équipement. C'est le cas, comme le montre le tableau ci-dessus, pour la *kébbé* d'El Mina (128 ha), les Gazras d'Arafat, de Toujounine, de Dar Naïm (888ha). Une situation de déficit d'équipement maintient les populations de ces quartiers dans une certaine dépendance par rapport aux zones les mieux équipées de la ville.

L'importance des investissements, pour le développement des infrastructures et de tout autre service urbain, est étroitement liée à la structure spatiale de la ville. De ce point de vue, il est beaucoup plus rentable et moins coûteux d'équiper des zones urbaines où les densités sont très importantes que celles caractérisées par une certaine dispersion du bâti et où la contiguïté spatiale est moins évidente. Ce constat est général à toute urbanisation. Sur cette base et pour les raisons précédemment évoquées (extension démesurée des quartiers périphériques, faibles densités), il est encore plus réel à Nouakchott. La situation des quartiers périphériques de la ville compromet la portée des interventions des pouvoirs publics dans leur volonté d'assurer une certaine continuité du service public dans tous les domaines, pour toutes les populations de Nouakchott, quelque soit la localisation géographique de leur quartier.

Carte 5 : Densité des communes Nouakchott.



Source : M.-A. Berthaud (1995), URBAPLAN (2002), fond de carte : BSA

2-2-2-2 Production du cadre bâti et implantation des infrastructures : des discordances

réelles.

Une urbanisation planifiée et régulée établit une corrélation entre le développement des réseaux, l'implantation des équipements et l'évolution des espaces urbanisés. Cette stratégie permet de combiner la production du sol urbain et l'installation des infrastructures et équipements publics. Cela suppose une « *régulation simultanée* »⁴⁹ du processus de l'urbanisation et du développement des infrastructures urbaines. Pour un développement et un aménagement urbains harmonieux, ces deux processus devraient aller de pair. Ainsi, chaque territoire potentiellement urbanisable doit préalablement être soumis à une viabilisation avec la délimitation des parcelles, l'identification des emprises réservées aux futures voies, aux équipements publics, mais aussi la mise en place des réseaux (eau, électricité, assainissement, communication,..., etc.), de sorte à éviter l'éventualité d'un développement des espaces sous-intégrés.

L'option qui s'est imposée pendant des décennies à Nouakchott est bien différente. Dans les faits, il n'y a, en réalité, jamais eu de corrélation entre la croissance spatiale et le développement des réseaux techniques urbains. L'urbanisation de la ville étant réalisée, la plupart du temps, en dehors de tout cadre réglementaire, le cadre bâti s'est diffusé de manière éclatée, nécessitant ainsi un développement excessif des réseaux. Cette dichotomie est, non seulement révélatrice du dysfonctionnement de la planification urbaine, mais également porteuse des multiples problèmes en particulier celui de la ségrégation spatiale.

Ici, des populations, sans autorisation d'aucune sorte, se sont appropriées de vastes zones urbaines dépourvues des services urbains de base et/ou les équipements publics n'existent pas. Alors, pour promouvoir l'intégration urbaine de ces

⁴⁹ DUPUY. G, l'urbanisme des réseaux : théories et méthodes, Armand colin, Paris, 1991, p 34

quartiers, il s'est avéré impératif d'engager progressivement des opérations de viabilisation afin de leur conférer une certaine forme d'aménagement régulier, un aménagement sans lequel l'équipement de ces quartiers ne sera envisageable. En effet, pour ce qui est de l'acheminement des réseaux, de la fourniture des infrastructures sociales de base, il est nécessaire de procéder au préalable à une réorganisation spatiale dans ces zones urbaines où les maisons sont disposées de manière désordonnée et sans respect d'agencement les unes par rapport aux autres. Aux effets nés de la discordance entre la production de l'espace urbain et le développement des infrastructures, tels qu'observés à Nouakchott, s'ajoute un autre problème qui va au-delà de la question de l'équipement des quartiers précaires : il s'agit de la possibilité de valorisation foncière qui est induite par l'installation des infrastructures urbaines dans les quartiers sous-équipés. De nouvelles valeurs foncières peuvent amener des populations pauvres à céder leurs parcelles aux populations les plus aisées. La possibilité d'une telle éventualité a compliqué davantage les actions visant à donner une certaine forme d'intégration urbaine à ces quartiers et à améliorer les conditions de vie de leurs habitants.

Ce double objectif urbanistique et social est d'autant plus difficile à atteindre que les ressources publiques, pour équiper des espaces ne jouissant d'aucune existence légale, demeurent très modestes et que la volonté de mobiliser ces ressources n'est guère affirmée. Du coup, l'intégration urbaine des quartiers informels suppose la mise en place d'un processus complexe dont, l'équipement n'est que le dernier maillon de la chaîne. Il faudrait, en effet, passer d'abord par une phase de régularisation des parcelles et des habitations. Toutefois, cette régularisation foncière ne constitue qu'une étape et non une finalité : elle ne permet pas à elle seule de faire sortir les quartiers concernés de leur sous intégration. Cette régularisation conduirait tout de même à d'autres étapes au cours desquelles, il serait question de restructurer et en fin de compte de doter ces quartiers d'infrastructures urbaines qui leur font défaut.

On voit donc que ce processus qui mène à l'acheminement des infrastructures et équipements urbains dans les quartiers périphériques, est complexe. Il est aussi onéreux : il exige de l'État des efforts financiers très importants. Compte tenu de l'ampleur de la tâche à accomplir, l'État est contraint à définir des priorités, privilégiant dans une première étape la distribution de l'eau potable aux populations par le biais des fontaines publiques, puis la construction des écoles primaires....

2-2-2-3 Équipement des quartiers informels et risque de réactivation de la spéculation foncière.

Afin d'enrayer les séquelles héritées d'une longue période de gestion anarchique des centres urbains, pendant laquelle les logiques individuelles d'appropriation de sol s'étaient érigées en système, l'État mauritanien a engagé plusieurs initiatives notamment la définition d'une stratégie de développement urbain⁵⁰. Dans cette stratégie, pour ce qui est de Nouakchott, l'État s'est donné comme objectif de procéder à la restructuration de la ville et d'engager le processus de densification du tissu urbain⁵¹ en s'assurant la maîtrise du foncier. Cette densification est importante, elle constitue une condition sine qua non pour minimiser les coûts de l'équipement du territoire de l'agglomération. D'autant plus que pour les zones dans lesquelles les densités sont plus élevées, la fourniture des infrastructures urbaines se justifie plus facilement, car la demande y est maximale. L'enjeu est double : créer les infrastructures urbaines, mais aussi rentabiliser ces équipements.

Dans cette perspective de vouloir maîtriser et contrôler la gestion de la ville et d'améliorer les conditions de vie dans les quartiers informels et irréguliers, les

⁵⁰ L'actualisation de la politique urbaine et la recommandation d'une stratégie de développement urbain ; Rapport, Juillet 2000, p 4

⁵¹ Stratégie de développement de la ville ; rapport final, janvier 2001, p11

autorités publiques ont initié un programme de développement urbain étalé sur une période de dix ans (2001-2010)⁵². Dans ce programme, il est surtout question de faire de la résorption des quartiers précaires dans la "Kébbé" et la "Gazra", un des principaux moyens de lutte contre la pauvreté urbaine. Cette opération est d'autant plus importante que ces quartiers occupent 40%⁵³ du territoire de l'agglomération de Nouakchott et des poches de précarité accentuée que s'y matérialisent. L'enjeu est important puisque 44,3%⁵⁴ de la population urbaine de la capitale réside dans ces quartiers.

Ce processus de restructuration et d'équipement des quartiers périphériques et précaires est complexe, car il s'agit de mettre aux normes des espaces occupés illégalement où les maisons ont été conçues dans l'ignorance totale des règles d'urbanisme les plus élémentaires. L'habitat y est précaire et les propriétés disposées de manière désordonnée, sans aucun respect d'une forme d'alignement quelconque. En fin de compte, dans ces quartiers c'est toute l'organisation spatiale qui est à revoir pour adopter un aménagement urbain plus respectueux des normes d'urbanisme et de sécurité.

Ce programme constitue l'épine dorsale de la nouvelle politique urbaine du gouvernement. Il entend donc s'attaquer à la sous-intégration des quartiers périphériques précaires. Cela passera par la sécurisation foncière des habitations mais surtout à la mise à disposition de leurs habitants des infrastructures et équipements adéquats qui leur font cruellement défaut.

⁵² Ibidem

⁵³ DEDOMY.S et CASALIS.A, « Amélioration des quartiers précaires en Mauritanie », Villes et développement, 2003, Paris, ISTD (bulletin N° 60-61), p15

⁵⁴ Étude sur la stratégie de développement des villes de Nouakchott, Nouadhibou et Kaédi (volet : environnemental, sociale stratégique), rapport préliminaire, 2003, p 8

Cet acheminement des services urbains aboutira, naturellement, à la revalorisation des terrains, ce qui va sans doute conférer un pouvoir d'attraction à ces quartiers. Cette revalorisation induite par leur réhabilitation, conduirait à une envolée certaine de la valeur des lotissements et relancerait par la même occasion la spéculation foncière au niveau de cette partie de la ville.

En effet, la restructuration et l'intégration dans le tissu urbain améliorerait à coup sûr la perception des citoyens de Nouakchott « intra-muros » à l'égard de ces quartiers, jadis considérés comme étant ni plus ni moins des zones de relégation pour des populations démunies dont la marginalisation économique et spatiale constituent le quotidien. Ce changement d'image généré par l'installation des infrastructures et équipements urbains, devrait considérablement augmenter le pouvoir d'attractivité de ces quartiers auprès des populations appartenant aux catégories socioprofessionnelles les plus aisées.

La volonté de restructuration, conduisant, à terme, à un aménagement urbain harmonieux et à la mise à niveau des services urbains de base dans les quartiers irréguliers et informels, aussi paradoxal que cela puisse paraître, ne se fera donc pas sans le risque d'éviction des ménages pauvres, qui seront tentés de revendre leurs terrains aux plus riches.

Ainsi, la valeur marchande des terrains allant de pair avec la qualité d'aménagement et des services urbains disponibles, ces quartiers peuvent attirer la convoitise des spéculateurs fonciers, si d'aventure leurs équipements atteignent des niveaux satisfaisants bien évidemment. De ce fait, les populations de ces quartiers étant majoritairement pauvres, constatant que leurs propriétés prennent une certaine valeur, pourraient être tentées de les céder au plus offrant et de se reporter ailleurs en initiant un nouveau cycle d'occupation illégale-régularisation-revente.

Ceci ne manquerait pas de raviver les mécanismes pervers d'une spéculation foncière effrénée et de contribuer inéluctablement à la création d'autres squats. Le risque existe d'une telle évolution qui, par conséquence, compromettrait les efforts et la volonté de planification urbaine et de la gestion de l'espace urbain.

Pour limiter la virulence du marché informel du foncier, qui permettrait aux plus nantis de s'emparer des propriétés des plus pauvres, il est intentionnellement envisagé d'équiper ces quartiers selon des standards techniques très bas, à la hauteur des niveaux contributifs des habitants. Cette stratégie vise à maintenir dans leur quartier ces populations pauvres en réduisant la pression des spéculateurs sur leur propriété. En l'absence de ces précautions, ces populations pauvres, dont la pratique de "gazra" est le seul moyen d'appropriation du sol, initieraient un nouveau cycle d'occupation illégale et amplifierait l'étalement urbain.

3- SEGREGATION SPATIALE ET INEGALITES TERRITORIALES.

La ségrégation spatiale est sans doute l'élément le plus marquant de l'urbanisation des villes en développement. L'extension spatiale rapide, consécutive à la poussée démographique dans ces villes, a aggravé les inégalités entre les territoires urbains, même s'il faut reconnaître une antériorité de ce phénomène de ségrégation spatiale par rapport à l'étalement des populations vers les périphéries urbaines. Ainsi, pour ce qui est de la plupart des villes africaines, Sylvie Brunel a démontré que dès le début (pendant la période coloniale), la conception des villes était guidée par une certaine volonté de séparation des communautés. En effet, l'organisation spatiale est dictée par cette volonté de ségrégation. « *Il faut séparer les quartiers européens modernes de ceux réservés aux autochtones. La ville des colons et ceux des indigènes ne se mélangeaient pas* »⁵⁵.

⁵⁵ BRUNEL. S, L'AFRIQUE, éditions Bréal, 2003, p121

Un constat partagé également par Anne-Marie Frérot, qui voit dans l'organisation spatiale actuelle des centres urbains, caractérisée par un dualisme de plus en plus affirmé, le résultat d'une opposition d'antan entre ville « *coloniale et ville des indigènes* »⁵⁶. Ce dualisme urbain hérité de l'époque coloniale et qui donne lieu, aujourd'hui encore, à ce qui ressemble à une ville à deux vitesses et aux dynamismes internes très différenciés. De cette volonté de séparation, il résulte un fort déséquilibre entre les beaux quartiers, concentrant les commerces modernes, les banques, les administrations, les hôpitaux, les universités, etc, et le reste de la ville. A tel point que dans la plupart de ces pays en développement, l'organisation spatiale des villes se présente comme une forme de juxtaposition des espaces aux niveaux de développement économique très différents.

Partout dans les villes africaines, ce schéma de développement urbain dual s'est souvent imposé et il a été aggravé par la croissance incontrôlée de l'espace urbain. Par contre, à Nouakchott, la conception de la ville n'est pas calquée sur ce même principe de séparation spatiale entre les colons et les indigènes. Contrairement aux autres capitales de la sous région, qui ont leur passé urbain, Nouakchott a été créée pour héberger les institutions d'un État nouvellement indépendant. Donc, il s'agit d'une ville bâtie à partir de rien, ou presque, qu'il faudrait bien peupler, pour lui assurer une certaine viabilité. Ce peuplement n'est pas entaché d'une quelconque volonté de séparer des nouveaux habitants en fonction de leur appartenance à un groupe. Les populations se sont installées de part et d'autre dans les quartiers de "Capitale" (la ville nouvelle) et de Ksar (premier noyau de peuplement). De ce fait, contrairement à bien d'autres capitales africaines, la ségrégation spatiale n'est pas l'héritage d'une politique de séparation mise en place par les colonisateurs, mais elle est directement liée à l'incapacité des autorités mauritaniennes à encadrer le développement urbain de Nouakchott. La ville s'est développée pendant des

⁵⁶FREROT. A-M, 1999, p 36, Op.cit

décennies dans une forme anarchique la plus complète. Cela donne aussi lieu à un développement dual de l'espace urbain mais selon une ségrégation socioéconomique. En effet, on a d'un côté des quartiers centraux mieux équipés et de l'autre une organisation spatiale chaotique au niveau de la périphérie urbaine. Ce dualisme urbain s'est renforcé par l'incapacité persistante des pouvoirs publics à initier des politiques efficaces pour une gestion maîtrisée de la croissance urbaine en rupture avec les pratiques favorisant ce phénomène de ségrégation spatiale.

La croissance démographique en ville, conjuguée à l'aspiration des habitants à la propriété privée du logement, conduit, en général, à un étalement de l'espace urbain. Ce phénomène est général à toute ville qui se veut dynamique, mais il peut prendre des proportions exorbitantes voire inquiétantes dans un contexte où les politiques mises en œuvre, de par leurs extrêmes souplesses, ne parviennent pas à encadrer le développement urbain ou à imposer une gestion rationnelle du foncier. De ce fait, la ville évolue plus vite que les capacités qu'ont des pouvoirs publics à mobiliser les moyens nécessaires à l'équipement des espaces nouvellement urbanisés. Marie-Andrée Buisson et Dominique Mignot⁵⁷ soulignent que, même si ce processus d'étalement des populations qui produit des inégalités territoriales est loin d'être une spécificité des villes africaines, il a pris toutefois une dimension critique au regard du manque généralisé des moyens financiers pour accompagner une urbanisation souvent anarchique.

Le principal défi que les autorités publiques ont à relever est celui d'anticiper et de mieux accompagner les mutations urbaines en termes de création d'infrastructures et d'équipements publics dans les zones où le besoin se fait sentir. C'est de l'équité spatiale dont il s'agit. Mais dans la plupart des villes en développement, cet objectif d'équité spatiale se heurte à la faiblesse des ressources publiques qui ne permettent

⁵⁷ BUISSON, M.-A. et MIGNOT, D., Concentration économique et ségrégation spatiale, 2005, Bruxelles, Editions De Boeck Université, p 246

pas d'entreprendre des réalisations de grande envergure pour faire face à la demande de services publics exprimée par les populations de certaines parties de la ville.

Dans un tel contexte, l'éloignement des limites des agglomérations entraîne inéluctablement une stratification spatiale dans laquelle le centre-ville et ses franges mitoyennes concentrent l'essentiel des infrastructures urbaines, des services publics et des emplois rémunérateurs, au détriment des espaces périphériques où l'offre urbaine demeure dérisoire. En fin de compte, une certaine forme de sélection s'opère au bout de laquelle les ménages défavorisés se retrouvent sur des espaces sous-équipés à la périphérie de la ville.

Cette ségrégation est entretenue et amplifiée par la loi de l'économie urbaine qui met les ménages en concurrence en fonction de leur faculté d'accession au sol urbain. Il découle de cette théorie, une organisation spatiale dans laquelle les parties les mieux équipées de la ville où les prix du foncier sont naturellement plus élevés, ne sont accessibles que par les ménages les plus aisés alors que les moins favorisés sont quant à eux repoussés inexorablement vers les périphéries particulièrement sous-équipées.

3-1 Répartition spatiale des infrastructures et équipements urbains à Nouakchott.

Nouakchott, dans la course frénétique à l'étalement de son tissu urbain, n'a pas seulement permis la production de l'espace de résidence pour faire face à l'explosion démographique de sa population urbaine. Elle a aussi favorisé la création des nombreux quartiers sous-intégrés au niveau de ses parties périphériques principalement. Ce processus d'extension urbaine s'est doublé d'une forme de relégation des populations défavorisées dans les parties les moins

équipées de la ville. En somme, cette forte croissance spatiale périphérique n'a pas été accompagnée d'un développement significatif des infrastructures d'équipement de services publics surtout dans les territoires nouvellement urbanisés. Cette réalité maintient les populations de ces quartiers périphériques dans une situation de dépendance absolue par rapport au centre-ville. Ce centre-ville regroupe par contre l'essentiel des ressources et des opportunités diversifiées dont dispose la ville.

3-1-1 Infrastructures et équipements en services publics : une répartition déséquilibrée entre centre-ville et quartiers périphériques.

Sans pour autant en être la principale cause, l'étalement démesuré de l'espace urbain à Nouakchott a amplifié la distorsion entre le centre et ses franges les plus proches et la périphérie en matière d'équipement. En effet, en observant la physionomie de la répartition des infrastructures et équipements urbains, on peut déceler un profond déséquilibre entre les quartiers centraux qui concentrent des principaux pôles d'activités économiques et politico-administratifs et le reste de la ville. Dans cette partie centrale de la ville se localisent les plus importants établissements commerciaux, des sièges des banques, des grands centres socio-médicaux, des centres d'enseignement supérieurs et secondaires. À ceux-là, il faut ajouter la présence de l'ensemble des représentations des organisations gouvernementales et non gouvernementales mais aussi diplomatiques. Cette localisation massive d'équipements publics et privés confèrent à cette partie de la ville une dynamique particulièrement importante, ne serait ce que par rapport aux différents flux qu'elle est susceptible de capter.

De par son caractère de vitrine, le centre-ville de Nouakchott, en tant que pôle névralgique de l'économie du pays, le lieu où se redistribuent les richesses nationales et où se construit la nation mauritanienne, jouit d'une attention

particulière des pouvoirs publics. Ceci fait que cette zone relativement restreinte, rapportée à la taille de la ville, supporte l'essentiel de l'offre urbaine en matière d'équipements et d'infrastructures publics. À titre d'exemple, la partie la plus dense du réseau routier se trouve effectivement dans ce périmètre que représente le centre-ville.

De l'autre côté, au contraire la croissance rapide et non planifiée des quartiers périphériques (comme Toujounine, Teyaret, Riyad,...) ne s'est pas accompagnée d'un déploiement suffisant des équipements structurants. Il ne s'agit pas de redéployer une partie des infrastructures du centre vers la périphérie, mais de mettre à niveau l'équipement de ces territoires qui manquent de l'essentiel. La tâche est ardue d'autant plus que la forte croissance spatiale induit des coûts exorbitants pour acheminer les différents types de réseaux (eau, électricité, assainissement), les centres de soins spécialisés, etc. En outre, la faiblesse générale de la densité urbaine dans ces quartiers rend davantage difficile une situation déjà compliquée, car exigeant une mobilisation d'importants moyens financiers et techniques pour équiper des territoires peu à peu marginalisés.

La production de l'espace urbain n'a pas suscité un mouvement simultané de déploiement des infrastructures et des équipements vers des espaces nouvellement urbanisés. Qu'ils soient lotis ou non, le sous-équipement est, donc, une caractéristique commune à l'ensemble des quartiers périphériques de Nouakchott. Des quartiers relativement peu denses qui s'étendent sur des vastes superficies souffrant du manque généralisé d'infrastructures et de services publics qui le maintiennent dans une situation de dépendance vis-à-vis du centre-ville.

Ce sous-équipement est imputable à leur mode d'urbanisation et à l'incapacité de créer une relation dynamique entre la production du cadre bâti et la création supplémentaire des nouvelles infrastructures urbaines. De fait, à Nouakchott,

L'accentuation de la ségrégation spatiale est allée de pair avec le développement spatial périphérique mal maîtrisé de la ville, qui a contribué à amplifier les inégalités territoriales entre les quartiers centraux et ceux de la périphérie urbaine où l'offre urbaine est maintenue à un niveau très bas. Une situation qui, pour se soustraire à la contrainte spatiale, pousse de nombreuses catégories de populations à se livrer à de longs déplacements pour rejoindre le centre-ville. L'exemple du quartier de Riyad est révélateur du dualisme du paysage urbain de Nouakchott. Riyad est une commune lotie qui s'étend sur une vaste superficie à la périphérie sud de la ville. Cette commune comme tant d'autres (Toujounine, Dar-Naïm, Teyaret) doit son existence à la furie spéculative sur le foncier qui a poussé les autorités de Nouakchott à procéder au lotissement et à la régularisation des espaces illégalement occupés pour accueillir principalement les populations défavorisées de la ville. Ces interventions des pouvoirs publics ont eu lieu sur des espaces très excentrés et loin de la ville et de ses axes bitumés, c'est-à-dire, dans des territoires isolés n'étant traversés que par des flux relativement faibles de personnes et de biens et de surcroît mal reliés à la ville. C'est le contraire à Toujounine où la route de "l'espoir", reliant Nouakchott à une partie de l'arrière-pays, sur son passage a permis l'émergence d'un pôle d'activités économiques secondaires au niveau de cette commune. Il faut tout de même signaler que ces activités restent circonscrites essentiellement le long de cette route. Cela confère une certaine dynamique mais très localisée. Par contre à Riyad l'activité de commerce est restée à l'état très embryonnaire. Dans cette commune dépourvue de grands équipements urbains, l'activité économique de ce quartier se limite au commerce de subsistance. Même la présence de la gare routière interurbaine n'a pas servi à donner à cette commune une dynamique interne particulière ni à attirer des flux importants.

Pour atténuer les effets de la marginalisation spatiale vis-à-vis de certaines populations habitant les zones sous-intégrées, le gouvernement mauritanien, dans son programme de lutte contre la pauvreté, a consacré un volet aux quartiers

périphériques pauvres de Nouakchott. Ces interventions ont été confiées au *commissariat aux droits de l'Homme, à la lutte contre la pauvreté et à l'insertion*, à qui, le gouvernement a assigné deux missions importantes à savoir⁵⁸ :

- *Promouvoir une politique nationale visant l'éradication de la pauvreté par la promotion de l'emploi et la répartition équilibrée des services sociaux de base ;*

- *Veiller à l'intégration des couches vulnérables de la population dans le processus de développement et promouvoir des approches de développement basées sur la solidarité des collectivités et des individus et sur la pleine mobilisation de leurs capacités humaines et matérielles.*

À Nouakchott, ces missions se traduisent, par la mise en œuvre en 1998 d'un programme prioritaire et ambitieux en direction des quartiers périphériques pauvres. Ce programme avait pour objectif d'assurer une plus grande accessibilité aux infrastructures sociales et de créer des emplois. Dans cette perspective, le gouvernement a ciblé tout d'abord les quartiers périphériques lotis de la ville et est intervenu pour la mise en place des pôles intégrés de développement, bénéficiant de boutiques communautaires, mais aussi de l'aménagement de pistes éclairées pour améliorer l'accessibilité de ces zones. Dans la seconde phase de son programme, le gouvernement entendait créer des conditions optimales de recasement des populations installées sur certaines parties non loties de ces quartiers périphériques. Les réalisations entreprises dans ce cadre visent la construction des infrastructures scolaires et sanitaires, mais aussi d'autres équipements communautaires.

⁵⁸ Élaboration d'une stratégie et d'un programme d'amélioration des conditions de vie dans les quartiers spontanés et sous-équipés de la ville de Nouakchott, rapport diagnostic, Urbaplan, Mai 2000, p 34

L'intervention des pouvoirs publics a permis la construction de 51 bornes fontaines dans les quartiers périphériques lotis et de 15 bassins d'eau dans les parties non loties. En plus de ces réalisations, 24 kilomètres de route ont été construites pour contribuer au désenclavement de ces quartiers. Ces initiatives répondent au besoin de mettre à niveau l'équipement des quartiers périphériques pauvres de Nouakchott, mais aussi d'améliorer les conditions d'accès des populations aux infrastructures de base et leur accessibilité au reste de la ville.

3-1-2 Des inégalités territoriales aux inégalités d'accès à la ville et aux services publics.

D'une manière générale, l'urbanisation de Nouakchott ne s'est pas déroulée dans un cadre réglementaire de planification urbaine. Le non respect de ce cadre réglementaire a contribué pour beaucoup aux inégalités spatiales entre les territoires urbains. Au cours de ces dernières décennies, la ruée, des populations rurales vers la capitale n'a fait qu'empirer la situation. Ainsi, pour accueillir ses nouvelles populations, la ville de Nouakchott n'a jamais cessé de repousser les frontières de son périmètre urbain. En conséquence, au cours de ce processus d'étalement urbain, il s'est mis en place un phénomène de tri social par lequel les populations défavorisées ne pouvant se procurer des logements dans les parties les mieux équipées de la ville, ont été contraintes de s'installer dans des zones sous-équipées.

Dans les sociétés développées, en Europe en particulier, le désir de délocalisation du ménage vers les périphéries lointaines est toujours précédé par un arbitrage au cours duquel sont mis en concurrence un certain nombre de facteurs qui influent sur la décision finale. Dans ce cas précis, la taille du logement, le prix du foncier et l'accessibilité à la ville et à ses ressources, sont autant d'éléments qui interviennent pour structurer le choix. Dans ce processus, les progrès techniques dans le domaine

des transports et la démocratisation de l'automobile, en procurant une accessibilité facilitée, ont largement favorisé la périurbanisation des ménages. En effet, compte tenu de l'accessibilité procurée, un nombre de plus en plus important de citoyens n'hésite plus à partir s'installer dans les périphéries lointaines quitte à garder leur emploi dans la ville. La possibilité de se déplacer dans des conditions optimales accroît la capacité d'accessibilité des individus qui peuvent aller plus vite et plus loin en dehors de leurs quartiers d'habitation. L'accessibilité se présenterait, comme une opportunité permettant d'élargir la pratique spatiale de tout un chacun et, donc, de pallier, dans une certaine mesure, le déficit de l'offre urbaine dans le quartier d'habitation. Autrement dit, l'accessibilité serait un moyen d'atténuer les effets de l'inégalité territoriale.

En Afrique en général et à Nouakchott en particulier, le processus aboutissant au choix de la localisation résidentielle n'est pas soumis au même modèle d'arbitrage (si arbitrage il y a) que dans les pays développés. Dans ce processus, le niveau d'équipement du quartier, l'accessibilité à la ville et au quartier, ne semblent pas être des facteurs décisifs dans le choix. Encore faudrait-il que les ménages aient le choix, car la plupart de ces habitants qui a peuplé les quartiers périphériques de Nouakchott, vient pour l'essentiel des zones sinistrées par plusieurs cycles de sécheresses. Ces réfugiés climatiques qui ont tout perdu (récoltes et cheptels) se sont installés là où cela leur semblait possible en attendant une assistance humanitaire des pouvoirs publics. C'est la stratégie de "se loger d'abord" qui a pris le pas sur toute autre considération.

Des enquêtes effectuées auprès des ménages dans certaines capitales africaines montrent que l'accessibilité est loin d'être un critère prédominant dans le choix de la localisation résidentielle. En effet, les enquêtes réalisées à Bamako (Malou 1996), à Yaoundé (GRET 1997), à Dakar (Kane 1999) et (Syscom 2001), ont permis de déceler que ni la quantité et encore moins la qualité de l'offre urbaine n'occupent une place

prépondérante dans les stratégies résidentielles⁵⁹. Dans les cas où les ménages étaient en position de choisir leur quartier de résidence, les critères les plus souvent mis en avant semblent avoir été la quête de "l'entre-semblable" (proximité avec la famille et les amis), mais aussi l'aspiration à la propriété quitte à s'installer dans des zones sous-équipées ou à faible niveau d'accessibilité.

À Nouakchott, au fur et à mesure des flux migratoires et par ajout des nouveaux espaces squattés, la ville grandit, sans que l'offre urbaine d'infrastructures et équipements urbains ne soit adaptée à la nouvelle donne. Cela pose, tout naturellement, un véritable problème d'accessibilité des ménages installés sur les zones les plus excentrées par rapport aux services publics et aux autres ressources de la ville. De ce fait, à la marginalisation économique, s'ajoute la marginalisation spatiale qui, du fait de leur accès limité à la ville, contraint ces populations défavorisées à vivre sur des territoires sous-équipés et mal connectés au reste de l'espace urbain.

La très forte centralité urbaine à Nouakchott n'a pas été compensée par un développement significatif des infrastructures de transports qui aurait pu procurer une meilleure accessibilité à la ville et à ses ressources diversifiées pour des populations en proie à une certaine forme de relégation spatiale. Cela explique la nécessité de repenser la ville sous l'angle de l'intégration urbaine des quartiers afin de rendre la ville accessible à tout un chacun. C'est loin d'être le cas actuellement à Nouakchott où les habitants des quartiers comme Riyad ou Teyaret vivent des situations de sous-intégration évidentes. Ces populations voient leur niveau d'accessibilité à la ville limité par la faiblesse de la desserte de leur quartier par les transports publics, mais aussi par l'absence ou la faiblesse de leurs revenus les contraignant à limiter leur accès aux rares transports disponibles.

⁵⁹ GODARD. X, 2002, « Mobilités quotidiennes et accès au logement : questions d'articulation à partir d'observations africaines », *L'accès à la ville ; les mobilités spatiales en questions*, L'Harmattan, p 104

3-1-3 Dualisme urbain et pression sur les équipements du centre-ville de Nouakchott.

Le développement dual de l'espace urbain est source de déséquilibres de plus en plus prégnants à Nouakchott, entre les quartiers centraux et les périphéries sous-équipées. Ces disparités spatiales, à leur tour, jouent incontestablement en faveur de l'accentuation des inégalités sociales et d'accès aux opportunités offertes par la ville en fonction de la localisation résidentielle des populations. Ainsi, ces populations n'ont pas les mêmes conditions de vie et d'accessibilité au centre selon qu'elles résident dans le centre ou dans ses franges voisines ou bien qu'elles sont reléguées en périphérie, là où l'offre urbaine demeure dérisoire. L'accessibilité au centre, à ses équipements, à ses emplois, constitue pour les populations défavorisées une opportunité leur permettant d'améliorer leurs conditions d'existence.

Le centre-ville de Nouakchott affichant un poids primatial important, fait de lui, un pôle d'attraction de premier plan vers lequel converge l'essentiel des flux issus des quartiers périphériques principalement. Il suffit pour s'en convaincre de se positionner au niveau des sorties de la ville aux heures de pointes (le matin et en début de soirée) pour constater l'ampleur du phénomène.

L'enquête effectuée en 2005⁶⁰ dans le cadre de la réalisation du premier plan de déplacement de Nouakchott permet de mieux se rendre compte de l'importance de ces migrations pendulaires. En effet, le matin entre 7h30 et 9h un flot ininterrompu de piétons, de minibus bondés, de taxis collectifs, déferle vers le centre alors que le trafic est quasi nul en sens inverse. Il faut attendre la fin de journée, c'est-à-dire entre 17h et 19h, pour voir le reflux massif des populations du centre vers les périphéries de la ville. En résumé, on note des quartiers périphériques vidés de

⁶⁰ Étude du plan de déplacements de Nouakchott, rapport technique, décembre 2005.

leurs populations en journée, un centre qui vit au rythme des heures de travail dont la dynamique interne est de moindre importance la nuit, contrairement à d'autres capitales africaines. La ségrégation spatiale est caractéristique de l'urbanisation de Nouakchott, induit une pression de plus en plus accrue sur les équipements et infrastructures qui se trouvent concentrés dans le centre-ville. Les capacités d'accueil des équipements n'étant pas extensibles à l'infini, il n'est pas rare d'observer de nombreux points de congestion au niveau du centre-ville. La plupart des carrefours, les pénétrantes et certaines parties de la voirie autour du centre-ville sont soit saturées, soit proches de la saturation aux heures de pointe. Cette attraction des flux vers le centre-ville exerce des pressions supplémentaires sur les hôpitaux, sur les transports collectifs, mais aussi sur les grands marchés de la ville.

4. CONCLUSION.

En Mauritanie, l'urbanisation s'est déroulée, pendant des décennies, dans l'indifférence, voire l'ignorance des règles les plus élémentaires de la planification urbaine. Dans ce pays plus qu'ailleurs, les villes ont profondément changé mais les capacités des institutions en matière de planification, d'encadrement de l'aménagement urbain et, plus largement, de la gouvernance urbaine sont restées à l'état embryonnaire. Ainsi, l'absence d'une stratégie globale intégrant les enjeux et les mécanismes à l'œuvre pour assurer un développement urbain rationnel, l'improvisation ont, pendant trop longtemps, pris le pas sur une gestion dynamique et durable du secteur urbain. Une politique urbaine claire, en cohérence avec les défis qui sont posés aux villes, aurait pourtant permis de mieux agir pour accompagner l'évolution des territoires urbains et au-delà promouvoir une meilleure programmation du développement urbain. L'absence d'une telle politique se traduit dans les faits par un développement anarchique de la structure urbaine induite et par une prolifération des quartiers spontanés et précaires autour des grandes villes. Aujourd'hui encore, la résorption des quartiers insalubres mais aussi l'amélioration des conditions de vie des populations qui y vivent à travers une fourniture adéquate des services publics de base continuent de poser aux villes des problèmes difficilement surmontables. Le cas de Nouakchott est particulièrement préoccupant. En effet, la situation de cette ville, caractérisée par la présence des quartiers informels, sous-intégrés et sous-équipés constituant une ceinture d'habitats précaires autour du noyau loti, symbolise à elle seule les effets du manque de planification urbaine. Étant donné que la croissance spatiale de cette ville s'est faite de manière irrationnelle, cela a conduit à une dispersion des demandes d'équipements et d'infrastructures, en tout genre, et se traduit, en termes de mobilité quotidienne, par une certaine forme de relégation et de sous-intégration pour les populations des quartiers mal desservis par les transports urbains.

CHAPITRE II

ORGANISATION URBAINE ET MOBILITE QUOTIDIENNE.

La ville et la mobilité appartiennent à un système dans lequel les interactions peuvent être multiples mais aussi permanentes. En effet, la configuration de la ville, l'organisation de ses composants et les caractéristiques de ses populations ne sont pas sans conséquences sur le fonctionnement du système de transports et les modèles de déplacements. C'est pour cette raison que nous avons jugé nécessaire dans ce chapitre, après avoir procédé à l'analyse thématique de la mobilité, de mettre en exergue les interférences entre l'organisation urbaine et le système de déplacement. Enfin, nous allons montrer comment la mobilité participe à la formation du territoire ou à la maîtrise de celui-ci.

1-COMPREDRE LA MOBILITE QUOTIDIENNE.

Au-delà de la dimension la plus restrictive de la mobilité, correspondant au déplacement, la compréhension de cet objet ne peut se faire sans la déclinaison de l'ensemble des paramètres qui interviennent et qui façonnent le comportement de mobilité.

1-1 La mobilité : une notion générale à acceptations multiples.

La mobilité est un terme très générique qui désigne le mouvement, tout changement de localisation, de statut, etc. Dans le dictionnaire "Petit Larousse", elle est définie comme étant « *la facilité à se mouvoir, à changer, à se déplacer* ». De cette définition générale, il paraît légitime que la mobilité soit utilisée dans des champs disciplinaires autre que la géographie pour caractériser des objets d'étude n'ayant pas de rapport direct avec le déplacement. La priorité dans notre travail est de chercher à comprendre les relations que les populations entretiennent avec les

territoires de leur quotidien, et à travers leurs pratiques spatiales, se rendre compte de leurs aptitudes à accéder aux ressources diversifiées qui s’y trouvent. Ceci amène, logiquement, à ne retenir que les acceptions ayant un rapport aux mouvements des personnes et des biens dans l’espace d’où la nécessité pour nous, de nous intéresser au préalable aux mobilités spatiales en générale et à la mobilité quotidienne en particulier qui est l’objet de notre étude.

Jean Pierre Orfeuil⁶¹ décrit la mobilité quotidienne comme étant l’ensemble des déplacements allers-retours à moins de 80 kilomètres à vol d’oiseau du domicile (à peu près 100 kilomètres). Elle est la somme de l’ensemble des déplacements effectués par un individu, qui quitte son domicile dans le but de réaliser un certain nombre d’activités, et impérativement d’y revenir dans la même journée, après avoir accompli (ou pas) les tâches qui ont motivé ces déplacements. Cette définition avancée par Jean Pierre Orfeuil s’avère restrictive, parce qu’elle se focalise exclusivement sur la distance de déplacement. Donc, la retenir revient à exclure tout déplacement dont la distance du trajet dépasserait ce plafond de 100 km, même si le principe du retour, le même jour, au domicile est garanti. Or, compte tenu de la dissociation des lieux de travail et de résidence, mais aussi du développement des infrastructures rapides, des distances de plus en plus grandes sont quotidiennement parcourues sous la forme d’allers-retours domicile-travail. En conséquence, sans pour autant remettre en cause la pertinence de la définition de la mobilité quotidienne faite par Jean Pierre Orfeuil, il est nécessaire de remarquer l’absence de toute notion de vitesse, qui est un élément fondamental dans les déplacements des personnes. En effet, la vitesse permet, non seulement, d’apprécier les conditions dans lesquelles les déplacements se font, mais aussi d’évaluer leurs portées. Grâce aux progrès techniques réalisés dans les transports, en terme d’augmentation de la vitesse de déplacements en l’occurrence, la faculté d’aller plus vite a procuré aux

⁶¹ ORFEUIL.J-P., 2000, « La mobilité locale : toujours plus loin et plus vite » ; Les territoires de la mobilité, Dir. BONNET. M, Paris, PUF, p 53

individus la possibilité de réévaluer la portée de leurs déplacements en se permettant d'aller plus loin avec un budget-temps relativement constant. Il faut toutefois remarquer que cette définition de la mobilité quotidienne pourrait, dans une certaine mesure, parfaitement convenir dans les pays en développement, là où les moyens de transports disponibles ne permettent guère d'aller plus loin sans hypothéquer le retour au domicile à la fin de l'activité quotidienne. En revanche, elle deviendrait discutable si d'aventure la vitesse de déplacement connaissait une amélioration sensible.

Marc Wiel, quant à lui, après avoir choisi de désigner les lieux d'origines et de destinations des déplacements comme étant des composants urbains et de les qualifier de lieux de coprésence, définit la mobilité quotidienne comme étant « *le passage concret d'un lieu de coprésence à un autre pour réaliser les interactions sociales* »⁶². La mobilité n'est pas une fin en soi. En effet, l'individu se déplace pour exécuter un programme d'activités particulier ou pour accéder aux différentes ressources réparties d'une certaine façon dans l'espace urbain. Donc, c'est dans ce besoin absolu, ou cette nécessité pour l'individu à vouloir accéder à cet ensemble de lieux, pour profiter des ressources qui s'y trouvent, que se crée l'interaction sociale. Francis Baucire a même qualifié l'interaction sociale comme étant le produit de la mobilité, et d'affirmer, dans le même ordre d'idée, que « *cette interaction sociale est indispensable à la cohésion de la société et au vivre ensemble* »⁶³. Ceci fait de la mobilité un acte social qui pousse les individus à entrer en relation. C'est d'ailleurs le point de vue de Vincent Kaufmann qui soutient que la mobilité est un « *acte social indispensable à l'intégration et à toute participation* »⁶⁴. La définition de la mobilité quotidienne comme étant un acte social est pertinente, à tout point de vue, dans la

⁶² WIEL. M., 2002, Ville et automobile, Descartes & cie,

⁶³ BAUCIRE. F, 2007, la mobilité au centre de l'urbain, Compte rendu de la journée de la d'étude sur la mobilité et développement urbain organisée par l'ADP. p.13

⁶⁴ KAUFMANN. V, 2000, Mobilité quotidienne et dynamiques urbaines : la question du report modal, Presses Polytechniques et Universitaires Romandes

mesure où elle ne fait référence qu'à la finalité même du déplacement, quelques soient les conditions dans lesquelles il a été effectué.

Aujourd'hui, les problèmes inhérents au système de transports, font de la mobilité quotidienne un défi de taille que les villes doivent, constamment, relever, à défaut de quoi, de graves dysfonctionnements se produisent dans l'espace urbain. Cela se traduit, dans le cas où les conditions de mobilité sont très favorables, par l'accentuation du phénomène de périurbanisation, une situation rendue possible par les progrès dans les transports, mais surtout par la banalisation de la voiture individuelle dans les sociétés développées. Partout dans les villes des pays développés, l'augmentation du taux de motorisation des ménages est allée de pair avec l'étalement des espaces urbains. Cette croissance du taux de motorisation des ménages n'est pas sans conséquences sur le degré de congestion du trafic qui influence lui-même le niveau de pollution urbaine à la fois en termes de rejets carboniques des voitures et en termes de nuisances sonores, etc.

Dans les villes sous développées, là où les conditions des déplacements sont moins favorables, l'incapacité à proposer une offre de transport satisfaisante, se traduit par des profonds déséquilibres entre les territoires urbains, à l'intérieur desquels, les populations les plus démunies seraient enfermées dans un cercle infernal : déficit de transport qui les pousserait à une intégration urbaine de proximité, situation qui réduirait leurs accès aux opportunités diversifiées de la ville. Pourtant cet accès est nécessaire à l'intégration urbaine de ces populations qui, pour améliorer leurs conditions d'existence, doivent disposer d'une accessibilité satisfaisante à la ville.

Que les conditions de sa réalisation soient favorables (explosion de la motorisation individuelle) ou difficiles (repli sur une pratique spatiale de proximité), la mobilité quotidienne, dans tous les cas, produit des problèmes qui nécessitent une mobilisation constante des autorités urbaines à la hauteur des mutations

observables dans les villes. Encore faut-il remarquer qu'il n'existe pas un remède miracle transposable d'une ville à l'autre, et c'est bien là, toute la difficulté de proposer des solutions efficaces aux problèmes liés à la mobilité quotidienne. En raison de cette difficulté de transférabilité des solutions, il est plus que jamais nécessaire de mieux prendre en compte les spécificités locales pour ensuite mettre en place un dispositif susceptible d'influer sur les comportements de mobilité des populations ou répondant au mieux à leurs aspirations.

1-1-1 Des mobilités spatiales à la mobilité quotidienne, un jeu d'interaction permanente.

La mobilité est un terme qui est utilisé pour qualifier bien des réalités fondamentalement différentes. C'est un concept, un terme général qui désigne tout changement de localisation, d'état, de statut. En ce sens, la mobilité peut être l'objet d'étude de plusieurs champs disciplinaires. Reste que, les problèmes qui sont les siens, en termes de pollution ou des nuisances liées aux transports, mais aussi en termes d'enclavement ou manque de desserte de certains territoires urbains, font de la mobilité avant tout un sujet de prédilection des chercheurs en géographie. En définitive, la mobilité est une réalité principalement d'ordre spatial, parce qu'elle participe à la maîtrise du territoire.

La mobilité peut être professionnelle, c'est alors du changement de statut qu'il s'agit, c'est-à-dire le passage d'un rang social à un autre. Ce changement n'est pas sans conséquence sur les autres formes de mobilités de la personne promise à une progression hiérarchique au niveau de son travail. Ce changement de statut entraîne nécessairement une réévaluation du niveau de revenu, qui peut pousser le promis à prétendre à des aspirations nouvelles, telles que l'éventualité de changer de domicile et de mode de déplacement au quotidien. En fin de compte, l'acquisition du nouveau statut déclencherait un processus entraînant une mobilité résidentielle qui, en fonction de la nouvelle localisation du ménage et de

l'augmentation du niveau de revenu, susciterait l'adoption d'une nouvelle pratique de mobilité quotidienne. Cela laisse supposer une forte interaction entre les différentes formes de mobilité.

En ne retenant que la dimension spatiale, la mobilité peut, en fonction des rythmes et des temporalités, signifier, là encore, des réalités bien différentes. Donc en fonction du désir de retour au lieu d'origine de déplacement, ou non, la mobilité spatiale peut prendre plusieurs formes : les migrations, les voyages, la mobilité résidentielle, la mobilité quotidienne. De ce point de vue, Vincent Kaufmann estime qu'« *une mobilité spatiale est différente d'une autre par l'intention du sujet à revenir rapidement au lieu de départ ou au contraire, et par la portée spatiale du déplacement* »⁶⁵.

Sur cette base, la mobilité est quotidienne lorsqu'un individu effectue un déplacement en relation avec un programme d'activité quotidienne et au bout duquel il revient au domicile. On parle de voyage, quand il est question des déplacements interrégionaux ou internationaux, mais avec une ferme volonté des individus de revenir à leur point de départ et dans les délais les plus raisonnables possibles. Si la migration est le changement définitif de pays, de continent et sans intention de retour rapide, la mobilité résidentielle, quant à elle, est le changement de la localisation du domicile au sein d'un même bassin de vie.

À un moment ou à un autre, chacune de ces formes de mobilité spatiale entraîne ou occasionne une ou d'autres formes de mobilité spatiale. Ainsi, toutes ces différentes mobilités spatiales interagissent entre elles. Marie-Claude Brulhard et Michel Bassand remarquent que « *les divers flux de mobilité ne sont pas isolés les uns des autres, mais entretiennent entre eux des rapports de causalité, de complémentarité, de subsidiarité,*

⁶⁵ KAUFMAN.V, 1999, Mobilités et vie quotidienne : synthèse et questions de recherche, revue 2001PLUS n°48.

de substitution, d'incompatibilité, etc. »⁶⁶. Un voyage suscite forcément une mobilité quotidienne pendant la durée du séjour, dans la mesure où, sur le lieu de séjour, la nouvelle organisation de la vie quotidienne nécessite la mise en place d'un programme d'activités qui exige un certain nombre de déplacements quotidiens. Il faut également remarquer que le changement de localisation résidentielle se traduit impérativement par une modification de la pratique de mobilité quotidienne.

Selon le contexte, la mobilité peut être utilisée pour expliquer plusieurs types de déplacements physiques dans l'espace. Étant donné que la ville est le terrain d'expérimentation de cette recherche, la réflexion est axée sur la mobilité quotidienne. Si la recherche ayant comme objet d'étudier les migrations régionales ou internationales n'est pas nouveau, la mobilité quotidienne en tant que objet d'étude, en était encore à ses débuts, il y a très peu. Selon Alain Bieber⁶⁷, ce concept de mobilité quotidienne, au début des années 70, a été décrié tant du côté des ingénieurs qui préféraient le terme de "déplacement" pour spécifier le même objet, que du côté des urbanistes qui n'utilisent le terme de mobilité que pour parler de la mobilité résidentielle. Tous étaient, à l'époque, réticents par rapport à l'apparition de ce concept nouveau et ont, tour à tour, mis en garde contre la confusion ou la complication que cela pourrait engendrer dans l'objet d'étude de l'urbanisme ou des transports. Les uns y voient une volonté de remettre en cause une décennie de travail sur la notion de déplacement et les autres veulent préserver un concept proche, celui de la mobilité résidentielle.

⁶⁶ BRULHARDT. C et BASSAND. M, In KAUFMANN.V, 1999, Mobilité et vie quotidienne : synthèse et questions de recherche, rapport, centre de prospective et de veille scientifique, Direction de la recherche et des affaires scientifiques et techniques. Ministère de l'équipement, des transports et du logement, revue 2000 PLUS, N° 48, p 8

⁶⁷ BEBIER .A, 2002, l'accès à la ville : les mobilités spatiales en questions, L'Harmattan ? p 1

1-1-2 Étude de la mobilité, une approche en profonde mutation.

Pendant longtemps, les travaux sur la mobilité se sont limités à sa dimension la plus restrictive qu'est le transport. Ceci a fait de l'étude de la mobilité la chasse gardée des ingénieurs qui ne s'intéressent de toute évidence qu'à l'aspect technique. La priorité a été accordée à la mise en œuvre des grandes infrastructures de transports et à l'optimisation de leurs aires de chalandise sur le territoire, de façon à minimiser les coûts de transports. Avec l'apparition des nouvelles préoccupations liées à la complexification de la ville et des pratiques spatiales, l'objet d'étude de la mobilité s'est renouvelé avec l'apport des sciences sociales.

La démarche basée sur la théorie de l'action économique rationnelle ne suffit plus pour dimensionner les infrastructures de transports et le principal souci devient, désormais, la compréhension du comportement de mobilité pour mieux prévoir la demande. Étant donné que toute politique efficace et durable au niveau des transports ne saurait être possible sans la compréhension des comportements de mobilité, il devient capital de placer les individus avec leur hétérogénéité et leurs représentations au centre des études. À partir de ce moment, l'intégration de la dimension sociale de la mobilité s'est imposée comme une évidence.

1-1-3 Du déplacement à la mobilité quotidienne.

L'un faisant partie intégrante de l'autre, la mobilité et le déplacement bien que souvent employés aux mêmes fins, sont deux notions qui expriment des réalités différentes. Le déplacement ne représente qu'une infime partie de la mobilité exprimée, et la mobilité quotidienne d'un individu correspond à la somme de tous les déplacements effectués par celui-ci au cours d'une journée. Ces déplacements sont liés pour l'essentiel aux activités indispensables à la vie quotidienne des individus. Justement, c'est pour réaliser des activités spatialement définies qu'un

nombre de plus en plus important de déplacements est entrepris, tous les jours, par les individus qui quittent leur domicile pour des destinations diverses. En ce sens, le domicile se présente comme le lieu où s'organisent la plupart de ces déplacements. Chacun de ces déplacements est caractérisé par un motif, un point de départ et une destination. Ils se distinguent entre eux par, les modes de transports utilisés, leurs portées, leurs formes. En réalité, les échelles de déplacements et leurs structures sont déterminées par le positionnement de l'individu qui les réalise dans les différentes sphères de la société.

Le niveau de revenu et le mode de vie déterminent, pour une part importante, la pratique de mobilité des individus et définissent les formes de leurs déplacements quotidiens. Ce postulat est soutenu par Alain Bonnafous⁶⁸ qui est parvenu à établir une relation étroite entre les déplacements, à travers leur portée spatiale et les caractéristiques socio-économiques des individus. Il ressort de son étude que l'importance de la portée spatiale des déplacements est proportionnelle au niveau de l'ascension des individus dans la sphère sociale. Il a démontré que les actifs, qu'ils soient hommes ou femmes, ont des pratiques spatiales plus étendues que les inactifs. Le même constat a été trouvé entre les populations pauvres, qui ont un accès plus restreint aux moyens de transport les plus rapides, et celles dont le niveau de vie leur permet de prétendre à une autonomie de la mobilité, conférée par l'acquisition de la voiture individuelle. Ces dernières ont, bien entendu, un niveau de mobilité et des échelles de déplacements quotidiens, potentiellement, plus importants que les populations dont les déplacements sont soumis à un certain nombre de contraintes.

Sachant que, d'une certaine façon, le rapport de l'individu à l'espace s'exprime par les déplacements quotidiens, les échelles de ceux-ci, permettent de donner un

⁶⁸ BONNAFOUS.A, PATIER-MARQUE, PLASSARD. F, Mobilité et vie quotidienne, collection L.E.T, 1981, 172p

aperçu sur la pratique spatiale de l'individu, et au-delà, permettent de mesurer son niveau d'intégration dans l'espace urbain. En outre, les échelles et les structures des déplacements sont dictées par les pratiques de mobilité. En effet, en fonction du choix de mode de transport, l'organisation des déplacements et les lieux de fréquentation sont différents. Par exemple, les individus disposant d'une certaine autonomie par rapport à la mobilité, ont une structure de déplacements plus complexe et diffuse que ceux qui ne se déplacent, principalement, qu'à l'aide des transports collectifs, car l'autonomie de la mobilité favorise la combinaison, ou la succession, des déplacements et permet de joindre des destinations de plus en plus éloignées du domicile, tout en conservant un budget-temps de déplacement raisonnable. Donc, en fonction du comportement de mobilité, les déplacements des individus s'inscrivent différemment dans l'espace urbain. Cette inscription spatiale n'est autre que le reflet du rapport que chacun entretient avec son espace de vie en fonction de sa capacité à se déplacer.

L'inscription spatiale de la mobilité dépend de l'importance des différences territoriales, mais aussi des opportunités de transports disponibles, car, d'une part, en ville, la disposition des ressources ne correspond pas parfois à celle des ménages. Dans ce cas, les habitants sont appelés à organiser leurs déplacements de telle sorte à tirer le meilleur parti de ces ressources. Plus ces ressources sont inégalement réparties, plus les habitants ont besoin de se déplacer et de plus en plus loin. D'autre part, l'importance de ces déplacements est conditionnée par la capacité des transports, en terme de qualité de l'offre et de desserte, à rendre accessibles les territoires urbains. En fin de compte, le choix du mode de transport, permet de dessiner le contour du territoire des déplacements et de définir par la même occasion la pratique spatiale de l'individu.

Alain Bonnafous⁶⁹ a identifié, en fonction de l'inscription de la mobilité dans le territoire, du modèle le plus classique, à la forme la plus complexe, quatre formes de déplacements quotidiens que les individus effectuent dans le cadre de la mobilité quotidienne. Les figures ci-dessous sont inspirées de cette théorie.

L'aller-retour, constitué de deux déplacements, est la forme la plus banale correspondant à la plupart des déplacements pendulaires domicile-travail, travail-domicile. C'est le modèle de déplacement le plus classique réalisé par un individu qui quitte son domicile pour effectuer une activité à la fois et y revenir une fois que la tâche est accomplie. Dans les villes en développement, compte tenu du dysfonctionnement du système de transport, l'aller-retour constitue la forme de déplacement la plus répandue, car la marche à pied, pour les longs trajets, ne favorise pas la succession de plusieurs déplacements au cours d'une même sortie. De plus, le déficit de l'offre de transports collectifs et le coût de la mobilité concourent au renforcement des déplacements pendulaires pour les habitants des quartiers périphériques.

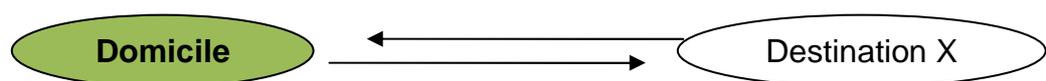


Figure 1 : Modèle classique de déplacement.

Réalisation Y. Diagana, CNRS UMR ESO 6590
Source Alain BANNAFOUS

⁶⁹ BONNAFOUS.A, PATIER-MARQUE.D, PLASSARD.F, 1981, Mobilité et vie quotidienne, collection Laboratoire de l'Economie de Transport, Lyon, p 147

L'inscription spatiale des déplacements en forme étoilée n'est autre que la succession des déplacements allers-retours, avec à chaque fois le domicile comme point de départ. Ce type de déplacement laisse supposer une certaine autonomie par rapport à la mobilité, donc à la possession d'un mode de locomotion individuel. Cela est d'autant plus vrai quand le nombre d'allers-retours est élevé et surtout que les échelles des déplacements sont très importantes. Cette situation est liée à la mutation dans l'organisation urbaine et à l'étalement du tissu urbain, qui fait que la mobilité des individus devient de plus en plus diffuse et complexe.

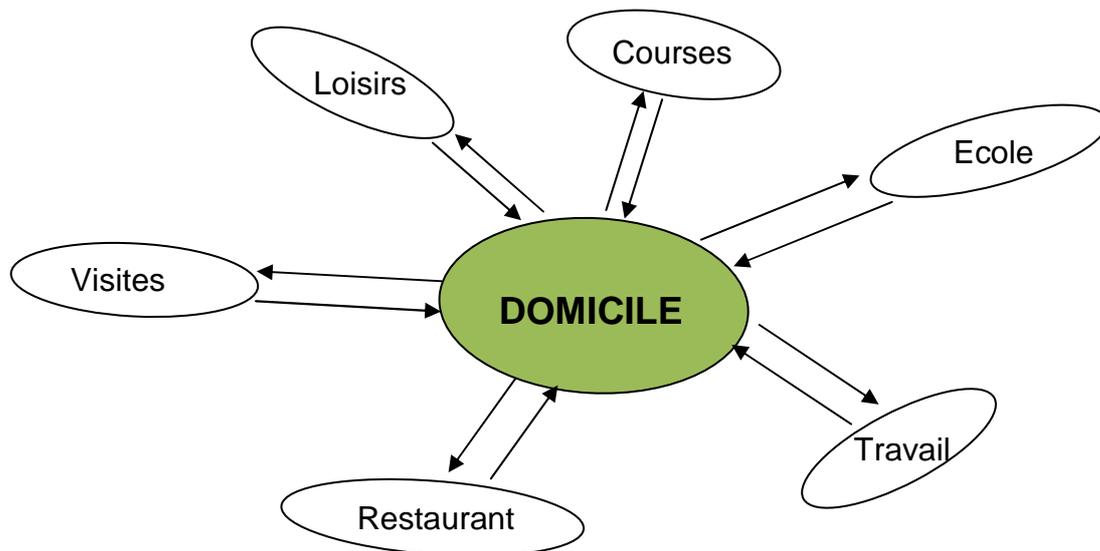


Figure 2 : Exemple de forme étoilée de déplacements

Réalisation Y. Diagana, CNRS UMR ESO 6590
Source Alain BANNAFOUS

La forme en boucle correspond aux déplacements effectués par un individu qui réalise, au cours d'une même sortie, une série d'activités successives avec le domicile comme le point de départ initial et d'arrivée finale. Ce type de déplacement peut être attribué aux usagers des transports collectifs, qui par souci de minimiser les coûts de leur mobilité, essayent d'associer le maximum d'activités, de telle sorte qu'il y ait le minimum de retour à domicile. Ce mode de déplacement en boucle peut également s'observer avec l'usage de la voiture particulière. Quand les distances de déplacements sont conséquentes, les individus ont tendance à effectuer ce modèle de déplacements.

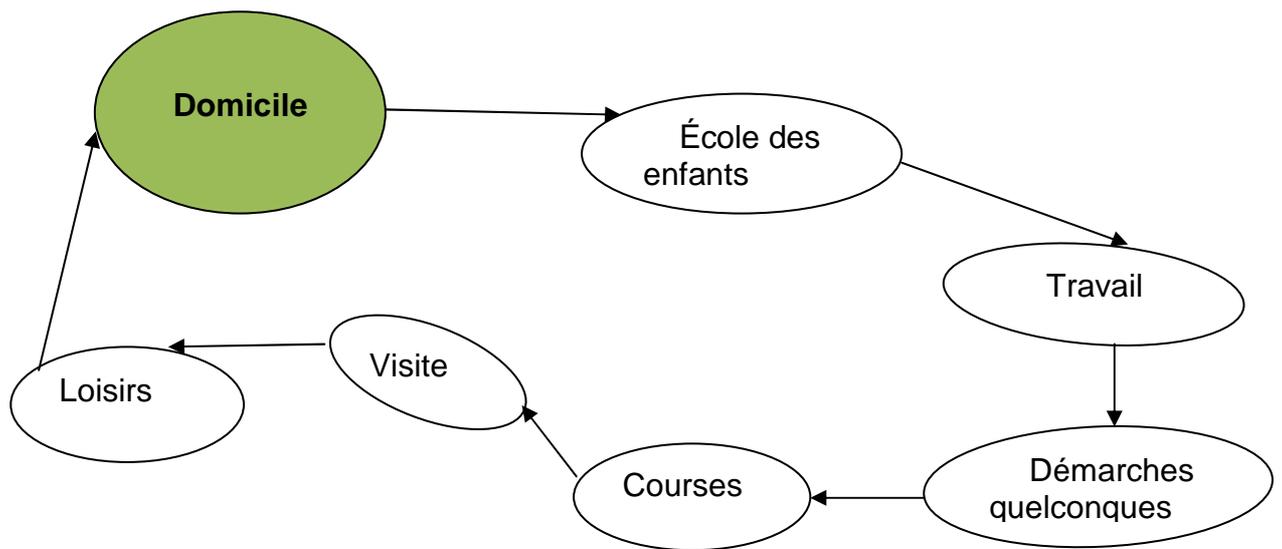


Figure 3 : Exemple d'un modèle de déplacement en boucle

Réalisation Y. Diagana, CNRS UMR ESO 6590
Source Alain BANNAFOUS

La forme la plus complexe est réalisée par un individu qui, pour effectuer ses activités quotidiennes, entreprend des déplacements correspondants à la fois à la succession des allers-retours et des déplacements en boucle. Ces types de déplacements, pourvu qu'ils ne soient pas de proximité, nécessitent impérativement l'utilisation d'un moyen de transport individuel et rapide. Cette inscription spatiale de la mobilité est possible, lorsqu'un individu, à partir d'une destination quelconque, organise d'autres séries de déplacements.

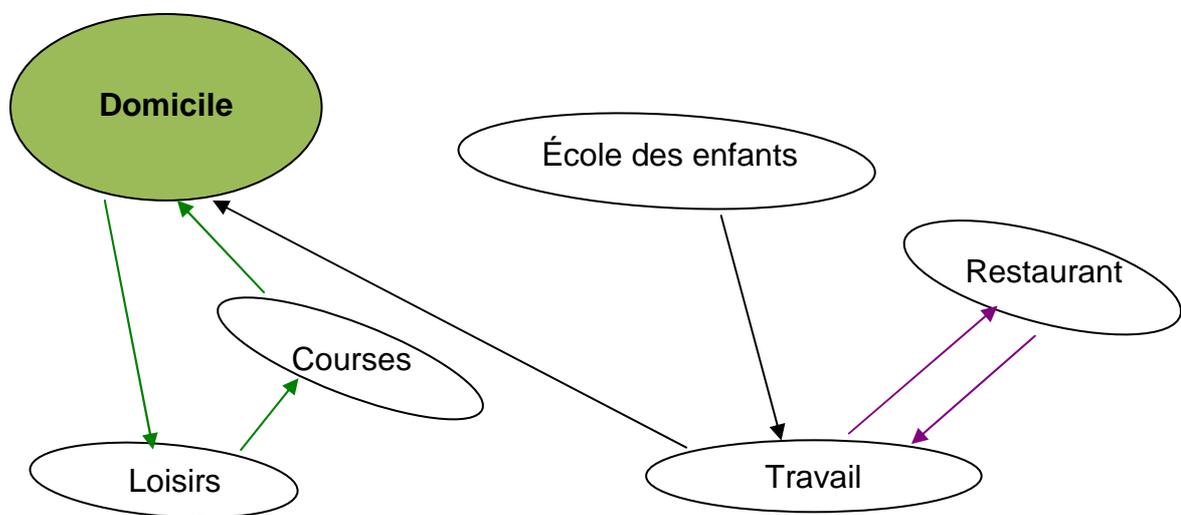


Figure 4 : Exemple de modèle de déplacement en forme complexe.

Réalisation Y. Diagana, CNRS UMR ESO 6590
Source Alain BANNAFOUS

En relation avec leur programme d'activités quotidiennes, les individus réalisent quotidiennement, des déplacements, dont les échelles et les inscriptions dans l'espace varient en fonction du comportement de mobilité de chacun. Ces modèles de déplacements varient d'une personne à l'autre, en fonction de la diversité des caractéristiques individuelles. Et pour une même personne, la forme de mobilité peut également varier en fonction du jour de la semaine.

1-1-4 Les déplacements : articulation entre durée et distances

Si la mobilité quotidienne d'un individu est appréciée à partir du nombre des déplacements qu'il a exécuté hors du domicile, les distances et les durées sont essentielles pour se rendre compte des conditions dans lesquelles elle s'est déroulée. En effet, les distances et les durées de déplacements, sont deux indicateurs déterminants pour mesurer la performance du système de transport et la qualité de l'offre de transport.

La performance d'un système de transport est mesurée à travers sa vitesse et son efficacité à couvrir le territoire de par les différentes destinations qu'il est capable d'atteindre dans des délais raisonnables. En conséquence, plus un système est performant, plus il dessert des zones de plus en plus éloignées avec des durées de moins en moins importantes. Le gain de temps permis par l'augmentation de la vitesse, conduit les citoyens à réévaluer leurs pratiques spatiales en s'aventurant de plus en plus loin de leur domicile, ou alors à multiplier leurs déplacements. En tout cas dans les villes développées, où les transports ont connu d'importants progrès techniques, avec l'augmentation de la vitesse entre autres, il ne s'est pas produit une diminution significative du budget-temps des déplacements quotidiens, mais ce contexte a suscité plutôt une extension de l'espace pratiqué. En effet, en se déplaçant plus vite, les usagers ont théoriquement gagné du temps sur chacun de leurs déplacements, et ce gain semble être réinvesti pour aller plus loin, ou pour rejoindre d'autres destinations. En somme, avec un budget-temps restant relativement constant les citoyens ont modifié leur pratique de la ville. Dans le même ordre d'idée, Alain Biéber⁷⁰, sur la base de cette conjecture de Zahavi estime que « *les progrès de la vitesse offerte par l'amélioration des techniques de déplacement et*

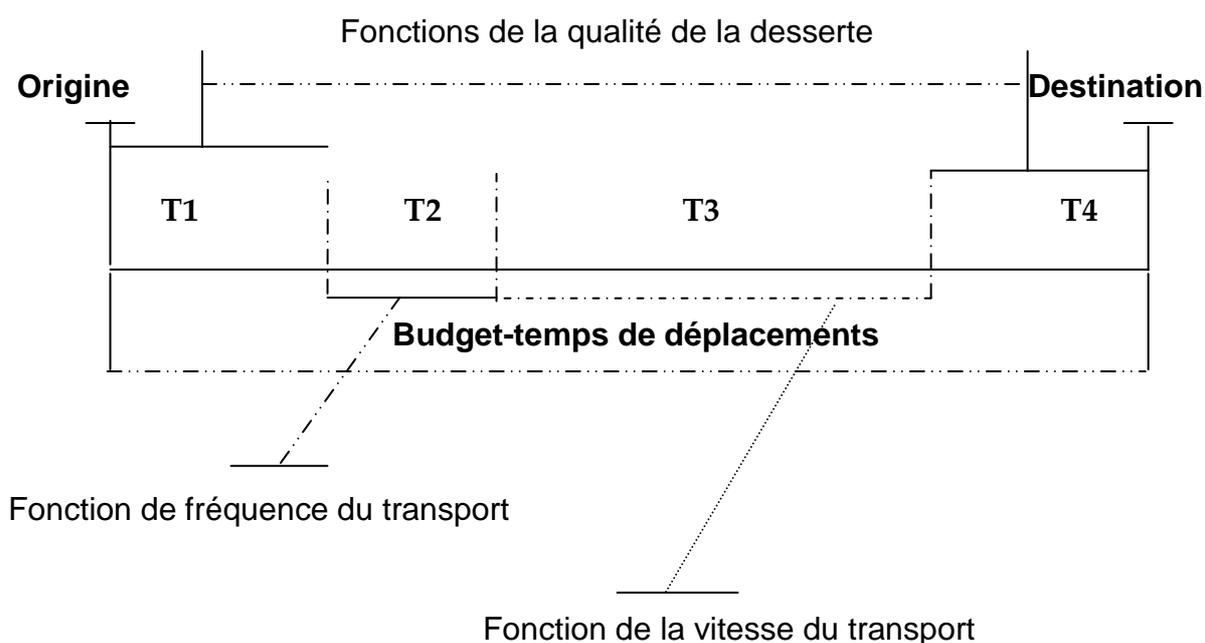
⁷⁰ In KAUFMANN.V, 2001, Mobilité et vie quotidienne : synthèse et questions de recherche, rapport, centre de prospective et de veille scientifique, Direction de la recherche et des affaires scientifiques et techniques. Ministère de l'équipement, des transports et du logement. p 11

par l'importance des investissements consacrés à l'automobile et aux transports collectifs, permettent, non pas de gagner du temps, mais d'augmenter la portée spatiale des déplacements en maintenant relativement stable le budget-temps de transport d'un individu ». En fin de compte, la durée de déplacement dépend beaucoup plus de la vitesse que de la distance des trajets.

Dans les pays développés, si les innovations dans le système des transports ont permis aux citoyens des grandes métropoles de vaincre l'éloignement, de leur rendre plus accessible la ville -ce qui les a conduits à modifier leurs rapports à l'espace-, en revanche, dans les villes en développement, la situation est tout autre. En effet, dans ces dernières, l'état de dégradation avancée des infrastructures de transports et le manque des moyens financiers et techniques qui hypothèquent leur mise à niveau, rendent difficiles les conditions de déplacement des habitants. L'insuffisante accessibilité spatiale de certaines parties importantes des villes, conjuguée à l'allongement des distances des déplacements consécutifs à l'étalement urbain, joue en faveur de l'augmentation du budget-temps des déplacements.

Dans les pays développés, les villes se sont étalées aussi, mais leur étalement est déclenché, pour partie importante, par les progrès techniques dans le domaine des transports. Donc l'allongement des distances est compensé par l'amélioration de la vitesse et à l'arrivée, les citoyens parcourent d'importantes distances, tous les jours, avec des budget-temps de déplacement relativement stables. Par contre, dans les villes en développement, le mécanisme est différent, car les mutations spatiales n'ont pas été déclenchées par le même processus que dans les villes développées. Le développement urbain s'est fait de manière spontanée, la plupart du temps, et n'a été ni incité, ni accompagné par des quelconques progrès dans le système des transports. En conséquence, plus le périmètre urbain devenait important, moins les transports parvenaient à garantir les conditions d'une accessibilité suffisante à l'ensemble de la ville. Dans un tel contexte marqué par l'inefficacité des transports,

une relation de proportionnalité s'établit entre la durée et la distance de déplacement. En effet, là où on note une absence d'amélioration technique dans les transports permettant d'augmenter la vitesse des déplacements, la distance et encore plus la durée de déplacements sont à retenir pour se rendre compte des conditions de mobilité et, au-delà, elle renseigne sur l'efficacité du système de transports. De l'interprétation de la théorie de Zahavi consistant la constance du budget-temps des déplacements malgré la croissance des distances, on retient la place centrale de la vitesse dans la définition du comportement de mobilité quotidienne. Cependant, lorsque ce facteur de vitesse de déplacement est altéré, le budget-temps de déplacements explose au fur et à mesure les distances augmentent. Dans un contexte comme celui de Nouakchott, les insuffisances en termes de desserte et d'offre de transports induisent des durées de déplacements ou d'attente parfois importantes avant même de pouvoir solliciter le service de transport. Une fois à bord du véhicule, le fonctionnement désastreux du système de transport (arrêts répétitifs et rapprochés et absence de voies réservées) ne permet pas de rattraper le temps perdu en amont. Tout cela joue au final sur le budget-temps de déplacement. De ce fait, lorsque la vitesse est compromise, le budget-temps de déplacement, à travers ses quatre séquences de durée (figure 5), permet de mesurer la qualité et la quantité de l'offre, l'accessibilité spatiale, la vitesse et l'état du trafic.



T1 : durée pour joindre le réseau.

T2 : le temps d'attente sur le réseau.

T3 : le temps passé dans le transport principal

T4 : la durée pour parcourir le trajet terminal.

Figure 5 : Représentation schématique des différentes séquences du temps de déplacement.

Réalisation Y. Diagana, CNRS UMR ESO 6590

➤ **Le temps d'accès au réseau de transport (T1).**

Cette séquence ne concerne bien évidemment que les usagers des transports collectifs. Le temps T1 d'accès au réseau de transports collectifs permet de mesurer l'accessibilité spatiale des quartiers et la qualité de la desserte de l'espace par le système des transports urbains. Plus le maillage du réseau de transport urbain est dense, moins les distances à parcourir pour atteindre un point de passage du transport en question, sont importantes. À Nouakchott par exemple, le réseau de transport public ne traverse que très rarement les quartiers, il se confond plutôt aux principaux axes routiers qui les bordent. Cette disposition du réseau exige des

habitants, qui se situent loin de celui-ci, qu'ils consacrent souvent de longs moments juste pour accéder à un transport, ce qui contribue à grossir leurs budget-temps de déplacements. La dynamique économique favorable dans les villes développées, ayant permis la réalisation d'importantes infrastructures de transports, de la voirie urbaine a conduit à une amélioration significative de l'accessibilité spatiale et a réduit considérablement la durée de déplacement pour atteindre un réseau de transport. Dans ces villes, le réseau est conçu de sorte qu'il soit le plus possible à la portée de tous et ce quelque soit la localisation résidentielle des ménages.

➤ **Le temps d'attente au niveau du réseau de transport (T2).**

Le fait d'accéder au réseau ne procure toujours pas la garantie à l'utilisateur de trouver de suite son transport. Cela pourrait occasionner dans certains cas des moments d'attente assez longs au niveau des stations. L'ampleur de cette séquence de temps renseigne sur la fréquence du transport et au-delà l'importance de la quantité de l'offre. Autrement dit, plus le temps d'attente des usagers est prolongé, plus la fréquence du transport est faible. Dans la plupart des villes en développement, le caractère artisanal, pour ne pas dire informel, du système de transport dont l'exploitation n'est soumise que très rarement à un cadre de réglementation, la dispersion de la demande dans le temps (pendant les heures dites creuses) et dans l'espace (dans les parties périphériques peu denses), se traduit souvent par des durées d'attente assez importantes au niveau des points de passage des bus. À Nouakchott par exemple, par souci de rentabilité, des transporteurs ont tendance à différer leurs départs afin de cibler les périodes de forte fréquentation, coïncidant aux heures de pointe, ou alors se reporter vers d'autres destinations où le taux de remplissage du véhicule est plus assuré⁷¹.

⁷¹ Cette stratégie, très souvent évoquée par les transporteurs lors de nos entretiens, vient corroborer notre constat. La déréglementation du secteur des transports terrestres en 2007 n'a pas arrangé la situation. Désormais, les transporteurs n'ont plus d'obligations légales de respecter les horaires de

➤ **Le temps pour parcourir le trajet "principal"(T3).**

Cette séquence de temps concerne tous les individus qui se déplacent et peu importe le type de transport utilisé. L'importance du temps effectué pour parcourir ce trajet permet d'apprécier la qualité du moyen de transport utilisé, en termes de vitesse de déplacement. Dans les villes développées, les performances réalisées dans la réalisation des infrastructures des transports, se traduisant par l'augmentation considérable de la vitesse de déplacements, ont permis d'atténuer cette séquence de temps. À Nouakchott, comme pour la plupart des villes en développement, la situation désastreuse des transports et la concentration du trafic par endroit (centre-ville) à certains moments de la journée (heures de pointe) contribue au ralentissement de la circulation, donc à l'augmentation du temps du déplacement.

➤ **Le temps pour faire le trajet terminal (T4).**

Cette dernière séquence ne concerne que les usagers des modes des transports autres que ceux garantissant le "porte-à-porte". Tout comme le temps de rabattement au moyen de transport principal, la durée pour rejoindre la destination finale permet de quantifier l'offre de transport et d'apprécier la qualité de la desserte de l'espace par les transports. Pour les usagers qui ont la possibilité de recourir à un mode de transport individuel, la question ne se pose pas, car son usage permet de faire du "porte-à-porte". En fin de compte, l'accessibilité spatiale des quartiers peut être mesurée à travers l'importance de la durée consacrée pour non seulement atteindre le réseau de transport mais surtout à travers la durée nécessaire pour rejoindre la destination souhaitée. Dans un contexte où l'offre des transports collectifs est largement déficitaire par rapport à la taille de la ville et où le niveau de vie est tel que le recours à un moyen individuel de déplacement demeure

départ au niveau des terminus et les trajets définis. A l'arrivée chaque transporteur choisit son trajet et les périodes de ses départs comme bon lui semble.

très faible, ces deux séquences prennent de l'ampleur et agissent sur le budget-temps de déplacements.

1-1-5 L'étude de la mobilité quotidienne, une question de spécificités.

Le déplacement est l'épine dorsale de l'activité humaine. En effet, qu'il s'agisse du travail, des études, des loisirs ou toute autre activité de la vie quotidienne, l'Homme doit se déplacer pour profiter de l'ensemble des opportunités que contient son bassin de vie. Le déplacement prend naissance dans la volonté ou le besoin de l'individu à se mettre en relation avec les ressources disposées à une certaine distance du domicile, ou tout simplement de réaliser n'importe quelle autre interaction sociale. Cependant, de ce désir de faire un déplacement à la décision finale, une panoplie de paramètres entre en jeu et fait que le déplacement peut avoir lieu ou non. Quand la décision prise est celle du déplacement, ces paramètres expliquent, dans une large mesure, les conditions dans lesquelles il s'est déroulé. Ces paramètres ne sont autres que les caractéristiques individuelles, qui donnent un sens aux différents choix précédant la décision de se déplacer. De ce fait, pour comprendre la mobilité quotidienne, il convient de mettre en relation les déplacements quotidiens avec les caractéristiques socio-économiques, les habitudes, voire même les pratiques culturelles des individus. Ces caractéristiques socio-économiques, spécifiques à chaque individu, influent sur les pratiques de tous les jours, expliquent les choix opérés et participent à l'élaboration des différentes stratégies vis-à-vis de la mobilité.

À l'échelle d'une ville, la mobilité ne se produit pas de la même façon partout. Elle varie d'un quartier à un autre dans une ville et d'une ville à une autre dans un même pays. Chaque ville répond à une dynamique économique particulière et jouit d'un système de localisation et d'organisation spatiales qui lui est spécifique. Les modes et les rythmes de vie de ses habitants ne sont pas forcément identiques à

ceux d'ailleurs. Tous ces éléments contribuent à ce que le niveau et les modèles de mobilité soient différents d'une ville à une autre. Cela pose bien évidemment la sempiternelle question de transférabilité des solutions, d'un contexte à un autre. D'aucuns attribuent l'échec de la plupart des entreprises de transports urbains dans les grandes capitales africaines au transfert systématique des modèles de transports des villes développées vers le continent africain.

1-2 Compréhension de la mobilité quotidienne : une question de pratique modale.

Étudier la mobilité d'un individu n'a d'intérêt que si celle-ci est mise en relation avec les caractéristiques qui lui sont propres. Ils sont indispensables à l'identification des comportements de mobilité, et par-dessus tout aident à comprendre la mobilité. Cette mobilité, à travers ses différentes acceptions d'ailleurs, n'a de sens que si elle est mise en perspective avec les arbitrages opérés et les choix effectués. Ceci fait que les pratiques de mobilité des uns sont différentes de celles des autres.

1-2-1 Pratique de mobilité : l'expression des comportements individuels.

Pendant longtemps, la recherche sur la question de mobilité ne s'est pas intéressée à l'identification des comportements individuels pour comprendre les stratégies explorées par les uns et les autres dans leurs déplacements. L'analyse se focalisait, principalement, sur l'agent économique rationnel. Les planificateurs se sont largement inspirés de cette théorie, qui leur permettait d'appliquer un comportement de mobilité à une population particulière et de lui proposer, ensuite, un système de transport pour répondre à la demande de mobilité exprimée par celle-ci. Selon cette démarche de l'agent économique rationnel, face aux opportunités disponibles, les individus ont tendance à effectuer une batterie de

choix indépendants, de sorte à minimiser les coûts de leurs déplacements. Ce postulat laisse croire qu'à des situations comparables, les individus ont tendance à effectuer les mêmes types d'arbitrages pour se déplacer.

Ce raisonnement est critiquable dans la mesure où les caractéristiques individuelles sont peu à peu gommées au profit de la recherche d'un individu représentatif, qui serait la synthèse de toute une population et sur lequel les interprétations sont faites et les solutions de mobilité sont proposées. Or, la pratique de mobilité est avant tout une question individuelle, donc les arbitrages qui sont effectués, en amont du déplacement, sont fonction de l'expérience, des représentations, du système de valeurs de l'individu. Ce sont des éléments essentiels à prendre en compte pour l'identification et la compréhension du comportement de mobilité d'un individu. Ils sont différents d'une personne à l'autre, influent d'une manière ou d'une autre sur la pratique de mobilité d'un individu et expliquent le comportement de mobilité de celui-ci. Passer sous silence les spécificités ou les caractéristiques individuelles, comme c'est le cas avec le recours au concept de l'agent économique rationnel, amène à l'expérimentation d'une démarche assez techniciste qui conduit à la mise en place de systèmes de transport souvent éloignés des attentes des populations. La notion de comportement des individus, essentielle à la compréhension des habitudes et des pratiques des citoyens dans leur espace de vie quotidien, ne peut être saisie par l'agent économique fondé sur un modèle rationnel. Ce dernier renvoie à un modèle techniciste qui postule que la seule stratégie explorée par les individus dans le cadre de leur mobilité quotidienne repose sur leur volonté de se déplacer à moindre coût.

En fait, dans le cadre de leur vie quotidienne, les individus sont amenés, consciemment ou inconsciemment, à entreprendre une série de choix en amont des déplacements en relation avec leur programme d'activités quotidiennes. Quand le poids de la contrainte est limité, ces choix sont structurés par le système de valeurs

que chacun développe autour des opportunités disponibles (différents moyens de transports). L'analyse de ces choix (choix de mode de transport, d'itinéraires, organisation des activités, etc.) peut conduire à mieux saisir le comportement de mobilité des individus dont aucun modèle techniciste ne peut rendre compte. Michael Flamm émet des doutes quant à la possibilité d'expliquer le comportement de mobilité des individus par « *la seule perspective de choix rationnels, car des aspects symboliques entrent également en jeu* »⁷². Selon lui, la voiture peut être considérée comme un outil d'affirmation d'un certain statut social et l'utilisation des transports collectifs, ou tout autre mode doux, comme une certaine forme d'adhésion aux idéaux écologiques.

À chaque fois que les comportements individuels de mobilité ne sont pas suffisamment pris en compte, par le souci de ce que Xavier Godard appelle, "la théorisation globale uniforme"⁷³, il y a un risque de transfert systématique des modèles de déplacement fortement inspirés de situations bien particulières. Les solutions qui ont fait leurs preuves dans un contexte particulier peuvent ne pas forcément reproduire les mêmes effets dans un autre contexte. Ce problème de généralisation, est l'une des difficultés qui se pose à la recherche sur la question de la mobilité quotidienne. D'ailleurs, dans le milieu scientifique africain, certains n'ont pas hésité à mettre l'échec des politiques en matière de transports urbains dans l'ensemble des capitales du continent sur le compte de cette généralisation. En effet, au lieu de s'attarder à mieux comprendre les comportements de mobilité des citoyens, les décideurs publics se sont tout simplement contentés de transférer des politiques entreprises dans les villes des pays développés.

⁷² FLAMM. M, « la mobilité quotidienne dans la perspective de la conduite de vie » ; Mobilités, fluidités, libertés ? Dir. MONTULET. B et KAUFMANN. V, publications des facultés universitaires Saint-Louis, 2004, Bruxelles, p 90

⁷³ GODARD. X, « mobilités quotidiennes et accès au logement : questions d'articulation à partir d'observations Africaines » ; L'accès à la ville : les mobilités spatiales en questions, Dir, LEVY. J.-P, l'harmattan, 2002, Paris, p102.

1-2-2 Pratique de mobilité : le poids du système de représentations dans la définition des différents choix.

La localisation géographique du ménage et le contexte social et socio-économique si importants qu'ils puissent paraître, ne suffisent pas pour autant, à expliquer la pratique de mobilité des individus. Puisqu'à localisation identique rien ne garantit que des personnes de même statut social explorent les mêmes stratégies pour se déplacer, il importe alors de se tourner vers les caractéristiques individuelles, notamment en termes de représentations, pour tenter d'expliquer la différence des pratiques. La question qui se pose à ce niveau, serait de savoir comment expliquer, en dehors des modèles rationnels⁷⁴ (qui lient le choix au paramètre coût généralisé), la différence de pratique de mobilité entre des personnes censées avoir le même comportement modal ? Pour répondre à cette question, il est fondamental de s'interroger sur les perceptions et les aspirations qui, d'une certaine manière, donne un sens, aux représentations des personnes.

Autant dire que, lorsque les individus ont la possibilité de définir en toute liberté leur pratique de mobilité, la dimension des représentations revêt un caractère fondamental dans l'identification des comportements individuels, à travers les différents choix précédant leurs déplacements. En effet, quand les contraintes d'ordre financier ou spatial (enclavement, déficit de desserte ou d'offre de transport) qui pèsent sur les choix des individus sont levées, on assiste à l'expression des aspirations. En effet, lorsque les obstacles, de quelque nature qu'ils soient, disparaissent, les individus auraient tendance à définir leurs pratiques de mobilité en fonction de leurs systèmes de représentations.

⁷⁴ Méthode de Beesly in Maurice Wolkowitsch, 1982, Géographie des transports, Paris, Armand, Colin

À partir des qualificatifs, les individus expriment leurs perceptions sur les moyens de transport, lesquelles conditionnent, en partie, l'usage éventuel ou pas. Lorsque ces qualifications sont reprises et partagées par un très grand nombre de personnes, elles prennent la valeur des représentations sociales. Par exemple, il peut arriver que les transports collectifs soient synonymes d'inconfort, de contrainte, de manque d'intimité, de lenteur par les non utilisateurs, qui en même temps, associent l'automobile au confort, à la rapidité, intimité, à la réussite sociale, etc. De l'autre côté, les usagers des transports collectifs peuvent, quant à eux, considérer leur moyen de transport, comme étant le plus rentable, écologique, pratique en ville, tout en associant l'automobile à la pollution, à la congestion, au bruit, etc. Parfois, il pourrait arriver que ces représentations revêtent un caractère déterminant au moment de la définition de la pratique de mobilité.

Une enquête intéressante a été entreprise par Vincent Kaufmann⁷⁵ et ses collaborateurs, au niveau de quatre agglomérations françaises, sur le jeu des représentations sociales des usagers par rapport aux modes de transport. En résumé, il ressort de leur étude que les représentations des uns et des autres sur tel ou tel moyen de transport sont liées à l'usage. Même s'ils admettent le côté contraignant en termes d'horaires et d'itinéraires de leur moyen de déplacement, les usagers des transports collectifs comme, d'ailleurs, tous les autres usagers d'autres moyens de transport, attribuent en général les meilleures représentations au mode de transport qu'ils utilisent. Des représentations qui justifient donc le recours à un moyen de transport et non pas un autre. Ainsi, pour chaque usager, le mode de transport qu'il a choisi pour se déplacer représente pour lui, le meilleur moyen de déplacement. Encore faudrait-il que les individus soient en position de choisir, sinon, le poids des représentations dans la définition de la pratique de mobilité deviendrait dérisoire.

⁷⁵ Enquête effectuée sur l'Ile-de-France, Lyon, Strasbourg, Aix-en-Provence (approche comparative dans ces quatre agglomérations françaises) in PREDIT, 2001.

Ainsi, pour les populations des quartiers périphériques pauvres des villes en développement soumises, par ailleurs, à des contraintes multiples, ce jeu de représentations, qui influencerait les choix, serait difficilement pensable. En effet, d'une part, le faible niveau de revenu de ces populations les maintient dans des situations financières très difficiles qui ne leur permettent pas de prétendre au recours d'un moyen de transport individuel. D'autre part, il faut ajouter à la contrainte économique, la marginalisation spatiale de ces quartiers qui sont, la plupart du temps, mal intégrés à la ville et où la desserte par les transports est très déficitaire. Dans ces quartiers, quand les populations ne sont pas résolues à se déplacer à pied, elles n'utilisent que les moyens de transport qui parviennent à arriver jusqu'à elles. Face à un tel cas de figure, le plus vital pour les populations, c'est la garantie de pouvoir se déplacer : alors le jeu de représentations devient un luxe dont elles se passent bien volontiers.

1-2-3 Pratique de mobilité, est-ce une question d'aspirations ou de contraintes ?

Chaque déplacement est précédé par une évaluation intuitive ou scientifique de l'effort à fournir pour atteindre une destination particulière. Il apparaît indéniable aujourd'hui, dans les villes contemporaines, qu'il existe une très forte discordance entre les répartitions géographiques des ménages et des emplois. D'autre part, les inégalités territoriales sont telles que les citoyens sont amenés quotidiennement, à se rendre à différentes destinations, à entreprendre des longs trajets de déplacements. Pour ce faire, ils ont le plus souvent à leur disposition plusieurs moyens de transport. Seulement, ces transports qui sont censés atténuer les inégalités entre les territoires et assurer une meilleure intégration urbaine pour tous, peinent souvent à desservir équitablement l'espace urbain. Cette situation est beaucoup plus critique dans les villes des pays en développement.

Chaque citoyen, pour ne pas se résoudre à une pratique spatiale de proximité, doit impérativement recourir au mode de transport qui lui semble le plus adapté pour effectuer ses déplacements de tous les jours. Habituellement, ceux qui n'ont pas de difficultés matérielles définissent leurs pratiques de mobilité en fonction de leurs aspirations à se déplacer le plus loin, le plus vite et le plus confortablement possible, alors que pour les mêmes raisons, les citoyens qui vivent des situations sociales difficiles n'ont quasiment que très peu de marge pour le choix de leur mode de déplacements. De ce fait, ils sont contraints à n'utiliser que le seul moyen de transport qui arrive jusqu'à eux et qui soit surtout à leur portée, autrement ils se trouvent dans l'obligation de se déplacer à pied.

1- 2-3-1 Pratique de mobilité, la force de la contrainte.

Les ressources urbaines sont importantes et diversifiées, mais pour en profiter, il est indispensable d'avoir une pratique spatiale étendue à la ville et cela est fonction du comportement de mobilité. En ce sens, le degré d'intégration urbaine et d'accès aux ressources urbaines est conditionné par la pratique de mobilité. De ce fait, pour une meilleure insertion dans la vie urbaine, les citoyens vont devoir opter pour des moyens de transport les plus ouverts à la ville.

Pour les populations vivant dans les parties les plus éloignées de la ville qui ne sont pas ou très peu atteintes par les transports collectifs, le recours à l'automobile reste la principale, pour ne pas dire, la seule alternative pour accéder aux ressources urbaines. Dans ce cas, l'utilisation de la voiture n'a rien de prestigieux et ne correspond pas à une aspiration à une certaine qualité dans le déplacement. C'est tout simplement une condition pour espérer profiter pleinement de la ville et de ses emplois. À défaut de quoi les habitants de ces zones périphériques lointaines, se replieraient sur une pratique spatiale de proximité, comme ce serait le cas dans certains quartiers périphériques de Nouakchott.

D'une manière générale, une partie importante des citoyens, faute des moyens financiers suffisants, ne peuvent acquérir des moyens de déplacement individuels motorisés, comme la voiture par exemple, et compte tenu de la portée de leurs déplacements, ils sont contraints à l'utilisation systématique des transports collectifs pour leurs déplacements quotidiens. Un mouvement social dans les transports publics parisiens ou n'importe quelle autre grande ville en France, suffit pour mesurer l'ampleur des populations contraintes à ces transports publics. Ainsi, des milliers de personnes sont contraintes de patienter sur les quais des gares à la recherche d'un hypothétique train ou bus pour aller au travail ou pour en revenir.

Si dans certaines conditions, les uns et les autres, dans ces villes, sont contraints d'utiliser la voiture ou encore les transports publics pour se déplacer, dans les villes en développement, il se trouve qu'une grande majorité des personnes n'a que la marche à pied comme presque unique moyen de déplacement.

1-2-3-2 Pratique modale, le choix comme facteur déterminant.

Le critère de choix n'est pertinent que lorsque l'individu a la possibilité de définir son comportement de mobilité sans être soumis à un système de contrainte à chaque fois qu'il envisage de se déplacer. Ce choix ne s'opère que lorsqu'un certain niveau économique est atteint. À partir de ce moment, il est soumis au jeu des représentations individuelles des personnes.

En matière de mobilité, quand un certain niveau matériel est atteint, les individus ont tendance à vouloir se déplacer à l'aide des moyens individuels de transport. Dans le même ordre d'idée, Pierre Merlin⁷⁶ affirme qu'à « *chaque fois que le contexte*

⁷⁶ Merlin. P, 1985, les politiques de transport urbain, ed la documentation française.

économique devient favorable, l'individu aspire au confort, à la privatisation de sa mobilité, et pour ce faire, il choisit de se déplacer par exemple en voiture ». Dans ce contexte, ni la localisation du ménage, ni la qualité de la desserte du lieu de résidence, ne joue un rôle déterminant dans le choix du mode de déplacement. Ce processus qui aboutit à la définition de la pratique de mobilité obéit tout d'abord au désir des personnes, à l'autonomie, au confort, ou encore à l'affirmation d'un statut social. De ce fait, à condition économique optimale, le système de valeurs ou les préjugés qu'ont les usagers, par rapport à tel ou tel type de transports, prennent des dimensions importantes dans la stratégie de définition de la pratique modale.

1-2-3-3 Pratique de mobilité, quand le choix et la contrainte deviennent étroitement liés.

Dans certaines conditions, il peut arriver qu'au cours d'un déplacement, le choix et la contrainte deviennent deux paramètres étroitement interdépendants. En effet, au cours de l'évaluation de l'investissement qui précède le déplacement, l'individu peut être en mesure de choisir le moyen de transport qu'il souhaite pour joindre sa destination, mais il peut aussi se retrouver à un certain moment, dans l'obligation d'utiliser, malgré lui, à un autre mode de transport pour finir son trajet.

Dans les grandes métropoles des pays développés, cet aspect peut être éludé par les usagers des voitures individuelles qui, en quittant les domiciles à bord de leurs véhicules, et pour éviter les embouteillages, les problèmes de stationnement, sont contraints, à un certain moment, d'opter pour le reste de leurs trajets à utiliser les transports en commun. Dans ces villes, les politiques visant à réduire l'emprise de la voiture en ville à travers le développement des péages urbains et la multiplication des stationnements payants, vont dans ce sens. Ce débat encore d'actualité, est loin d'être tranché dans certaines capitales européennes. Si, à Londres, le péage fait partie du paysage urbain depuis 2003, à Stockholm depuis 2007, à Paris, le débat est encore à ses débuts. Il a d'ailleurs fait son irruption dans la

campagne électorale pour les régionales de mars 2010. Autrement, partout le développement des parcs relais aux portes des villes répond à cette nécessité d'inciter, pour ne pas dire contraindre, les automobilistes à effectuer une partie de leurs trajets à l'aide des transports collectifs.

Par ailleurs, dans les villes en développement, la mauvaise desserte des quartiers liée au déficit de l'offre de transport, amène les personnes qui ont, pourtant, la possibilité de payer leur déplacement, à marcher, en amont pour atteindre le réseau de transport et en aval pour arriver à la destination finale. Elles sont donc contraintes d'entreprendre des longues distances de marche à pied pour aller choisir leur moyen de transport et pour terminer le trajet final.

1-3 La mobilité quotidienne et les différents modes de transport.

Un mode de transport est un moyen auquel on fait appel à chaque fois qu'on souhaite effectuer un déplacement. De la marche à pied, qui est considérée comme un moyen de transport à part entière, aux transports mécanisés, on peut répertorier, selon le niveau de développement économique d'une ville, une multitude de modes de transports. Ils sont classifiés en deux catégories : les modes de déplacements individuels qu'ils soient motorisés ou non et les modes de transports collectifs.

1-3-1 Quelques exemples de modes individuels de transport.

➤ La marche à pied est un mode de déplacement exclusif et accessible à toute personne en possession de toutes ses capacités physiques. Elle fait partie des mouvements naturels du corps humain qu'on sollicite, spontanément, pour aller d'un point à un autre. Selon les caractéristiques propres à chacun, les citoyens sont amenés, à un moment ou à un autre, à pratiquer la marche comme mode de

déplacement exclusif ou alors comme complément aux autres modes de transports mécanisés. Dans les villes développées, de moins en moins de citoyens ont recours à la marche comme mode de déplacement exclusif. Dans ce cas de figure, elle est pratiquée pour effectuer les extrémités des trajets réalisés à l'aide d'un moyen de transport mécanisé. Cet usage n'est pas pris en compte dans les enquêtes de mobilité, ce qui explique, sans doute, sa faible proportion dans les déplacements effectués. En France, par exemple, elle est passée de 34% dans les années 80, à 23% la part des déplacements de semaine⁷⁷.

La situation est tout autre dans les villes en développement. En effet, face aux difficultés persistantes à mettre en place un système de transport efficace et accessible à tous, une grande majorité de citoyens n'a d'autre alternative que la marche à pied, comme mode de déplacement et peu importe la longueur des trajets à parcourir. Dans ces villes, le décalage entre l'extension urbaine et la qualité de la desserte contraint les populations des zones périphériques ou enclavées, qui désirent se déplacer en transports collectifs, à effectuer d'abord de longs trajets à pied avant d'atteindre le réseau de transport.

Des enquêtes réalisées dans certaines capitales africaines montrent la prédominance de cette pratique dans les déplacements quotidiens. À titre d'exemple, la marche représente 42% des déplacements à Ouagadougou, 57% à Bamako, 69% à Niamey, 73% à Dakar (Diaz.O et alii, 1998 ; Diaz.O et alii, 1999a ; Syscom, 2001)⁷⁸. Ces chiffres montrent que, contrairement à ce qu'il se passe dans les villes développées où l'essentiel des déplacements est effectué avec des modes de transports motorisés, dans les villes en développement, la marche constitue sans aucun doute le moyen

⁷⁷ Rapport Certu, 2002, quelques lieux communs sur les modes doux (Le vélo et la marche)

⁷⁸ In Godard.X, 2002, Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara ; le temps de la débrouille et désordre inventif, Karthala-INRETS.

de déplacement le plus utilisé et constitue pour certains, le principal moyen de déplacements quotidiens.

➤ Le deux roues, motorisé ou non, est le mode individuel de transport mécanisé le moins onéreux et le plus écologique qui soit. Dans les pays développés, pour réduire la pollution de l'air et l'emprise de la voiture, des politiques sont entreprises pour encourager l'utilisation du vélo pour certains déplacements en ville. Pour ce faire, d'importants efforts sont fournis par les collectivités, en termes de réalisation de pistes cyclables mais aussi par la mise à disposition des vélos en libre service. Néanmoins, dans ces villes, le recours au vélo comme mode de transport exclusif, demeure limité aux déplacements de courte ou moyenne distance. La densité urbaine, favorisant une certaine proximité spatiale, réduit la portée des déplacements et donc contribue à l'usage du vélo. Contrairement au vélo, les deux roues motorisées offrent à leurs usagers la possibilité d'aller plus loin avec un gain de temps assez important. D'ailleurs, dans les grandes métropoles qui connaissent des problèmes de congestion dus à l'utilisation massive de l'automobile, les motos ou scooters permettent, aujourd'hui, de contourner ces difficultés pour se déplacer plus vite.

Le caractère peu onéreux du vélo laisse croire à son utilisation accrue pour les piétons des villes en développement n'ayant pas les moyens financiers suffisants pour accéder aux transports motorisés. La réalité est toute autre. Dans la plupart des villes africaines, les obstacles culturels, l'aspect topographique, l'état du trafic routier sont très peu favorables à l'utilisation du vélo, excepté la ville d'Ouagadougou, la capitale de Burkina-Faso, qui est un des rares cas particuliers en Afrique. Dans cette ville, on peut constater une omniprésence des vélos et des cyclomoteurs. De ce fait, une importante partie des déplacements quotidiens se fait avec ce mode de transport. D'ailleurs, selon une enquête, à Ouagadougou un déplacement sur deux est effectué à l'aide d'un deux roues alors que seuls 17% de

déplacements sont réalisés avec ce mode de transport à Bamako (Pascal Pochet 2002).

À l'exception de quelques villes, si la pratique de deux roues demeure marginale dans les villes africaines, le vélo joue, cependant, un rôle fondamental dans la mobilité quotidienne des citoyens asiatiques. Pour pallier la déficience du système de transports collectifs, les villes ont misé sur le développement des infrastructures favorisant le trafic de deux roues. La création des pistes cyclables et des parcs de stationnement réservés aux deux roues se traduit par l'amplification de l'utilisation de ce mode de transport. À Pékin dans les années 90, 55%⁷⁹ de déplacements mécanisés étaient effectués à l'aide de deux roues.

➤ La voiture particulière, pour beaucoup représente le symbole de la liberté, de l'autonomie et dans d'autres sociétés, elle matérialise l'ascension sociale. Elle procure à son utilisateur un certain pouvoir dans la maîtrise de l'espace-temps. Elle permet de s'affranchir des contraintes spatiales pour aller plus loin, plus vite avec un budget-temps restant raisonnable. L'usage de la voiture augmente les occasions de déplacements et la possibilité de les réaliser. De ce fait, elle favorise la mobilité.

Dans les villes développées, l'automobile gagne du terrain au détriment des autres modes de transport. Aujourd'hui, son usage se généralise et la plus grande partie des déplacements quotidiens s'effectue en automobile. En France, selon les enquêtes conduites par l'INRETS et l'INSEE, trois foyers sur quatre disposent d'une voiture et le taux de motorisation des ménages connaît une croissance régulière d'un point par an. Cet engouement se justifie par le confort, la souplesse d'utilisation, le gain de temps qu'elle procure. Cette situation impose aux villes d'investir, constamment, pour construire ou améliorer les infrastructures afin d'adapter la voirie urbaine aux flux croissants de voitures. Ce mode de déplacement est surtout en adéquation avec

⁷⁹ MARCADON.J, al, 1997, Les transports, ARMAND COLIN. p151

le modèle de vie qui encourage d'une certaine manière l'individualisme et la consommation, comme c'est le cas des sociétés occidentales. Par ailleurs, l'aspiration à la propriété privée du domicile, poussant de nombreux ménages à s'installer sur des parties périurbaines moins denses où le prix du foncier est nettement plus avantageux, est allée de concert avec la banalisation de l'automobile et ces deux phénomènes s'entretiennent mutuellement.

Dans les villes en développement, l'utilisation de l'automobile est réservée, plutôt, à une classe aisée. Ici, la pauvreté endémique et la faiblesse générale du niveau de revenu maintiennent le taux de motorisation des ménages en automobile à des niveaux très bas. Mais l'usage progresse peu à peu dans ces villes avec l'invasion des marchés locaux par les véhicules d'occasions provenant de l'Europe.

1-3-2 Les modes de transports collectifs urbains.

Le transport collectif est le mode de déplacement de masse. Il a pour mission première de rendre la ville accessible au plus grand nombre. Des politiques sont entreprises, en termes d'augmentation de la vitesse commerciale et d'offre, d'aménagement des parcs relais, etc, pour qu'il puisse attirer le maximum d'usagers.

Dans les villes développées, les transports collectifs jouent un rôle prépondérant dans les déplacements urbains, mais leur part modale est en chute par rapport à l'automobile. Le transport collectif est un mode de déplacement de proximité et son efficacité diminue à mesure que l'on s'éloigne en banlieue et que les distances deviennent considérables. Pour Christian. L et Offner J-M⁸⁰, au-delà de 10 kilomètres de distance de déplacement, les transports collectifs deviennent moins

⁸⁰ LEFEVRE. C & OFFNER. J-M, 1990, Les transports en question, eds CELSE paris, p. 219

compétitifs. Ils sont beaucoup plus efficaces et rentables lorsque la densité et la contiguïté spatiale sont importantes.

Dans la plupart des villes en développement où le taux de motorisation des ménages demeure très faible, les transports collectifs jouent un rôle prépondérant dans la mobilité quotidienne des citoyens. Ils confèrent à la ville un semblant de fonctionnement en assurant les échanges de flux des personnes et des biens entre les espaces urbains. La grande majorité des déplacements mécanisés se fait à l'aide de ce mode de déplacement quelque soit la longueur des trajets. Pourtant, ce transport en commun reste inaccessible pour une importante partie des citoyens qui n'ont d'autre alternative que de marcher dans des conditions peu favorables. Dans ces villes, l'accès aux transports collectifs est un indicateur d'intégration urbaine pour les populations, en particulier pour les plus défavorisées en proie à la ségrégation socio-spatiale.

Si, dans les villes développées, les politiques menées visent, essentiellement, à accroître l'attractivité des transports collectifs pour réduire l'emprise de la voiture, dans les villes en développement, elles cherchent plutôt à proposer des systèmes de transport compatibles avec les situations urbaines.

2- LA VILLE ET LA MOBILITE URBAINE.

La mobilité urbaine et la ville sont liées par une relation faite d'interactions. Elles sont donc liées par une relation très étroite. C'est parce qu'en ville tout est en mouvement et que tout ce qui se fait au sein de cette entité nécessite la mobilité, qu'il faut s'intéresser à la relation entre territoire et transport. La ville grandit, elle concentre des populations de plus en plus importantes et des ressources de plus en plus abondantes, diversifiées ; elle produit des déplacements quotidiens encore et toujours plus nombreux. L'ampleur (le niveau global de la mobilité) et l'amplitude

(la portée spatiale des déplacements) de ces déplacements quotidiens entre les différents composants urbains confèrent à la ville son dynamisme aussi bien sur le plan économique que social. De fait, toute modification spatiale a des répercussions sur l'organisation du système de déplacement.

2-1 Urbanisation et système de transports : un système d'interactions.

La ville est le lieu du mouvement par excellence. En ce sens, les transports ont un rôle fondamental à jouer, parce qu'ils constituent un formidable outil qui contribue à établir des liens entre les territoires, pour rendre possible, ou tout simplement intensifier les flux. En somme, en ville, les transports sont les principaux moteurs du développement économique et social. Ils permettent et favorisent les échanges des personnes et des biens entre les espaces et sans eux, les dynamismes internes des villes seraient largement compromis. Pour cette raison, les mutations urbaines doivent être accompagnées par les systèmes de transports urbains, faute de quoi, de graves dysfonctionnements se feront sentir dans les territoires qui, à terme, mettront en cause l'organisation spatiale de l'entité urbaine.

Une meilleure compréhension de la mobilité nécessite une parfaite connaissance du contexte dans lequel elle se réalise. Pour François Cancalon, « *une bonne connaissance de la ville est nécessaire à la compréhension d'un système de transport existant (et à la planification d'un système futur)* »⁸¹. De ce fait, pour comprendre la ville, il est impératif de mieux saisir l'ensemble des dynamiques qui s'y produisent. Donc une meilleure planification du système de transport doit nécessairement intégrer les mutations de l'espace urbain, autrement de graves dysfonctionnements peuvent se faire sentir en termes d'accessibilité spatiale pour certaines zones périphériques de la ville.

⁸¹ CANCALON. F., GARGAILLO L., Les transports collectifs urbains : quelles méthodes pour quelle stratégie ? 1991 CELSES PARIS, p 5.

La situation actuelle de Nouakchott, peut, à elle seule, témoigner des conséquences de la non-prise en compte du paramètre transport dans les stratégies de développement urbain. L'espace urbain s'est développé indépendamment du développement des capacités de transports à desservir toute la ville et cela se traduit par une sous-intégration de plus en plus affirmée pour une importante partie du territoire urbain.

Parce que les dynamiques au sein de la ville reposent en grande partie sur les mobilités spatiales en général et sur la mobilité quotidienne en particulier, la planification urbaine doit tenir compte de cet aspect et créer les conditions d'une relation mécanique entre territoire et transport. Cela est d'autant plus important que la ville fonctionne sur la base d'un système; aussi, toute intervention sur un élément risque de se répercuter sur l'état général du système en question.

Autrement dit, en ville, l'importance des volumes des échanges de personnes et des biens est fonction de la structure et du système d'organisation urbaine. De fait, il importe de placer le fait urbain au centre de l'analyse de la mobilité pour mieux apprécier les besoins de déplacements et comprendre les formes de mobilité urbaine. En ville, la transformation de la structure urbaine a toujours été un facteur décisif dans la mutation du système de transport qui, pour garantir une meilleure accessibilité des quartiers, doit constamment s'adapter aux nouvelles formes urbaines.

Par essence, la ville est en perpétuel mouvement, chaque évolution fait naître des besoins nouveaux et influe sur les modes de vie. Par exemple, l'étalement urbain lié à l'installation périphérique des ménages incite au développement des nouvelles infrastructures pour répondre à la demande suscitée par la nouvelle donne spatiale. Si les transformations spatiales de la ville ont une influence certaine sur la mutation

du système de transport, il demeure incontestable que le transport, de son côté, joue un rôle déterminant sur la structuration de l'espace urbain. Dans les villes des pays développés, il est incontestable que les progrès techniques dans les transports ont contribué pour une large part à l'accentuation du phénomène de périurbanisation des ménages mais aussi à la spécialisation fonctionnelle de l'espace urbain. Par spécialisation fonctionnelle, il faut entendre le développement des centres commerciaux et des zones industrielles sur les parties périphériques des villes principalement.

L'ampleur des besoins et des formes de mobilité est conditionnée fortement par l'organisation spatiale de la ville, et en retour le système de transport qui en résulte, transforme l'espace urbain. Par exemple, la construction des rocade autour de l'espace urbain, en permettant de ceinturer le développement spatial, encadre l'urbanisation et garantit une certaine densité urbaine. C'est d'ailleurs l'option qui a été retenue dans la nouvelle politique pour la ville de Nouakchott pour contrecarrer son développement spatial sauvage. En effet, à l'horizon 2020, il est prévu de développer autour de cette ville des rocade qui joueraient un rôle de densification à l'intérieur de la rocade et permettrait d'offrir à Nouakchott des limites tangibles de son périmètre urbain.

Malheureusement à Nouakchott, nous sommes confrontés à l'absence d'études permettant d'évaluer l'influence des infrastructures de communications sur le développement spatial périphérique de la ville. On peut cependant constater que cette croissance urbaine s'est faite, principalement, le long des pénétrantes qui relient la capitale au reste du pays (cf. carte 3). Des populations se sont installées de part et d'autre de ces axes routiers et ce qui donne un aspect tentaculaire à l'urbanisation de Nouakchott. L'apparition spontanée des quartiers périphériques de Toujounine, dérouter les prévisions des planificateurs qui espéraient voir la ville se développer vers une autre direction, est directement liée à la construction de

la route nationale reliant Nouakchott à la partie Est du pays. La réalisation de cette infrastructure n'avait pas initialement pour utilité première d'améliorer l'accessibilité spatiale des quartiers Est de la ville, mais en réalité, elle a contribué à ouvrir des espaces à l'urbanisation sauvage en contradiction avec le plan d'urbanisme de l'époque. Dans lesdits quartiers, l'installation des ménages le long de la route nationale répond au besoin des populations d'accéder plus facilement à la ville. De ce fait, à partir d'une observation de la configuration de la morphologie urbaine de Nouakchott, si l'on peut, dans une moindre mesure, présumer un semblant de relation entre la réalisation d'infrastructures de transport et l'urbanisation, il demeure moins évident de déceler l'impact des transformations spatiales sur le système de transport. Si lien il y a, ce serait plutôt dans le sens de la dégradation des conditions de mobilité liée au développement démesuré de l'espace urbain et à l'incapacité persistante du système de transport à s'adapter aux mutations urbaines en cours.

Les pratiques spatiales des citoyens sont soumises à l'influence de l'évolution de la structure de la ville et en retour, l'amélioration dans les transports contribue à la modification du système de localisation des ménages et des ressources dans l'espace urbain. Vincent Fourcier considère « *la forme urbaine comme une des sources de la mobilité* »⁸², ce qui pousse à mettre en exergue la profondeur des rapports qui peuvent unir les pratiques de mobilités et les caractéristiques de l'organisation spatiale de la ville. Ainsi donc, la taille et la morphologie urbaine, l'organisation spatiale, l'accessibilité spatiale, sont autant de facteurs, qui entrent en compte pour expliquer les besoins et les formes de mobilité.

⁸² Les transports et la ville, analyses et diagnostics, actes du séminaire des acteurs des transports et la ville, Ministère de l'équipement, des transports et du logement, Paris, Mars-Mai 1998, p165.

La mobilité et la ville interagissent mutuellement et leur relation devient de plus en plus étroite et complexe à la fois. L'organisation spatiale ou l'agencement urbain et le système de transport constituent le socle sur lequel se bâtit la ville d'aujourd'hui. De ce fait, les mouvements quotidiens entre les ménages et les différents établissements donnent à la ville toute sa vitalité et permettent de mesurer son développement économique et social. D'aucuns voient en la circulation en ville l'un des enjeux du troisième millénaire⁸³.

2-1-1 La ville et le niveau général de la mobilité urbaine: les éléments explicatifs.

Dans une ville, le niveau de la mobilité globale est apprécié à travers le volume de déplacements effectués tous les jours par la population urbaine. Ce niveau de mobilité est variable d'une ville à l'autre tant les populations n'ont pas le même comportement vis-à-vis de la mobilité. Ainsi, le comportement de mobilité d'une population particulière est soumis à l'influence d'un certain nombre de facteurs qui poussent les individus à se déplacer plus facilement que d'autres. Parmi ces facteurs qui expliquent les variations du niveau de mobilité, la structure et l'organisation urbaines, le dynamisme économique de la ville, des réalités socio-économiques des habitants. Ce sont là, les principaux éléments qui interviennent pour expliquer que les populations de telle ville bougent plus que celles résidant dans une autre.

La croissance spatiale de la ville, avec la dissociation des lieux d'habitats et d'emplois, élargit le bassin de vie des habitants. Ce processus de dilatation et de spécialisation de l'espace a joué un rôle prépondérant dans la mutation du système de transport. En effet, l'allongement des distances de déplacements consécutif à l'étalement urbain, explique, pour partie, l'utilisation des moyens de transports

⁸³ JACQUES. M et al, Les transports, Paris, ARMAND COLIN, 1997, p. 149

motorisés pour faire face à la multiplication des destinations. Ce changement de comportement de mobilité, induit par la transformation spatiale, agit sur le niveau de mobilité. En effet, la possession d'un moyen de transport est un facteur qui joue en faveur de la modification de la forme de la mobilité, mais aussi augmente les opportunités de déplacements. En fin de compte, à chaque fois que les conditions de mobilité deviennent moins contraignantes, les individus, ont tendance à multiplier leurs déplacements, notamment pour des motifs non obligatoires.

En supposant la ville comme un système, toute action initiée en termes de réorganisation spatiale ou de réalisation d'infrastructures, apporte, vraisemblablement, des modifications dans l'état général du système en question. Par exemple, la création d'infrastructures routières ou l'amélioration dans les transports collectifs, en permettant de rendre plus accessibles des territoires auparavant enclavés, entraîne des effets qui vont modifier le volume et la demande de transport. Ainsi, en satisfaisant une demande, il y a le risque d'en créer une autre. Cette logique est aussi inhérente au dynamisme économique de la ville. Ainsi en ville, le contexte économique favorable suscite l'amplification des flux, en tout genre, et nécessite la réalisation des infrastructures pour assurer la fluidité des échanges. Ces réalisations qui répondent à une demande précise ne sont pas sans conséquence sur le niveau de la mobilité globale de la ville. En ce sens, les progrès économiques qui induisent des modifications dans le système de localisation et un renforcement des volumes des échanges dans la ville, conduisent à une nécessaire amélioration du niveau des infrastructures de transport pour faire face à la demande de déplacements de plus en plus pressante. « *Toute amélioration des conditions de transport, offrant de nouvelles opportunités de déplacements, entraîne à la fois un accroissement de la mobilité, une transformation des pratiques et une réorganisation spatiale des déplacements* »⁸⁴.

⁸⁴ PLASSARD.F, 1995, Encyclopédie de géographie (2^{ème} édition), Les réseaux de transport et de communication, 534-535

Par opposition, quand les conditions de déplacements deviennent difficiles, les individus auraient tendance à réduire les déplacements non indispensables, comme les loisirs, les visites de famille et opteraient pour une mobilité de proximité à l'échelle du quartier de résidence. Ce qui amène à supposer qu'une meilleure organisation du système des transports est un facteur incitatif qui pousse les individus à multiplier leurs déplacements. D'ailleurs, Pierre Merlin⁸⁵, établit une relation étroite entre l'augmentation du niveau de vie, lié au contexte économique, et l'évolution du nombre des déplacements non contraints, qui accroissent considérablement le niveau général de la mobilité.

Le mécanisme décrit ci-dessus, qui tente de mettre en évidence la relation entre les caractéristiques de la ville, la nature du système des transports, et les pratiques de mobilité des individus, laisse supposer un faible niveau de mobilité dans les villes en développement, compte tenu de leur faible niveau de développement économique. D'une part dans ces villes en développement, la plupart du temps, le déficit général des ressources publiques ne permet pas la mise en œuvre des grands projets d'infrastructures urbaines, ni la mise en place de système de transport performant à la hauteur des transformations spatiales qu'elles connaissent. Ce manque d'investissements a accentué le décalage entre le développement rapide des espaces urbains et la satisfaction des besoins de déplacements, ce qui a aggravé la problématique des transports dans ces villes. C'est pourquoi, au fur et à mesure que les villes se développent, apparaissent des zones urbaines de moins en moins bien desservies et une demande de transport de plus en plus importante par rapport à l'offre de transport disponible. En conséquence, cette insuffisance d'opportunités de transports pousserait les uns et les autres à inventer des stratégies d'adaptation, pouvant aller jusqu'à la limitation, de manière sensible, des

⁸⁵ MERLIN.P, 1985, Les politiques de transports urbains, documentation française, N°4797, voir p22

déplacements non indispensables. Or, ce sont surtout ces types de déplacements qui augmentent considérablement le niveau global de mobilité urbaine.

D'autre part, le faible niveau de revenu des populations des villes en développement est un frein puissant à l'acquisition des moyens de transport individuels, alors que la privatisation de la mobilité est un formidable outil qui favorise la multiplication des déplacements. Donc le faible taux de motorisation individuelle explique pour partie le décalage du niveau de mobilité qu'il peut y avoir entre les villes développées et celles en développement. Au bout du compte, l'accès physique au système de transports, beaucoup plus que l'accessibilité spatiale, joue un rôle déterminant dans les déplacements des populations des villes à faible niveau de développement économique.

Cet accès est largement tributaire des ressources du ménage et/ou des ressources individuelles, pour la simple raison qu'il ne suffit pas que le quartier soit bien desservi par les transports, pour que les uns et les autres se précipitent pour en profiter. Ceci dépend de leur faculté financière à pouvoir solliciter le service proposé par le système de transports. Lourdes Diaz Olvera⁸⁶, à partir des enquêtes sur certains milieux pauvres en Afrique a réussi à démontrer que le simple ancrage à un espace bien desservi par les transports ne suffit pas pour autant pour stimuler la mobilité des populations. Il a révélé que même dans des espaces qui jouissent d'une desserte de transport correcte, les populations les plus défavorisées sont celles qui se déplacent de moins en moins, mais aussi de plus en plus sur des courtes distances.

⁸⁶ DIAZ OLVERA. L et PLAT. D « M comme mobilité ou les déplacements urbains au quotidien » ; les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara, KARTHALA et INRETS, 2002, p 215

Les schémas 4 et 5 ci-dessous permettent de récapituler l'ensemble des mécanismes qui entrent en ligne de compte pour expliquer, dans un cas, le fort niveau de mobilité et, dans un autre, les obstacles à la mobilité des personnes.

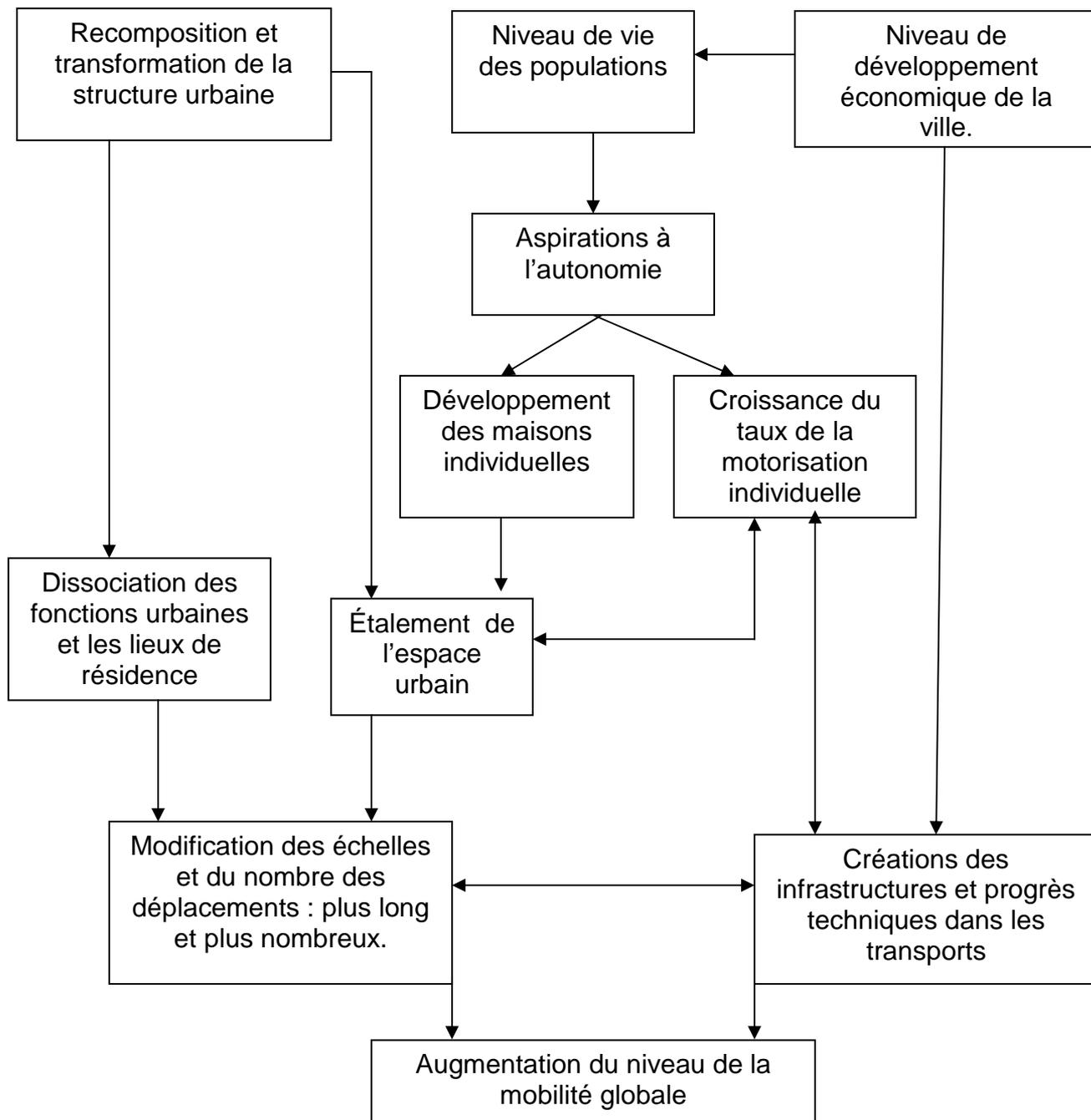


Schéma 4 : Le mécanisme de la croissance de la mobilité urbaine dans une ville développée.

Réalisation Y. Diagana, CNRS UMR ESO 6590

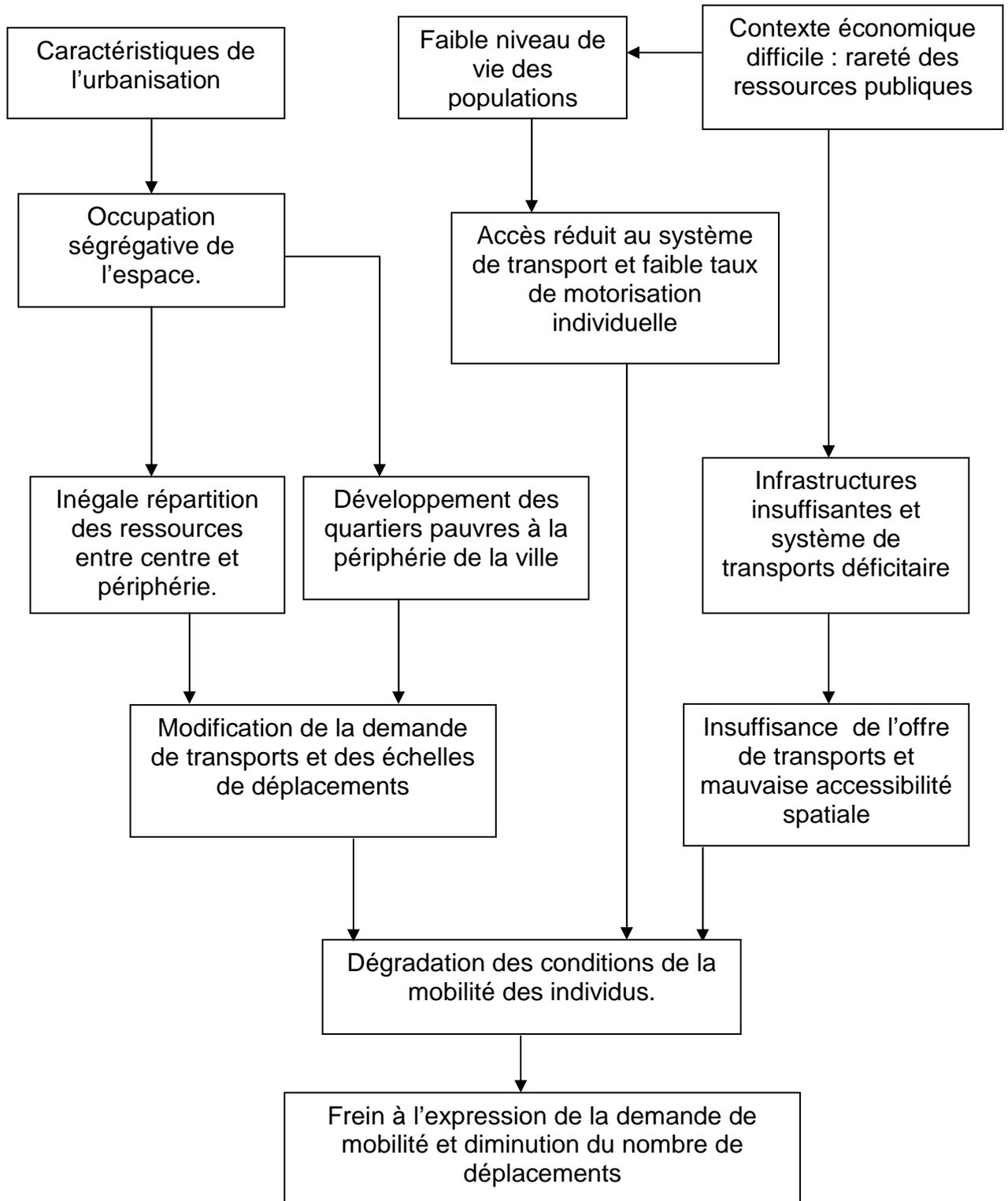


Schéma 5 : Mécanisme qui joue en faveur de la limitation du niveau de mobilité globale dans une ville en développement

Réalisation Y. Diagana, CNRS UMR ESO 6590

2-1-2 Agencement urbain et la mobilité quotidienne.

La ville n'est toute autre qu'un espace dans lequel sont réparties d'une certaine façon, les ressources diversifiées et les ménages, et entre eux s'établissent des échanges. Ces mouvements sont nécessaires à la vitalité de la ville même et indispensables pour que les individus puissent tirer meilleure partie des opportunités offertes par cette entité. Ces échanges qui sont propres à la ville, sont rendus possibles en grande partie par les déplacements des populations qui cherchent à se relier à l'ensemble de ces ressources urbaines. Du coup, tous les jours, qu'il s'agisse du travail, des études, des loisirs, de l'entretien du réseau de relation sociale, ou pour tout autre motif, des échanges économiques et de déplacements des personnes s'établissent entre les différents composants urbains répartis dans l'espace urbain. De ce fait, la manière dont l'agencement de ces composants urbains est fait, explique en partie, les formes et le niveau de mobilité, comment ils se produisent dans une ville. Cela revient à dire que, c'est bien la répartition des ménages, des emplois, des commerces, les lieux de formations, pour ne citer que ceux-ci, qui sont à la source des déplacements quotidiens. Dès lors, la compréhension de l'organisation urbaine devient indispensable pour mieux évaluer les besoins en déplacement.

L'un des faits marquants du développement urbain des pays développés est, sans doute, le changement d'échelle des villes à partir de la période de l'industrialisation (au milieu du XIX^{ème}. siècle) qui a profondément modifié le système de localisation qui, par conséquent, a remis en cause l'organisation urbaine. La ville qui était caractérisée par une forte mixité spatiale, dans laquelle il y avait une certaine contiguïté entre les principales zones d'activités et les zones d'habitats, a vu son organisation profondément modifiée. Jadis, la vie quotidienne s'articulait autour du centre-ville et, les déplacements de proximité suffisaient pour réaliser l'essentiel des interactions sociales. En somme, il s'agit d'une ville pédestre dans laquelle l'organisation urbaine se distingue par une assez forte proximité et où les trajets

domicile-travail ne dépassaient rarement le 1 à 2 kilomètres et ce jusqu'au début du XIX^{ème} siècle⁸⁷.

Avec l'apparition du tramway, la ville compacte voit son organisation urbaine peu à peu modifiée avec une dissociation progressive entre les fonctions urbaines et les zones de résidences. Cette transformation spatiale aboutit plus tard à une certaine forme de spécialisation fonctionnelle de l'espace urbain. Ce processus conduit, d'une certaine manière, à la reconfiguration de l'espace urbain, dans lequel, les territoires s'individualisent en fonction de l'activité dominante qui s'y produit.

Ce phénomène de discordance entre lieux de résidence et de travail va se poursuivre avec les innovations dans les transports, mais surtout avec le boom de la motorisation individuelle. Du coup, le processus de réorganisation spatiale par ailleurs induit par les prouesses techniques dans les transports collectifs, est accéléré et accentué par l'automobile qui a largement contribué à la diffusion de l'habitat mais aussi au renforcement de la spécialisation fonctionnelle de l'espace urbain. Une transformation spatiale que Marc Wiel n'hésite pas à considérer comme « *le passage de la ville compacte, ville pédestre où les lieux de résidence et d'activité se confondent, à la ville éclatée, ville automobile* ». Selon lui, le changement des conditions de mobilité est un facteur déclencheur de la « *décomposition/recomposition urbaine* »⁸⁸.

De toute évidence, ce changement d'échelle de l'espace urbain, nécessite un réajustement des pratiques de mobilité des habitants. Pour ces derniers, l'utilisation et l'usage accrus de l'automobile, ou tout autre moyen de transport rapide, deviennent indispensables pour non seulement vaincre l'éloignement, mais aussi

⁸⁷ REMY. A, Morphologie urbaine : Géographie, aménagement et architecture de la ville, Armand Colin, Paris, 2004, p55.

⁸⁸ WIEL.M, 2004, « La ville en panique ? », Mobilités, fluidités... libertés ?, Bruxelles, Publications des facultés universitaires Saint-Louis, p162

pour s'adapter à la nouvelle organisation urbaine qui est marquée par la dispersion de l'habitat et des fonctions urbaines. En conclusion, on peut dire que la mutation du système des transports entretient avec l'organisation spatiale une relation infernale, dans laquelle, l'amélioration des conditions de déplacements et le système de localisation interagissent (schéma 6). Ainsi, à chaque fois que les conditions de déplacements deviennent favorables, la périurbanisation de l'habitat et des activités s'accroît et les distances de déplacements s'allongent. Quant à l'allongement des distances et la perte de mixité spatiale, ils encouragent le recours à l'automobile, qui à son tour exige un développement des infrastructures de transport et le phénomène continue et s'auto-entretient.

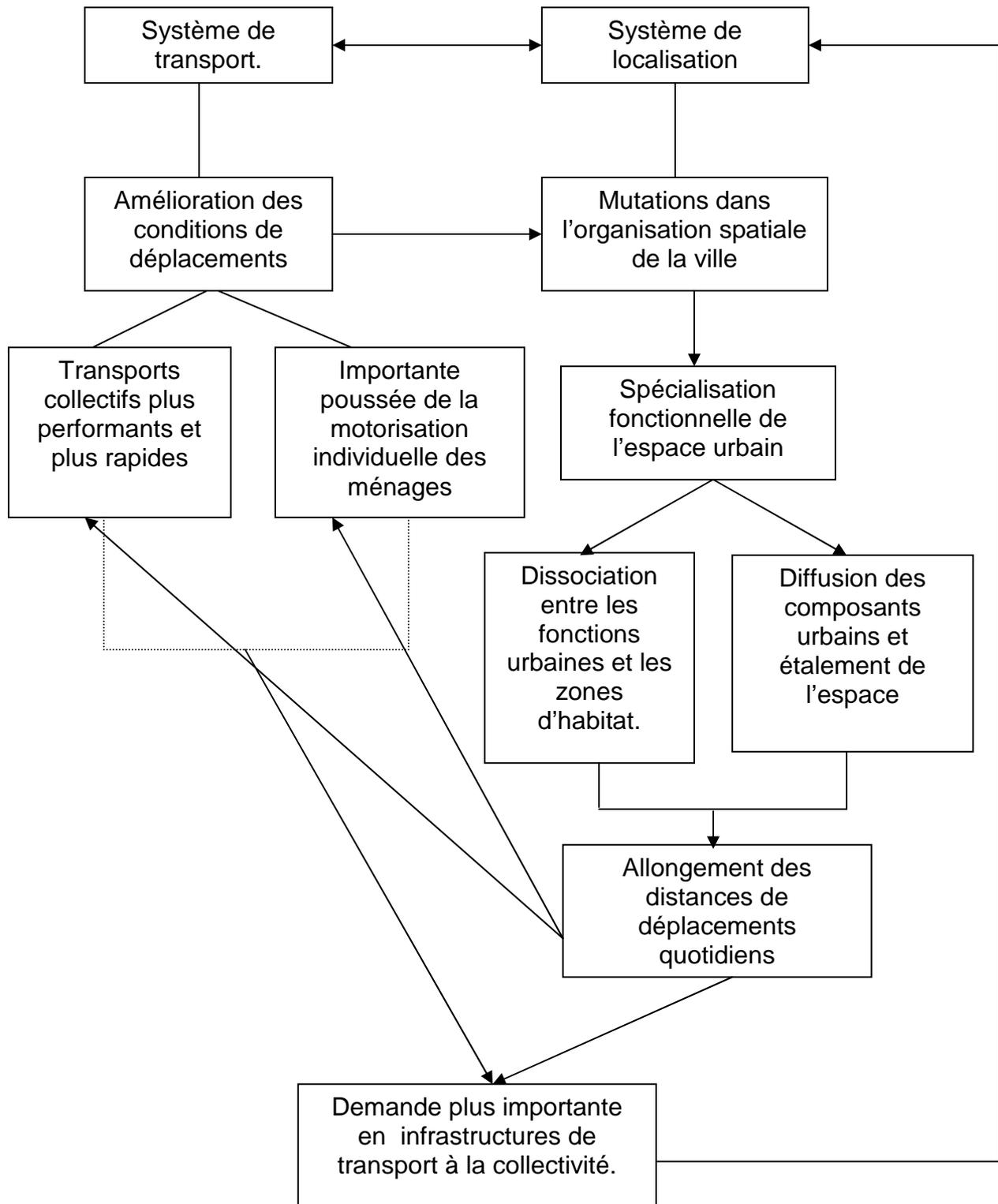


Schéma 6 : Organisation urbaine et mobilité : des systèmes interactifs.

Réalisation Y. Diagana, CNRS UMR ESO 6590

Il est incontestable que dans les villes développées, toute action sur l'organisation et la gestion de l'espace urbain a un impact sur la structure de la mobilité et sur l'organisation du système de transport. En même temps, toute amélioration apportée au système de transport, induite par un contexte économique favorable, agit sur l'espace urbain en termes de recomposition. Au bout du compte, l'organisation urbaine et la situation économique sont des déterminants majeurs permettant de mesurer la demande en transports et les besoins de mobilité. Ce jeu d'interaction entre le système de localisation et les conditions de mobilité paraît générale à toute urbanisation, mais pourrait revêtir, tout de même, un caractère particulier dans les villes en développement, tant les conditions de développement urbain sont différentes.

Autant dans les villes développées, les politiques urbaines sont faites, de telle sorte que la planification des infrastructures urbaines tienne compte des mutations qui se produisent dans les territoires afin qu'il y ait une certaine adéquation entre l'évolution des structures urbaines et l'offre urbaine, autant dans les villes en développement, l'urbanisation s'est faite de manière anarchique. Dans ces dernières, le faible niveau économique et technique n'a pas permis de créer les conditions d'une corrélation entre un développement urbain rationnel et une réalisation conséquente d'infrastructures urbaines, en cohérence avec les besoins des populations. Partout le développement spatial rapide des villes en développement n'a pas été accompagné par des réalisations suffisantes d'infrastructures urbaines en tout genre.

Cette croissance rapide des villes n'est pas sans conséquence sur l'allongement des distances de déplacements. Elle entraîne donc une modification de la demande. Les habitants s'éloignent peu à peu du centre-ville, qui concentre par ailleurs l'essentiel des ressources de la ville, et donc ont d'autant plus besoin des moyens de transports y revenir le plus possible et afin d'accéder aux équipements et aux emplois de la

ville. Cette organisation urbaine marquée par une forte dichotomie entre le centre et la périphérie, une périphérie qui vit en dépendance absolue par rapport au centre, contribue à augmenter la demande de mobilité. Parallèlement, l'inefficacité du système de transports, pour faire face à cette occupation ségrégative de l'espace urbain, explique la dégradation des conditions de mobilité surtout pour les habitants des parties périphériques des villes.

À Nouakchott, pour les populations des quartiers résidentiels, où le niveau de revenu est assez élevé, l'utilisation de la voiture particulière permet de satisfaire l'ensemble de leurs déplacements quotidiens. Ce sont des quartiers générateurs par émission d'un trafic automobile très important. C'est surtout au niveau de ces quartiers que les autorités ont consacré l'essentiel de leurs efforts en termes de réalisation d'infrastructures routières. Cependant, dans les quartiers périphériques pauvres, qui ne jouissent pas de dynamisme interne significatif, les travailleurs qui y résident sont obligés d'entreprendre souvent des longues distances de déplacement pour rejoindre leurs lieux de travail. Pour cette catégorie de populations, le recours aux transports collectifs demeure indispensable.

Il est indéniable que les transformations spatiales et l'occupation ségrégative de l'espace urbain dans ces villes ont engendré des nouveaux besoins de mobilité, mais vu la persistance de la problématique de la mobilité quotidienne, on a le droit de s'interroger quant à la capacité des collectivités à pouvoir investir massivement pour adapter le système de transport à la nouvelle configuration de l'espace urbain.

2-1-3 Intégration urbaine des espaces urbains par les transports.

Les réseaux de transport et de communication notamment entretiennent avec l'espace une relation à la fois forte et dynamique⁸⁹. De par les opportunités de mobilité qu'ils procurent, les réseaux de transport occupent une dimension importante dans l'intégration des populations dans le territoire. « *Il est difficile d'imaginer un territoire sans réseaux de transport, dans la mesure où ces derniers constituent à la fois le support, la condition et la manifestation concrète des échanges de toute nature qu'ils génèrent* »⁹⁰. L'espace n'étant pas par définition un bloc homogène et la distribution des lieux dans cet espace n'étant pas continue⁹¹, les transports jouent un rôle incontournable dans l'établissement des liens entre ces différents composants du territoire.

À ce titre, ils contribuent à garantir les échanges de flux physiques des personnes ou des marchandises dans l'espace urbain, et de ce point de vue, ils participent à rompre d'une certaine façon l'autarcie de certains quartiers. Finalement, les infrastructures et les transports en particulier, permettent de lutter contre l'enclavement et favorisent une intégration urbaine effective à ceux qui en ont un accès facilité. En définitive, les transports constituent un puissant connecteur des espaces urbains et, au-delà jouent en faveur du dynamisme de l'entité urbaine. Sachant que ce dynamisme de la ville repose essentiellement sur l'importance et l'intensité des échanges des flux physiques entre les différents composants urbains, qui sont par ailleurs répartis différemment dans l'espace urbain, l'intégration urbaine des quartiers devient alors un élément moteur pour le meilleur fonctionnement de l'ensemble urbain. Le contraire, c'est-à-dire le manque d'intégration, induirait des pratiques spatiales de proximité. Un repli

⁸⁹ DE NOÛE. M.-F., D'ANNUNZIO. D., BOURDILLON. J., BRUNET. R., MARTINAND. Cl., POMMELET. P., Réseaux et Territoire, Rapport, Novembre 1993, Montpellier, GIP Reclus? p 15

⁹⁰ OFFNER J.-M, PUMAIN. D., 1996, Réseaux et Territoires : significations croisées, Saint-Étienne, éditions de l'aube, p 41

⁹¹ PIERRE. M., 1991, Géographie, économie, et planification des transports, Paris, PUF, p 43

qui n'est pas propice à l'insertion des populations dans la vie urbaine, et finalement contribue à l'isolement des quartiers les moins favorisés, souvent les plus excentrés.

Pour vaincre la sous-intégration spatiale en ville, il est nécessaire de favoriser les relations et les échanges physiques entre les territoires urbains. En ce sens, les transports à travers la desserte des quartiers jouent un rôle essentiel dans la genèse mais aussi dans la pérennité des flux entre ces espaces urbains. À mesure que le système de transport tend vers l'efficacité à travers la qualité du service et de son accessibilité, des territoires sont de plus en plus reliés et les déplacements entre les lieux deviennent plus fluides et intenses.

Lorsque les différences territoriales sont évidentes et qu'il existe un fort déséquilibre dans la distribution des ressources urbaines, les transports en favorisant l'intégration urbaine des quartiers, permettent de pallier, d'une certaine mesure, la ségrégation spatiale. Ceci est autant plus réel dans les villes en développement en général et à Nouakchott en particulier, où la très grande concentration des richesses de la ville au centre, poussent les populations des zones périphériques notamment à partir tous les jours pour des destinations plus prometteuses en espérant un meilleur accès aux équipements et aux emplois de la ville. Dans ces conditions, les transports ont un rôle déterminant à jouer pour amener ces populations à vaincre leur relégation spatiale. Ainsi, le maillage du réseau de transport, de par la qualité de la desserte spatiale, constitue un facteur essentiel qui permet d'atténuer les disparités⁹² entre les territoires urbains car il permet aux populations d'accéder plus facilement à ce dont leurs quartiers d'habitation ne disposent pas.

Ceci étant, comme la ville et la mobilité, à travers le système de transport, entretiennent une relation d'interaction, chaque changement apporté à l'une entraîne

⁹² DE NOÛE M.-F., et al, p. 20, Op. cit

inévitablement une modification au niveau de l'autre. De ce fait, les transformations opérées dans un territoire urbain ne doivent pas se faire sans repenser le système de transport en vue de son adaptation aux nouvelles structures urbaines. Si ce travail n'est pas mené à bien, des espaces entiers se retrouvent de moins en moins intégrés à l'ensemble urbain, parce que n'étant pas desservis par les transports, et leurs populations se sentent peu à peu marginalisées.

2-1-4 Croissance urbaine et desserte de l'espace urbain par les transports

L'espace urbain et le système de transport sont indissociables. D'une part, le transport est l'un des éléments qui influe sur la valeur foncière de l'espace. D'autre part, les progrès constatés dans les transports sont atteints en réaction aux mutations de l'espace. Les progrès dans les transports, à travers la qualité de la desserte, du service offert et la production de l'espace urbain, doivent évoluer de concert. Sinon apparaissent des inégalités dans l'espace par rapport à la desserte des quartiers et un système de transport qui peine à s'adapter à la croissance de la ville, car ne pouvant plus offrir à l'ensemble des habitants quelque soit la zone de résidence un accès convenable à l'ensemble de la ville.

L'espace urbain n'est pas homogène, les lieux de résidence et les lieux d'activités ne se confondent que rarement. La croissance urbaine a accentué ce phénomène de dissociation des lieux. Les territoires de la ville dans lesquels se déroulent les pratiques quotidiennes des habitants, qui sont, par ailleurs, rendues possibles par l'ensemble des échanges entre ces différents lieux, ne sont pas desservis dans les mêmes conditions par le système de transport. Ces inégalités dans la desserte de l'espace urbain s'amplifient à mesure que la ville grandit. De ce fait, les populations sont invitées à inventer des stratégies d'adaptation pour se soustraire des contraintes

spatiales liées à la localisation du domicile et à la desserte inégalitaire de leur secteur d'habitation.

C'est dans la réponse d'une part à la demande du foncier exprimée par les populations et, d'autre part aux mutations économiques, que l'espace urbain s'étend et produit ainsi de nouveaux territoires. Ensuite, il revient aux transports la tâche de rendre accessibles ces nouveaux quartiers ainsi créés. La capacité des transports à pouvoir relier un quartier à n'importe quel autre quartier de la ville est un facteur essentiel dans la stratégie de la localisation du ménage. Seulement, cette tâche s'avère de plus en plus compliquée lorsque la ville grandit vite. Ceci est d'autant plus problématique lorsque l'étalement du tissu urbain se fait de manière horizontale. Car l'horizontalité du développement spatial nécessite la mobilisation des moyens beaucoup plus importants pour créer les conditions d'une desserte suffisante dans les nouveaux espaces créés.

La desserte des quartiers demeure une problématique pour les agglomérations en proie à des fortes croissances spatiales et, si les ressources mobilisées ne sont pas suffisantes, cela aboutit à une certaine forme de marginalisation des populations sur les zones urbaines les plus excentrées très peu desservies par les transports, voire pas du tout. Dans les villes en développement, la croissance urbaine et la périurbanisation sont allées de pair avec la diminution de la desserte en infrastructures et en équipements publics. Les quartiers centraux qui concentrent l'essentiel des ressources et des opportunités et qui sont aussi les lieux où la densité des réseaux est plus importante, sont peu accessibles aux bas revenus. Ces derniers inventent des stratégies de subsistance qui vont de l'usurpation du domaine public au niveau des espaces interstitiels dans les voisinages des quartiers les mieux équipés à l'installation périphérique sur les zones les moins desservies, mais où les prix du foncier sont largement abordables. En définitive, deux stratégies entrent en jeu à savoir : opter pour la sécurité foncière quitte à choisir le domicile dans une zone mal

desservie, ou alors, s'installer illégalement à la lisière des zones bien desservies quitte à renoncer à la sécurité foncière.

À Nouakchott, dans le cadre de la résorption des quartiers illégaux de la ville, les pouvoirs publics ont procédé aux distributions des parcelles dans des zones éloignées au centre, en espérant fixer ces populations très mobiles dont le seul moyen d'accession au sol demeure l'usurpation du domaine public. Beaucoup de ces populations ont fini par désertter ces quartiers lotis où elles disposaient des permis d'occuper sur leurs parcelles, pour aller s'installer illégalement à proximité des infrastructures urbaines. Dans ce cas de figure, les populations ont préféré se rapprocher des zones bien desservies, quitte à vivre dans l'illégalité. Cette stratégie privilégiée consistant à mettre en avant le besoin d'accessibilité à la ville avant l'accession pleine et entière au foncier va à l'encontre de la stratégie dominante observée çà et là dans d'autres capitales de la sous-région⁹³. Dans ces capitales, les candidats à la propriété se retournent vers les parties périphériques où la qualité de desserte urbaine est moins importante, mais là où leur désir d'accession au foncier a le plus de chance d'aboutir.

2-2 De la mobilité à l'accessibilité des espaces urbains.

La mobilité et l'accessibilité sont deux concepts indissociables. D'une certaine manière, le rapport de l'individu à l'espace s'exprime par la mobilité qui détermine sa pratique spatiale. Dans ce cas, le territoire dans lequel s'inscrit la vie quotidienne de l'individu en question est dessiné par la capacité de ce dernier à accéder aux lieux aussi nombreux qu'éloignés à partir du domicile. De ce point de vue, l'accessibilité beaucoup plus que la mobilité crée le territoire, car elle favorise les déplacements. D'ailleurs, avant chaque déplacement se pose la question de l'accessibilité, et elle naît

⁹³ GODARD. X., 2002- in l'accès à la ville : Mobilités quotidiennes et accès au logement : questions d'articulations à partir d'observations africaines, L'Harmattan, p.104.

dans le besoin irrésistible de l'individu à accéder à un lieu particulier pour mener une activité donnée.

2-2-1 Accessibilité : de quoi parle-t-on ?

La question de l'accessibilité se pose de manière lancinante dans les villes d'une manière générale et plus particulièrement dans les espaces urbains où la desserte par le réseau de transport demeure déficitaire. Selon Francis Baucire⁹⁴, l'accessibilité est en amont de la mobilité, elle se pose à chaque fois que l'individu exprime le besoin ou l'envie d'accéder à une ressource. Selon lui, avant chaque décision de se déplacer, un processus se met en place, au cours duquel, l'individu procède à l'évaluation de l'effort à réaliser pour accéder à une ressource donnée. C'est seulement après avoir passé en revue un certain nombre de paramètres, et s'être rendu compte que le besoin de se mettre en relation avec cette ressource est important que le niveau d'effort à investir pour y accéder, que la décision de se déplacer est prise. D'après cette logique, lorsque les conditions de mobilité deviennent désastreuses du fait du manque d'accessibilité, l'individu a, en réaction, tendance à ajourner ses déplacements.

C'est une situation difficile à prévoir, surtout dans un contexte où l'accès à toute ressource, de quelque nature que ce soit, nécessite le départ impératif du quartier de résidence pour entreprendre souvent de longs trajets de déplacements et dans des conditions pénibles dans la plupart du temps. Ce cas de figure peut étayer la réalité que vivent les habitants des quartiers pauvres des villes en développement pour qui, au problème d'accessibilité du quartier, lié à la mauvaise desserte par le réseau de transport, s'ajoute le problème d'accessibilité aux transports du fait du manque de revenus. Le tout hypothèque l'accessibilité aux ressources et services urbains de base

⁹⁴ BEAUCIRE. F, 2007, la mobilité au centre de l'urbain, Compte rendu de la journée d'étude sur la mobilité et le développement urbain organisée par l'ADP. p.15

pour les plus démunis. Ainsi, l'ampleur de l'effort à investir pour se déplacer, en situation de relégation spatiale et de la faiblesse du niveau de revenus, est si importante qu'il pourrait conduire à un renoncement récurrent et pousser au repli sur des pratiques spatiales de proximité.

Dans ces conditions, l'accessibilité se mesure à travers la capacité à se soustraire des multiples difficultés et se mettre en relation avec des ressources urbaines, en inventant de stratégies de contournement. Selon le raisonnement de Francis Beaucire, après l'évaluation de l'effort à fournir, qui déclenche par ailleurs la décision de se déplacer ou pas, on conçoit un territoire comme étant accessible lorsqu'au cours d'un déplacement, l'investissement en termes de coût monétaire, d'effort physique et de charge cognitive est moins important.

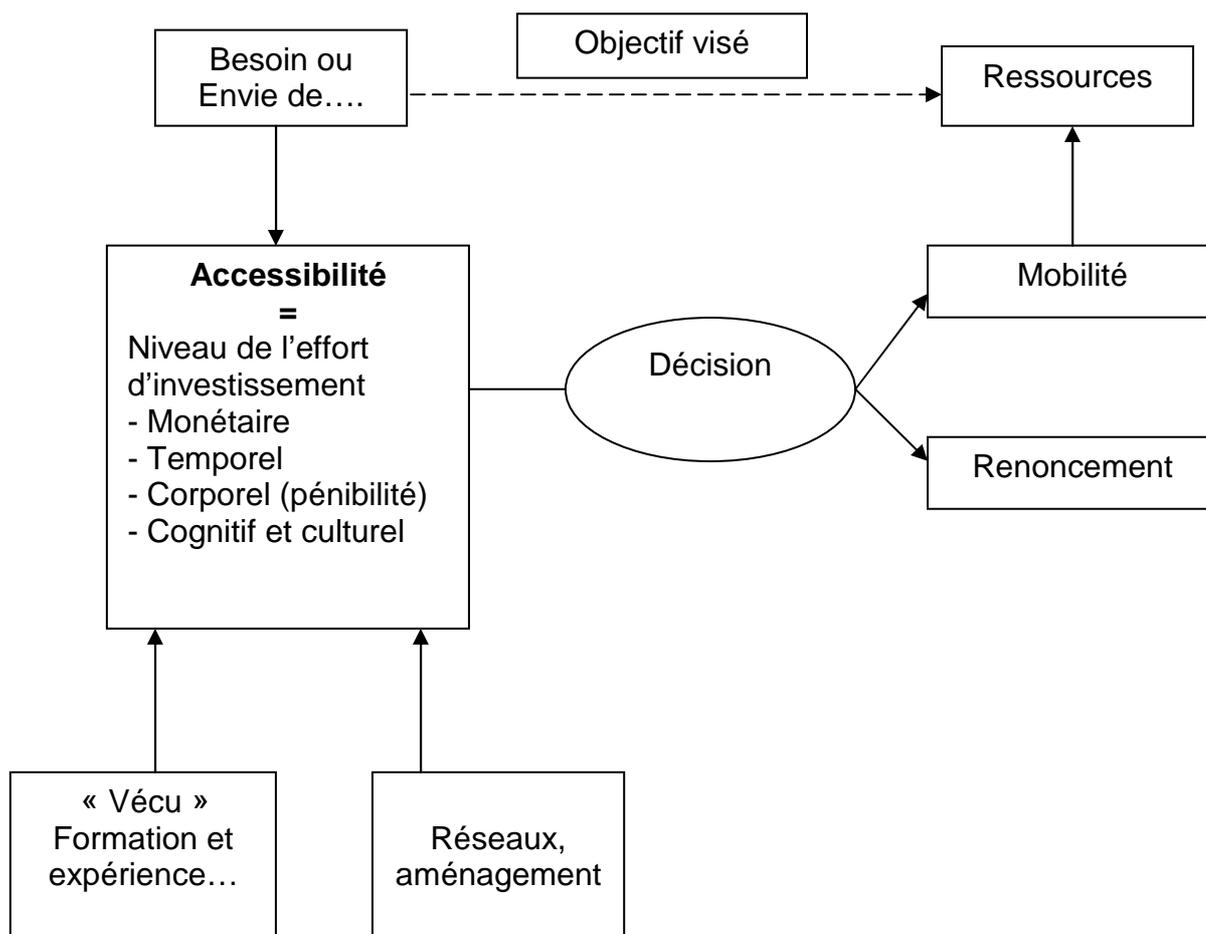


Schéma 7 : Relation entre mobilité et accessibilité.

Source : Francis Beaucire, 2007

2-2-2 De l'immobilité à la mobilité : l'accessibilité un déterminant majeur

Pour Roger Brunet, l'accessibilité est la « *capacité à être atteint par une clientèle, un message, un service. Elle dépend de l'état des moyens de transport et représente un coût.* »⁹⁵. Quant à Francis Beaucire, « *l'accessibilité désigne l'ensemble des ressources que l'on peut atteindre à partir d'un lieu donné* »⁹⁶. Ces deux définitions de l'accessibilité vont dans le même sens et montrent que le positionnement dans l'espace et la capacité à dominer celui-ci sont indispensables pour un individu afin qu'il puisse profiter de la ville, soit

⁹⁵ BRUNET. R, FERRAS. R, THERY. H, 1992, Les mots de la Géographie : dictionnaire critique, Reclus- la documentation française, p.15.

⁹⁶BEAUCIRE. F, 2007, p.15, Op.cit

qu'il cherche à « être atteint » (Brunet), soit à « atteindre » lui-même (Beaucire). Roger Brunet et Francis Beaucire cherchent à mettre en exergue l'importance de la relation entre l'individu et le territoire. Ce rapport s'exprime par la mobilité. De ce point de vue, la mobilité participe de manière importante à la création des territoires. En même temps, le territoire de tout un chacun se crée en fonction de ses possibilités à atteindre, pour une raison ou pour une autre, un certain nombre de lieux dans lesquels s'inscrivent les activités liées à sa vie quotidienne. En somme, la relation entre l'individu et son territoire est fonction de l'accessibilité bien plus que de la mobilité qui est, elle-même, soumise à la capacité de se mettre en relation avec les différents composants urbains.

L'accessibilité est le puissant levier sur lequel s'appuie la mobilité. Du coup, à chaque fois que l'accessibilité est réduite du fait de l'absence d'infrastructures de transports ou des possibilités monétaires, la mobilité serait compromise et cela se traduirait par des pratiques spatiales de proximité. Tout compte fait, on s'aperçoit que l'extension du territoire de la quotidienneté est tributaire, d'une certaine manière, des possibilités financières, mais parfois aussi de la dimension cognitive. Les deux déterminent le comportement de mobilité des uns et des autres, et constituent par ailleurs des atouts non négligeables permettant d'étendre au mieux le bassin dans lequel s'inscrit la vie quotidienne.

Nombre de géographes affirment que c'est le mouvement qui crée le territoire. En ce sens, l'accessibilité joue un rôle fondamental dans la formation du territoire, parce qu'elle encourage la mobilité. Par conséquent, la mauvaise accessibilité implique de mauvaises conditions de mobilité et induit des contraintes supplémentaires qui peuvent pousser les individus à renoncer à un certain nombre de déplacements. Au-delà du sens réduit de l'acception qui renvoie aux handicapés moteurs, l'immobilité est perçue ici comme étant le manque de possibilités qu'ont certaines personnes à pouvoir se déplacer comme elles l'auraient souhaité.

Cela concerne évidemment toutes les populations qui vivent des situations difficiles liées souvent à la localisation de leur ménage dans des zones où l'offre urbaine est largement déficitaire, mais également au manque de moyens financiers pour accéder aux transports. Au bout du compte, les inégalités territoriales ajoutées aux contraintes d'ordre économique que peuvent vivre certaines populations peuvent inciter à un repli sur une mobilité de proximité, qui, par ailleurs, est peu propice à une intégration urbaine suffisante. Le potentiel de mobilité des populations a tendance à augmenter avec le degré d'accessibilité de leurs territoires d'ancrage. Même si le simple fait d'habiter une zone bien desservie ne suffit pas pour conférer un niveau de mobilité acceptable, il augmente la propension au déplacement, et cela est un atout en soit. Cependant, vivre dans une zone enclavée, isolée du fait du manque de desserte par les transports, nécessite indéniablement la mobilisation d'efforts accrus pour profiter pleinement de la ville.

Dans les pays développés, des efforts constants ont été initiés en termes de création d'infrastructures de transport pour éviter l'isolement des territoires urbains et promouvoir un développement urbain harmonieux, au cours duquel une attention particulière est accordée au triptyque « Mobilité, accessibilité et territorialité ». Par souci d'équité spatiale le réseau de transport est conçu de telle sorte qu'il puisse irriguer du mieux possible la totalité de l'espace urbain. En complément à ces efforts, une politique de tarification est entreprise qui tient compte de la diversité des situations sociales. Cela va de la tarification préférentielle pour les uns et à la gratuité de l'accès aux transports pour les autres. Ces politiques cherchent à améliorer les niveaux d'accessibilité (accessibilité spatiale et accessibilité aux transports) et en définitive à encourager la mobilité.

Dans les pays en développement, la situation est bien différente. Les problèmes liés à la mobilité des populations se posent de manière lancinante. Les difficultés

constatées ça et là sont avant tout, la conséquence du déficit chronique d'accessibilité à tous les niveaux. Simplement, dans un contexte marqué à la fois par une centralité urbaine et par une ségrégation spatiale assez forte, l'accessibilité devient une nécessité primordiale en particulier pour les populations des parties périphériques des villes.

Dans ces pays, la plupart du temps, l'offre urbaine n'a pas suivi le développement fulgurant des villes et les infrastructures de transport sont insuffisantes. Cela produit progressivement des zones sous-intégrées qui forment un domaine de relégation pour ceux qui n'ont pas les moyens d'habiter dans les parties les mieux équipées. Ce sont des zones peu accessibles et où les populations éprouvent des sérieuses difficultés pour accéder aux transports et à la ville d'une manière générale. Dans ces conditions, bouger pour profiter des ressources urbaines relève « de la part des anges » et la situation pousse au repli et au déficit de mobilité. Quand les transports ainsi que les possibilités monétaires pour payer ses déplacements et ainsi que ceux de l'entourage sont rares, l'accès aux transports obéit à une certaine forme d'arbitrage au bout duquel la mobilité des uns serait sacrifiée pour assurer celle des autres. En fin de compte, la localisation du ménage dans une zone peu desservie est propice à "l'immobilité" pour des populations peu solvables.

L'accessibilité joue un rôle fondamental dans la formation des territoires, parce qu'elle stimule la mobilité qui elle-même, garantit le mouvement dans l'espace urbain, donc permet l'intégration urbaine. Elle est tributaire de la qualité et de l'organisation du réseau de transport.

2-2-3 Mobilité et territorialité : lorsque la structure urbaine favorise l'accessibilité

L'accessibilité n'est pas une fin en soi. C'est le besoin ou l'envie de profiter d'un lieu ou d'une ressource disposée à une certaine distance de soi qui fait que la question de l'accessibilité se pose. C'est dans cette recherche constante d'accessibilité que naît le territoire. Ce territoire change en fonction de notre capacité à aller plus vite et plus loin et répond au besoin élémentaire inhérent à tout être humain, celui de profiter d'une ressource pour en tirer une certaine jouissance. En ville, les ressources sont par définition, nombreuses et variées, mais elles ne sont pas disposées comme chacun l'aurait souhaité, et ce système de localisation est fonction de la structure urbaine. La morphologie des villes n'a jamais cessé d'évoluer, entraînant un changement dans l'organisation urbaine. Cette recomposition urbaine modifie nécessairement les échelles des villes et exige des citoyens et des collectivités de revoir leur niveau d'investissement en vue d'une meilleure accessibilité.

L'une des principales mutations qu'ont connue les agglomérations, quel que soient les pays et les continents, constitue, à un moment ou à un autre, l'inexorable croissance de leurs tissus urbains. Le phénomène a pris un caractère singulier dans les villes où les règles de base pour un développement harmonieux de l'espace urbain sont souvent ignorées ou tout simplement rendues inopérantes, du fait de la virulence des pratiques informelles de production du foncier urbain. La structure et l'organisation urbaines se retrouvent complètement bouleversées par cette nouvelle donne. Les villes jadis, organisées autour d'un noyau historique dense où la compacité qui les caractérise permet aux populations une accessibilité accrue et à moindre coût, se sont étalées.

Lorsqu'elles étaient denses, le niveau d'investissements personnels et collectifs était limité par la proximité. Ainsi, les modes de transport doux, tels la marche à pied et les deux roues..., suffisaient aux citoyens pour réaliser le maximum d'interactions

sociales dans un périmètre urbain relativement restreint. La densité introduit la proximité qui, elle-même, permet d'offrir un haut niveau d'accessibilité à une multitude de ressources diversifiées. Le passage, de la ville pédestre à la ville automobile⁹⁷ qui, pour reprendre Marc Wiel, se traduit par une perte de densité, de proximité et l'accessibilité, se mesurent désormais à travers la capacité à aller plus vite, donc plus loin. De ce point de vue, l'accès aux moyens de transport rapides permet de garantir un haut niveau d'accessibilité. Le changement d'échelle de la ville liée à l'étalement de son tissu urbain, nécessite des investissements plus importants pour bénéficier de la même qualité en termes d'accessibilité qu'autrefois, lorsqu'elle était caractérisée par une certaine contiguïté spatiale.

L'accessibilité a un coût et exige un certain niveau d'investissement de la part de la collectivité (en termes de création de réseau de transport) pour rendre la ville accessible, mais aussi un investissement personnel pour se mettre plus facilement en relation avec les ressources urbaines inégalement distribuées au sein de l'espace urbain. En ce sens, la densité urbaine en favorisant la proximité, constitue un atout indiscutable permettant d'atténuer les efforts à fournir pour un accès suffisant aux ressources urbaines. La croissance urbaine a modifié la configuration des villes et soumet les systèmes de transport à une forte pression. Ils doivent désormais se diffuser plus largement au niveau de l'espace urbain pour s'adapter au nouveau système de localisation. Si les systèmes de transport ne se réinventent pas pour faire face à ce défi qu'est l'étalement urbain, et qui met en cause par ailleurs la densité urbaine, de fortes inégalités apparaissent entre les territoires urbains et se traduisent par des problèmes d'accessibilité pour ceux qui ont un accès limité aux transports.

Lorsque les conditions de mobilité sont difficiles et que des inégalités en termes de desserte par le réseau de transport sont importantes, la forte densité, de par la

⁹⁷ WIEL. M, 2005, ville et mobilité : couple infernal ? , éditions de l'Aube, p 24

proximité qu'elle favorise, joue un rôle prépondérant dans l'accessibilité aux ressources urbaines. Elle permet d'atténuer les coûts des déplacements et les distances entre les composants urbains. Ce rôle devient illusoire lorsque les coûts de déplacements s'orientent vers la baisse⁹⁸. En effet, aujourd'hui, dans les villes développées, les progrès dans les transports rapides permettent aux populations de se déplacer plus rapidement, plus confortablement et avec en prime une meilleure accessibilité à la ville. Ce n'est pas le cas dans les villes africaines.

En définitive, lorsque le changement d'échelle de la ville s'accompagne de l'augmentation de la vitesse des déplacements, la densité urbaine n'est plus un outil incontournable qui garantit l'accessibilité. Cependant elle devient indispensable lorsque les coûts de la mobilité sont importants, aussi bien pour les individus que pour la collectivité, et à ce stade, la recherche de proximité est synonyme d'une meilleure accessibilité aux ressources urbaines. Le principe d'étalement urbain qui accompagne l'extraordinaire croissance des villes africaines va totalement à contre courant de la logique de la ville dense et de la recherche de proximité en l'absence de moyens de transport performants (schéma 8). Le principe de l'accessibilité est y alors fortement compromis.

⁹⁸ Ibidem, p 22

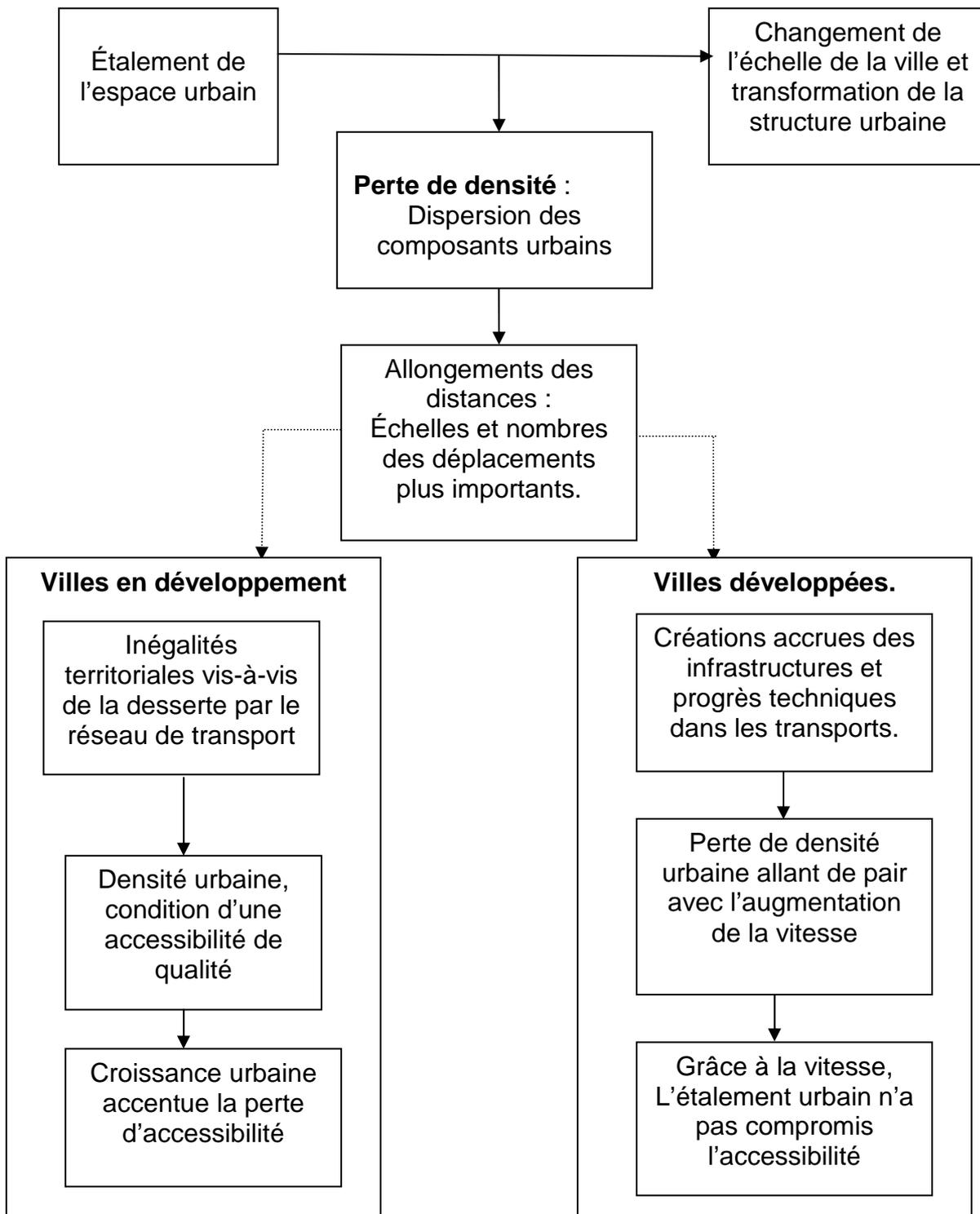


Schéma 8 : Représentation du rapport entre l'étalement urbain et l'accessibilité

Réalisation Y. Diagana, CNRS UMR ESO 6590

2-2-4 De l'enclavement à l'accessibilité : le principal défi des politiques publiques.

En ville, les ressources sont à la fois abondantes et variées, mais elles ne sont pas localisées au même endroit. Pour en profiter pleinement, les urbains doivent se déplacer de plus en plus et le plus loin possible, c'est le prix de leur accessibilité. En effet, la ville c'est le lieu où les inégalités territoriales sont les plus perceptibles. L'accessibilité aux potentialités urbaines est conditionnée par le positionnement de chacun par rapport à l'offre urbaine et à celle des transports. En même temps, dans les territoires urbains, la distribution de ces potentialités de la ville est loin d'être parfaite. Il en va de même pour la couverture de l'espace urbain par le réseau des transports. La mobilité doit-elle s'adapter à l'offre de transport au prix d'une intégration urbaine insuffisante ? Cette question est d'autant plus dans les contextes marqués par une forte ségrégation spatiale, où les richesses de la ville sont très mal réparties et où le système de transports censé jouer un rôle primordial dans les échanges entre les espaces urbains n'est pas à la hauteur de l'enjeu.

Lorsque le réseau de transports peine à desservir correctement la ville, cela conduit progressivement à l'enclavement pour certains espaces et se manifeste par des conditions de mobilité difficiles, surtout, pour les plus démunis. Si l'accessibilité augmente le potentiel de mobilité, l'enclavement est propice à l'immobilité. Une situation qui doit être évitée surtout lorsque la ville est en proie à la ségrégation spatiale. L'immobilité n'est pas une fatalité. Ainsi, tout doit être mobilisé pour permettre aux urbains de se soustraire des contraintes qui peuvent compromettre leur mobilité. C'est en ce sens que le rôle des pouvoirs publics est essentiel. Les politiques à initier doivent avoir comme principaux objectifs de rompre l'isolement de certains quartiers et d'envisager des mesures pouvant favoriser la mobilité. C'est l'accessibilité de tous à la ville et à ses potentialités qu'il s'agit de défendre. C'est aussi le défi majeur que les pouvoirs publics doivent constamment relever pour faire de la ville, un véritable lieu d'échanges. La création des infrastructures et la mise en

place du système de transports sont l'apanage des pouvoirs publics qui doivent initier des politiques visant à promouvoir la mobilité.

Le désengagement des pouvoirs publics dans le domaine des transports urbains a précipité le secteur dans une situation de crise permanente dans la plupart des capitales africaines. La gestion "artisanale" qui s'est substituée à la politique publique ne permet pas l'acheminement de ce service à toutes les populations et cela se traduit par l'enclavement de certains quartiers périphériques. Le secteur "artisanal" des transports suit strictement la dure loi du marché, celle de proposer un service de moindre qualité et récupérer le maximum de profit quitte à désertter certains quartiers de la ville où les recettes ne semblent pas pouvoir couvrir les coûts de production. Cependant pour la politique publique le but visé est l'équité spatiale, d'où la nécessité de lutter contre l'enclavement de certains et favoriser la mobilité pour tous.

3- CONCLUSION

Sans pour autant être le seul facteur, la mobilité participe activement à la formation du territoire. En effet d'une part, la richesse de la pratique spatiale, qui détermine le niveau de maîtrise du territoire est une fonction de la mobilité. D'autre part, la manière dont les composants sont agencés dans le territoire, autrement dit l'organisation spatiale, agit sur le comportement de déplacement et sur le système de transport. Cependant, la nature des interactions entre l'espace urbain et la mobilité ne semble pas se manifester de la même manière selon qu'il s'agisse d'une ville développée ou d'une ville en développement. En effet, là où dans les villes développées les progrès dans les transports ont accentué le phénomène de périurbanisation, et contribué à la spécialisation fonctionnelle de l'espace, dans celles en développement, ce sont les mutations opérées dans l'espace urbain qui ont précipité l'essentiel des entreprises de transport dans une situation de crise endémique.

**PARTIE II : LE SYSTEME DES TRANSPORTS
URBAINS ET L'ANALYSE D'UN SECTEUR EN CRISE.**

INTRODUCTION DE LA PARTIE II

L'un des faits commun des grandes villes des pays d'Afrique au Sud du Sahara est le dysfonctionnement du système de transport urbain. Il suffit pour s'en convaincre de se référer à la situation de disparition de la plupart des entreprises de transport et de déliquescence pour celles qui ont réussi à se maintenir en activité. Le manque de moyens financiers et techniques des États, dans un contexte de fortes croissances démographiques et spatiales, a fini par enfoncer le secteur de transports urbains, qui n'est d'ailleurs pas considéré comme une priorité absolue, dans une crise durable. Cette situation est rendue compliquée par la politique d'ajustement structurel, qui était censée donner une nouvelle impulsion à ce secteur avec l'injection des fonds privés. C'est une politique imposée par la Banque mondiale, dont la mesure phare est le désengagement progressif des États, des entreprises publiques. Ce désengagement des États conduit à la rareté des capitaux publics, un manque qui ne sera pas compensé par d'autres fonds. Cela finit par entraîner un secteur sous perfusion dans les abîmes : les entreprises publiques de transports urbains, à court de moyens, laissent peu à peu la place aux exploitants artisanaux (le plus souvent informels). Avant de s'intéresser au cas spécifique de Nouakchott pour comprendre l'évolution de son système de transport, à travers l'analyse des différentes péripéties qui ont ponctué la mutation de celui-ci, nous allons dans cette partie procéder au diagnostic de la crise que traversent les systèmes de transport de la plupart des capitales africaines.

CHAPITRE III

LES TRANSPORTS URBAINS DANS LES VILLES EN DEVELOPPEMENT.

Devant la difficulté persistante de trouver des solutions viables et durables de mobilité pour les populations des villes africaines malgré les efforts consentis, se pose la question de savoir quel est le modèle de système de transport le plus adapté pour ces villes. C'est pour cette raison que dans cette partie il nous a paru intéressant de faire le point sur les tentatives de solutions de mobilité à travers quelques exemples observables ici ou là, avant de s'atteler à faire une analyse des approches méthodologiques pour la planification du système de transport.

1- LA PERSISTANCE DES PROBLEMES DE DEPLACEMENTS QUOTIDIENS : UNE PROBLEMATIQUE GENERALE AUX VILLES EN DEVELOPPEMENT.

L'explosion urbaine et l'incapacité des États à accompagner les mutations urbaines à l'aide de réalisations significatives d'infrastructures et d'équipements urbains sont des caractéristiques générales aux villes en développement. Ces villes, les capitales en l'occurrence, ont fait l'objet, pendant des décennies, de forts taux de croissance démographique. Ce rapide accroissement de la population urbaine a suscité un bouleversement dans la configuration spatiale, surtout dans le sens de l'expansion des villes. De ce fait, c'est toute l'organisation spatiale de la ville et, au-delà, du fonctionnement même du système urbain qui se trouvent considérablement modifiés. En fin de compte, les transports urbains comme composant majeur du système urbain, sont inéluctablement soumis aux effets induits par les transformations en cours dans ces villes.

Cette relation entre le système de transport et l'évolution du contexte urbain n'aurait pas été aussi problématique si le mode d'urbanisation de ces villes en développement notamment, avait su respecter certaines normes élémentaires de planification urbaine. Malheureusement, c'est le contraire qui se passe la plupart du temps. En effet, les transformations spatiales se sont déroulées le plus souvent en dehors de tout cadre réglementaire de développement urbain, ce qui est à l'origine de bien des dysfonctionnements dans la gestion des villes. Ces dysfonctionnements sont matérialisés, par exemple, par un décalage sans cesse grandissant entre la croissance des villes et la satisfaction des besoins des populations en matière d'offres urbaines. Sans pour autant en être le seul facteur, la croissance rapide et mal maîtrisée des villes a contribué pour une large part à la dégradation des conditions de mobilité des populations et à l'accentuation de la crise des systèmes de transports urbains. Au-delà de ce diagnostic préliminaire, quelles sont les dimensions les plus problématiques du dysfonctionnement des systèmes de transport urbains dans les villes en développement ? Dans quelles mesures les modes d'urbanisation et le contexte économique défavorable ont contribué au déclin de la plupart des entreprises de transports urbains dans les capitales africaines ?

1-1 Transports urbains et ville en développement : chronique d'une crise endémique.

La croissance spectaculaire des centres urbains est sans doute l'un des faits majeurs de ces dernières décennies dans les pays en développement en général et dans la région subsaharienne de l'Afrique en particulier. Le continent africain, encore très rural au milieu du XX^{ème} siècle, s'est engagé dans un processus d'urbanisation sans précédent qui a profondément mis en cause les équilibres antérieurs. Partout dans ces pays, l'explosion urbaine a bouleversé l'organisation spatiale des villes, celles-ci devenant de plus en plus importantes, sans que les capacités des autorités

régulatrices ne soient suffisantes pour affronter les problèmes inhérents à toute augmentation rapide de population. Au terme de quarante ans d'urbanisation très rapide où le rythme moyen annuel avoisine les 5% et parfois plus, la population urbaine de l'Afrique subsaharienne a été multipliée par 11 en passant de 19,3 à 210 millions¹.

La brutalité avec laquelle les mutations urbaines se sont déroulées, dans un contexte de déficit généralisé, a réduit la marge de manœuvre des pouvoirs publics pour entreprendre des réalisations de grande envergure à la dimension des changements en cours. Cela est d'autant plus critique que le processus de transformation des villes, engagé sous la pression démographique, s'accompagne d'une tendance à la relégation des populations les plus vulnérables vers les parties périphériques. Les quartiers pauvres manquent de l'essentiel. Les niveaux de revenus de leurs populations les y exposent de facto à l'exclusion urbaine. Pour réduire l'emprise de ce fléau qui les guette, il est impératif de faciliter l'accès des populations de ces quartiers périphériques pauvres à la ville, qui ne cessent de s'étendre. Or, cette tâche est rendue ardue du fait de l'évolution rapide du tissu urbain, qui anéantit les efforts d'équipement de ces zones. De ce fait, apparaissent de fortes inégalités dans la distribution des ressources urbaines, puisque les moyens ne sont pas suffisants pour accompagner la croissance des villes. Les efforts consentis sont concentrés le plus souvent autour des centres-villes.

Les ressources financières se font rares, alors que les demandes des populations en offres urbaines sont de plus en plus pressantes et de moins en moins bien satisfaites. La question de l'équipement des villes se pose comme une évidence à tous les pays. C'est dans ce contexte de crise que les pouvoirs doivent initier des mesures pour résorber les externalités négatives de la forte explosion urbaine. Ces externalités sont

¹ DUBRESSON A., RAISON J-P., 2003, L'Afrique subsaharienne : une géographie du changement, Armand Colin, p102

nombreuses et variées. On peut ainsi relever, les problèmes liés au manque d'habitats décents, d'eau potable, d'assainissement, d'infrastructures sociales, mais surtout la difficulté persistante des déplacements quotidiens. La question des déplacements quotidiens des populations dans les villes en voie de développement d'une manière générale, et dans celles d'Afrique en particulier, se pose avec acuité. Cette problématique liée à la mobilité quotidienne renvoie à un autre problème tout aussi épineux que celui de l'exclusion urbaine pour les populations des couches modestes du fait de leur accès limité aux transports. Malgré les tentatives de solutions observables ici ou là, les problèmes liés à la mobilité quotidienne des citoyens ne cessent d'empirer dans l'ensemble de ces villes.

1-1-1 Décalage entre croissance urbaine et offre insuffisante en transports urbains

Les villes, en grandissant, suscitent des besoins nouveaux en termes de logements, de transports, et de bien d'autres équipements de base. En effet, l'étalement urbain qui s'avère explosif, nécessite une extension croissante de l'ensemble des réseaux pour une couverture satisfaisante de l'espace urbain. Pour ce qui est des transports, cela consiste à redimensionner les capacités du système de transports avec l'apport des moyens logistiques et techniques pour étendre significativement l'offre en direction de nouveaux espaces urbanisés.

La croissance urbaine induit incontestablement des transformations dans les distances de déplacements et de ce fait entraîne une augmentation de la demande de transport. En effet, lorsque les villes s'étirent, ce sont les distances de déplacements qui se trouvent modifiées, du fait de la perte de densité. Cette perte de densité augmente naturellement les besoins de mobilité et les parcours de déplacements pour les populations des quartiers les plus excentrés en particulier. Dans des conditions normales de gestion urbaine, ces changements d'échelles de la ville et des

déplacements susciteraient une adaptation de l'offre de transports à travers une croissance de la desserte de ces quartiers.

Cependant, dans les pays en développement, la difficulté d'imposer un cadre de développement rationnel des espaces urbains finit par produire des agglomérations gigantesques hors de portée des capacités techniques et financières des pouvoirs publics. Ces défaillances des autorités publiques créent de sérieux déséquilibres dans les territoires urbains. En termes de mobilité quotidienne, ces déséquilibres se manifestent par un décalage sans cesse grandissant entre l'augmentation des besoins de déplacements et les limites des capacités des systèmes de transports. Dans ces villes, ce décalage est accentué par la rareté des ressources publiques. Cette dernière entrave le développement des infrastructures de transports qui aurait dû améliorer le niveau de l'accessibilité spatiale des zones urbaines.

Ce manque d'investissements pour mettre à niveau l'offre de transport urbain contribue à approfondir les inégalités entre les territoires. En ce sens, la manière dont ces transports desservent le territoire urbain est un facteur qui favorise la ségrégation spatiale. Cette dernière amplifie ce décalage, car l'offre est importante au centre, mais la prise en charge de la demande de transports se détériore à mesure que l'on se dirige vers les périphéries. On y observe une dégradation de la couverture des espaces urbains par les transports. Cela s'explique par le fait que la quantité de l'offre n'a pas suivi l'explosion démographique et spatiale dans les villes. Que les niveaux de la desserte soient différents entre les quartiers, c'est un fait général à toutes les villes, mais lorsque les moyens sont limités pour adapter le système de transports aux transformations urbaines singulièrement rapides, cela peut produire des conditions de déplacements médiocres, voire désastreuses, pour certaines populations.

La ségrégation spatiale, induite par l'inégale répartition des ressources urbaines, accentue la différence entre les territoires urbains. Les populations des quartiers défavorisés sont les parents pauvres de ce type de répartition qui conditionne tout accès à quelque opportunité urbaine que ce soit en raison de l'éloignement considérable de leur lieu d'habitation. Elles sont constamment confrontées aux effets produits par l'articulation entre l'étalement urbain et l'inégalité territoriale, dont la principale conséquence est l'allongement des distances de déplacements. Cet allongement des distances de déplacement n'est pas un problème en soi, s'il existait une adéquation forte entre les mutations spatiales en cours dans les villes et une augmentation de la qualité de la desserte par les transports. Mais c'est le contraire qui est observé, c'est à dire l'inadéquation grandissante entre une croissance urbaine spectaculaire et l'insuffisance permanente des moyens de la prise en charge de la demande de déplacements pour une partie importante des populations urbaines. Autrement dit, ce décalage entre la croissance urbaine et le déficit de la desserte spatiale par les transports pose le problème d'accessibilité à la ville pour ceux qui n'ont pas les revenus nécessaires pour prétendre à une mobilité individuelle.

Lorsque l'accessibilité à la ville est synonyme de l'accès aux services de base et à bien d'autres opportunités urbaines, les transports urbains constituent alors un moyen essentiel pour l'intégration urbaine des citoyens. Là où la ségrégation spatiale est présente, comme c'est le cas dans de nombreux quartiers des grandes villes d'Afrique subsaharienne, les transports devraient jouer un rôle de première importance pour amortir, d'une certaine manière, les conséquences induites par les inégalités territoriales. Les transports urbains devraient donc constituer un excellent outil permettant aux populations des zones les plus défavorisées par rapport à la distribution des ressources urbaines d'accéder aux parties les mieux équipées.

L'étalement urbain modifie le rapport des individus à l'espace urbain car la mobilité de proximité ne suffit plus pour profiter pleinement de la ville. Ainsi dans un tel

contexte, le territoire dans lequel s'inscrivent les activités de la vie quotidienne ne coïncide plus forcément avec le quartier de résidence. Une fois que les distances pour se déplacer s'allongent, le problème de mobilité se pose en termes d'accessibilité. En ce sens, les transports urbains doivent contribuer à vaincre l'éloignement et à promouvoir une intégration urbaine efficiente, mais à condition que ceux-ci s'adaptent aux mutations urbaines. De ce fait, le décalage entre l'offre et la demande de transport favorise le repli sur une mobilité de proximité et contribue donc à l'exclusion spatiale pour ceux qui éprouvent des difficultés à se soustraire aux effets liés au manque de transports.

Lorsque l'étalement spatial n'est pas accompagné par une augmentation de l'offre de transport urbain, il se produit des inégalités dans la desserte de la ville. Cela conduit le plus souvent à une certaine forme d'enclavement des parties les plus éloignées des centres-villes. Ce décalage est général à la plupart des villes en développement et est aggravé par la disparition progressive dans le paysage urbain des entreprises publiques de transports collectifs. Le schéma suivant tente de résumer les interrelations entre la croissance urbaine et la desserte spatiale par les transports.

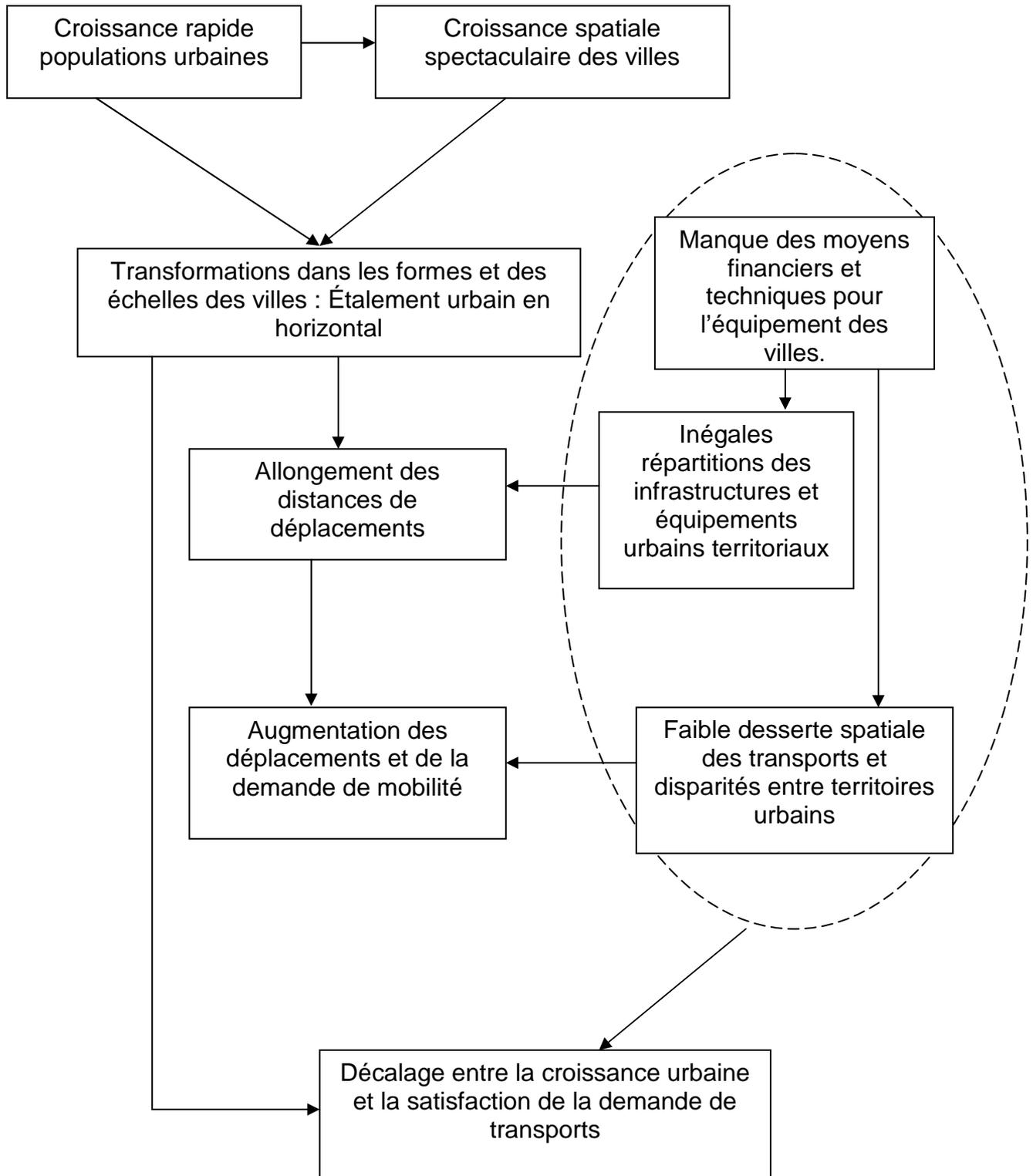


Schéma 9 : Relation entre croissance urbaine et desserte spatiale par les transports
 Réalisation Y. Diagana, CNRS UMR ESO 6590

1-1-2 Tendances générales à l'insatisfaction de la demande de mobilité.

Face à la rapidité de croissance spatiale et démographique des villes et dans un contexte de déficit de ressources et de politiques urbaines inadaptées, la question de la satisfaction de la demande de transport se pose de façon dramatique. La pénurie de planification et l'incohérence des politiques de production des espaces urbains ont fortement contribué à cet effet. C'est donc dans un environnement en transformations constantes et rapides, et en proie à une crise multiforme, qu'évoluent les systèmes des transports. La croissance de la demande de transports en relation avec les transformations en cours dans les villes a lieu dans un contexte défavorable, dans lequel les solutions de déplacement deviennent de plus en plus compliquées pour une partie importante des populations urbaines. Cette complication liée à la diminution de l'offre de transport se traduit par des conditions de mobilité difficiles pour les populations des parties urbaines les plus éloignées des centres-villes.

La disparition progressive dans ces villes des entreprises publiques de transport collectif n'arrange en rien une situation déjà complexe. Aujourd'hui, l'offre de transport collectif dans la plupart des grandes villes d'Afrique subsaharienne repose en grande partie sur le secteur artisanal, qui essaie de pallier tant bien que mal les carences ou l'absence des entreprises institutionnelles de transport collectif. Ce secteur artisanal joue un rôle important dans les déplacements quotidiens des populations, mais éprouve des difficultés à bien satisfaire la demande de mobilité des populations. Ce rôle est encore plus important du fait de la faiblesse du taux d'équipement des ménages en moyens de déplacements individuels. Des études menées sur un certain nombre de pays permettent de se rendre compte du faible taux de motorisation des ménages et par ricochet de l'importance que jouent les transports collectifs dans la mobilité quotidienne dans ces villes.

Tableau 6 : Pourcentage de ménages équipés en véhicules privés, en milieu urbain, pour divers pays d'Afrique subsaharienne entre 2000 et 2004

	Année	Bicyclette	Deux-roues motorisées	Voiture particulière
BENIN	2001	28.8	34.7	9.0
BURKINA FASO	2003	63.2	55.4	12.0
CAMEROUN	2004	11.8	8.5	8.5
ERYTHREE	2002	19.4	0.5	7.9
ETHIOPIE	2000	3.5	0.5	2.1
GABON	2000	4.0	1.1	16.9
GHANA	2003	16.0	2.6	9.0
KENYA	2003	17.7	0.9	9.6
MALAWI	2000	28.4	1.3	6.4
MALI	2001	34.6	33.1	13.7
MOZAMBIQUE	2003	22.1	2.4	6.0
NIGERIA	2003	17.9	17.5	17.8
OUGANDA	2000/01	19.8	5.4	6.1
RWANDA	2000	11.5	3.1	5.2
TANZANIE	2004	27.5	2.4	4.6
TCHAD	2004	34.3	18.0	6.4
ZAMBIE	2001/02	20.4	0.4	6.5

Source: enquêtes DHS (demographic and health surveys), in ORC Macro, 2006.

L'analyse de ce tableau révèle que le taux de motorisation des ménages en voiture particulière reste faible. En effet, dans la plupart des pays, moins de 10% disposent de ce moyen de transport. Pour les deux roues motorisées, la situation n'est guère réjouissante, car les pays les mieux équipés dans ce domaine sont le Benin, le Mali et Burkina Faso. En effet, au Benin et au Mali un tiers des ménages urbains disposent d'un deux roues motorisés. Au Burkina Faso, le taux d'équipement

atteint 55, 4%. En dehors de ces exemples, la possession des deux roues motorisés reste marginale dans la plupart des ménages. La bicyclette reste l'équipement le plus courant dans la majorité des pays représentés dans ce tableau. Le taux de l'équipement des ménages en bicyclette va de 3,5% en Éthiopie à 63% au Burkina Faso.

Ce faible taux de motorisation des ménages laisse présager une forte sollicitation vis-à-vis des transports collectifs, mais la difficulté de ce système à satisfaire la demande de mobilité des populations explique en partie la prédominance de la marche à pied, une pratique de mobilité fortement répandue dans les villes africaines, même pour des déplacements de longues distances. Finalement, la marche à pied ne serait-elle pas une forme de réponse à l'insatisfaction de la demande de transports urbains ? En tout cas, la marche à pied en tant que moyen de transport à part entière, joue un rôle considérable dans la mobilité quotidienne des citoyens africains. Elle représente le principal moyen de déplacement pour ceux qui n'ont pas les ressources pour accéder aux transports. La faiblesse de la couverture spatiale du réseau de transport est telle que la marche peut couvrir une partie importante des parcours avant que le citoyen puisse avoir accès à une station de transports collectifs. Dans tous les cas de figure, les manquements dans l'organisation et le fonctionnement du système de transport collectif s'expriment par une prédominance de la marche à pied.

Le manque de solutions pour se déplacer pousse les populations d'Ouagadougou à recourir à la marche à pied pour 42% de leurs déplacements quotidiens². Ce taux est estimé à 57%³ à Bamako, 69%⁴ à Niamey, et 73%⁵ à Dakar. Dans une situation

² DIAZ-OLVERA. L et KANE.C, 2002, M comme Marche ou ... Crève, « les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara : le temps de la débrouille et du désordre inventif », KARTHALA-INRETS, p 191

³ Ibidem

⁴ Ibidem

⁵ Ibidem

d'insatisfaction de la demande de transport, liée à la crise du secteur de transport collectif et au faible équipement des ménages en moyens de transport individuel, Lourdes Diaz-Olvera s'est interrogé sur les stratégies explorées quotidiennement par les populations pour se déplacer malgré tout. Il ressort de son étude sur un certain nombre des grandes villes africaines que la marche à pied est finalement le moyen de déplacement le plus répandu et que ces déplacements pédestres occupent beaucoup de temps, compte tenu de l'allongement des distances.

En fin de compte, lorsque la demande de transports n'est pas prise en charge de manière appropriée et que les solutions pour se déplacer se raréfient, les populations ont tendance à recourir dans des proportions très importantes à la pratique de la marche à pied même pour des déplacements de longue distance. À titre d'illustration, à Bamako au Mali et à Niamey au Niger, où respectivement 10% et 8% des déplacements pédestres ne sont pas de proximité, car ils durent plus d'une demi-heure⁶.

La ségrégation spatiale à laquelle sont confrontées les grandes villes d'Afrique se manifeste également à travers l'organisation territoriale de l'offre de transports urbains. Dans cette dichotomie, comme l'essentiel d'autres services urbains, les transports suivent cette tendance à la concentration dans les parties centrales de la ville. Ceci fait que l'insuffisance de l'offre de transport est nettement plus perceptible dans les zones urbaines les plus défavorisées. En effet, la centralité urbaine qui induit un regroupement des ressources urbaines dans les espaces centraux a provoqué un attrait de l'offre de transport collectif. Par exemple à Nouakchott, le réseau de transport collectif s'organise autour du centre et est conçu de manière à assurer les déplacements vers les emplois et les pôles économiques qui s'y trouvent. Dans ce schéma de desserte préférentielle de l'espace urbain, la

⁶ DIAZ-OLVERA. L., PLAT. D., POCHET. P., SAHABANA. M, Mobilité et pauvreté en Afrique Subsaharienne. Éclairages à partir de quelques enquêtes-ménages, colloque Sitrass 7, Dakar, Mars 2004, p.4

demande de mobilité exprimée depuis les quartiers périphériques reste souvent sans réponse ou alors prise en charge dans des conditions difficiles. L'insatisfaction de la demande de transport affecte particulièrement les quartiers périphériques, là où le système de transport institutionnel, et même artisanal, n'est pas à même de proposer un service acceptable à des coûts raisonnables.

L'augmentation de la demande de transport suit les transformations urbaines qui, sous l'effet de la disjonction entre les lieux d'habitation et d'activités, induisent des modifications dans la géographie des origines et des destinations des déplacements, mais aussi dans les volumes de flux et dans les distances des trajets. La problématique de la mobilité quotidienne dans ces villes résulte du manque de corrélation entre une demande de transport qui ne cesse d'augmenter pour les raisons déjà évoquées et une offre de transport qui ne cesse de se dégrader.

Les obstacles qui entravent l'adaptation des systèmes de transports de ces villes sont nombreux et variés. Ils vont de la modicité des moyens financiers et techniques des collectivités qui retardent les réalisations d'importantes infrastructures de transport, à la sous-information sur les besoins de mobilité de la population. En effet, pour proposer un système de transport adapté à la demande de mobilité des populations, il faudra auparavant avoir des précisions sur les habitudes et les pratiques de mobilité à travers des enquêtes-ménages. Ce type d'enquête est particulièrement rare dans les pays africains, où l'état de la connaissance sur la mobilité des populations est encore au stade embryonnaire. Il faut le reconnaître, dans ces pays, la mobilité quotidienne des populations n'est pas considérée comme une priorité aux yeux des décideurs. C'est sans doute ce qui explique le peu d'intérêt autour de ce secteur en crise.

1-1-3 Le système de transport à l'épreuve de la ségrégation spatiale.

L'un des faits majeurs qui caractérise l'urbanisation en Afrique est l'inégalité dans la répartition des équipements et infrastructures urbaines entre les territoires urbains. La répartition des transports ne fait malheureusement pas exception à cette réalité. En Afrique dans les villes, les espaces centraux concentrent l'essentiel des opportunités urbaines et ce sont aussi les lieux où les réseaux viaires sont les plus denses et les mieux aménagés. Cet avantage procure aux quartiers centraux un pouvoir d'attraction important sur le reste du territoire urbain. L'importante polarisation de la desserte au centre joue en faveur de cette centralité urbaine. À ce propos, Xavier Godard estime que la conception du réseau de transport dans ces villes est calquée sur un schéma dominant qui réserve la part belle à la desserte des quartiers centraux⁷.

Les opérateurs de transports, qui privilégient la rentabilité plutôt que l'équité spatiale, concentrent leur activité autour des parties centrales où la demande de mobilité est importante et où le taux de remplissage de leurs véhicules est le plus garanti. Cette stratégie se fait au détriment des quartiers périphériques où le rythme interne, à l'image de leur dynamique économique, est de moindre importance. En effet, en dehors des heures de pointe pendant lesquelles la demande de transport est pressante, en provenance ou en direction de ces quartiers et l'offre de transport a tendance à se raréfier. Cette situation est jugée peu rentable aux yeux des opérateurs de transports qui préfèrent désertir ces zones pour se déployer vers les centres et les franges proches.

La configuration spatiale des villes d'Afrique est caractérisée par une séparation évidente entre les quartiers résidentiels à haut standing et les quartiers populaires

⁷ GODARD X., 2002, Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara : le temps de la débrouille inventif, Karthala-INRETS, p 257

ou périphériques pauvres. Cette configuration spatiale a eu une forte incidence sur l'organisation du réseau des transports urbains. L'expression populaire qui dit « *dis moi où tu habites, je te dirai comment tu te déplaces* », retrouve un écho particulier dans les villes africaines. En effet, dans les quartiers résidentiels riches, les populations disposent des niveaux de revenus confortables leur permettant d'accéder à la motorisation individuelle. Une part importante de leurs déplacements s'effectue alors en voitures particulières.

Par contre, dans les quartiers pauvres où la dépendance aux transports collectifs est importante, les déplacements sont effectués par ce mode de transport, ou bien les populations se résolvent à une mobilité pédestre. Dans une ville comme Nouakchott, les moyens de transport à traction animale utilisés essentiellement dans les quartiers pauvres de la ville sont interdits dans le centre-ville, pour semble-t-il, des raisons esthétiques et sécuritaires.

À la ségrégation spatiale résultant de l'inégale répartition des infrastructures et équipements urbains, s'ajoute une ségrégation générée par les transports urbains à travers leur manière de desservir l'espace urbain. En effet, en se concentrant au centre et en délaissant peu à peu les parties périphériques, ces transports contribuent à renforcer la dichotomie entre l'hyper centre et le reste du territoire urbain. Cependant, pour corriger dans une certaine mesure, les effets des inégalités territoriales, les transports urbains ont comme mission première de rendre accessible la ville à tous les urbains. Dans les villes en développement, il n'est pas difficile de se rendre compte de l'inégal niveau de desserte de l'espace urbain par les transports et ces inégalités prennent de l'ampleur à mesure que les villes grandissent. Dans ces villes, l'offre de transport étant insuffisante, la prise en charge de la demande de mobilité est faite de manière parcellaire et incomplète.

Pour Dominique Mignot, la ségrégation par les transports est une question centrale dans un contexte de croissance urbaine et de dissociation entre les lieux d'habitats et d'activités. De son point de vue, les inégalités dans la répartition spatiale de la desserte par le réseau de transports participent au processus de différenciation entre les territoires et les catégories sociales. Pour finir, elle considère que « *les inégalités face aux transports et à la mobilité doivent être mises en exergue car elles influent sur « la logique » de la vie quotidienne. Cette « logique » est différente selon les territoires et la capacité financière d'accéder à la mobilité. Ces différences vont jouer un rôle très important dans les capacités de mobilité et dans la capacité d'accéder aux ressources de la ville et aux territoires* »⁸.

Dans les villes africaines, la ségrégation spatiale a influencé le mode d'organisation du système de transport collectif, qui favorise en premier lieu la desserte des parties centrales, au détriment des zones périphériques, qui vivent pourtant dans la dépendance absolue par rapport aux emplois et bien d'autres opportunités concentrées au niveau des centres-villes. Les transports, qui sont susceptibles de jouer un rôle de première importance dans l'intégration urbaine des quartiers, se sont accommodés de cet état de fait et contribuent à leur manière à aggraver les inégalités territoriales.

1-2 Mobilité urbaine, transports urbains et pauvreté

La mobilité urbaine est étroitement liée au contexte économique qui détermine d'une certaine manière l'évolution du système urbain lui-même. Si l'explosion démographique et spatiale augmente la demande de mobilité, une situation économique favorable, permettant le développement des infrastructures de transport pour assurer les conditions de la prise en charge de celle-ci, crée des

⁸ MIGOT D., ROSALES-MONTANO S., 2006, Vers un droit à la mobilité pour tous : Inégalités, territoires et vie quotidienne, documentation française, p 25

nouveaux besoins de déplacements. Incontestablement, il se met en place un cercle vertueux dans lequel la satisfaction d'une demande de mobilité entraîne l'expression d'une nouvelle demande qui exige le développement d'autres infrastructures de transports. Cela contraste avec un contexte marqué à la fois par la pauvreté des ressources publiques et individuelles. En effet, lorsque la pauvreté sévit, la satisfaction de la demande de transport est incomplète ou insignifiante, ce qui se traduit par des faibles niveaux de mobilité.

En Afrique, l'urbanisation rapide n'a pas seulement apporté des transformations spectaculaires dans la structure et dans la forme des villes, elle a aussi contribué à l'enracinement et à l'extension de la pauvreté dans le milieu urbain. La pauvreté gagne la ville lorsque s'intensifie l'exode des populations rurales.

En somme, l'urbanisation spontanée, dont le principal moteur est l'arrivée massive des populations rurales, a amené les nouveaux arrivants à élire résidence principalement dans les zones urbaines les plus précaires. Ces quartiers constituent les principaux foyers de la pauvreté urbaine où les précarités sont le lot quotidien des populations. Or, pour ces populations, l'accès à la ville revêt un caractère vital, parce que l'amélioration de leurs conditions de vie en dépend et cet accès à la ville qui leur permettrait de se soustraire, dans une certaine mesure, à l'emprise de la pauvreté. Pour ce faire et compte tenu des effets de l'étalement urbain, il est nécessaire de disposer d'une accessibilité suffisante aux moyens de transports mécanisés.

Cependant, cette nécessité se heurte d'une part à l'incapacité persistante des pouvoirs publics à satisfaire les besoins de mobilité et d'autre part, au manque de ressources des ménages et des individus. Le plus grand nombre est ainsi tenu à l'écart des transports. Cela se traduit par des conditions de mobilités très difficiles

pour les populations les plus démunies où « *le bouger pour s'en sortir* »⁹ trouve toute sa dimension. Pour cette catégorie de population, la problématique de la mobilité se pose avec gravité, à chaque fois qu'il est question de s'éloigner, de plus en plus, du quartier de résidence.

Or, du fait de la crise dans laquelle est plongé le système de transport collectif dans les grandes villes subsahariennes, la mobilité quotidienne s'avère problématique pour une partie importante des citoyens des grandes villes africaines. Elle l'est davantage pour tous ceux qui, pour des raisons économiques, sont tenus à l'écart des transports. Encore faudrait-il que les transports arrivent jusqu'à leurs quartiers de résidence ce qui n'est pas le cas (du fait de la défaillance de la desserte en direction des quartiers périphériques pauvres).

Si un contexte économique favorable encourage la mobilité urbaine, la pauvreté compromet l'amélioration de la desserte de l'espace urbain et réduit l'accès aux transports et donc favorise l'exclusion urbaine. Face à l'insuffisance des solutions pour se déplacer, les populations doivent inventer des stratégies pour pallier les dysfonctionnements du système de transport. Cela amène à s'interroger sur la relation entre la pauvreté et l'usage des transports. Dans quelle condition, la pauvreté influence-t-elle, les pratiques de mobilité des populations ? Dans quelles conditions la pauvreté pourrait-elle freiner la mobilité des populations ? Dans quelle mesure la mobilité quotidienne peut-elle contribuer à atténuer les conséquences de la pauvreté ?

⁹ LE BRETON E., 2005, *Bouger pour s'en sortir : Mobilité quotidienne et insertion sociale*, ARMAND COLIN

1-2-1 La pauvreté, de quoi parle-t-on ?

On parle de pauvreté lorsque le niveau de revenu n'a pas franchi un certain seuil qui permet à une personne de jouir d'une certaine qualité de vie. Ce manque de revenu maintient les populations dans des situations sociales difficiles et réduit leur accès aux besoins essentiels tels que l'éducation, la santé, le logement décent, les transports. En ville, la pauvreté contraint un nombre important des ménages aux bas niveaux de revenus à s'installer sur des espaces précaires. En effet, ces ménages parce qu'ils n'ont pas les ressources requises leur permettant d'acquérir un toit décent dans les parties urbaines les mieux loties, sont relégués vers les périphéries où l'accession à la propriété est moins contraignante. De fait, la pauvreté pousse à la marginalisation.

La pauvreté est un phénomène à caractère multidimensionnel. Être pauvre c'est d'abord ne pas disposer des ressources matérielles permettant des conditions de vie suffisantes pour mener une vie digne. Pour définir la pauvreté, plusieurs approches sont possibles, ce qui rend complexe l'appréhension du phénomène. Toutefois, pour faciliter la compréhension, l'approche économique semble à même d'apporter les éléments précis qui permettent de définir les contours de ce fléau qu'est la pauvreté. En l'abordant sous un angle économique, la pauvreté peut se présenter sous trois formes différentes : la pauvreté monétaire, la pauvreté des conditions de vie et la pauvreté des potentialités.

Ces trois dimensions de la pauvreté renvoient au déficit de ressources qui maintient les personnes, les groupes de personnes ou les territoires, dans des situations de désespérance. Xavier Godard voit en la pauvreté, « *le manque de ressources (économiques, sociales, culturelles), de moyens pour se procurer un niveau minimum de*

nutrition, participer à la vie quotidienne dans la société et assurer la reproduction économique et sociale »¹⁰.

Par convention, pour ce qui est de la mesure de la pauvreté monétaire, un seuil est établi à partir duquel la séparation des pauvres et des non pauvres est faite. Ce seuil peut être absolu ou relatif. Dans l'approche absolue de la pauvreté, le seuil des ressources n'atteint pas un niveau minimal qui permet aux personnes de satisfaire leurs besoins essentiels. Ces besoins essentiels englobent les denrées de première nécessité, mais aussi des produits non alimentaires et des services indispensables à la quotidienneté. Autant dire que cette approche de pauvreté absolue est variable d'un pays à l'autre, en fonction des normes et aspirations locales. Être sous ce seuil, c'est ne pas disposer des ressources nécessaires pour se procurer un niveau de vie acceptable, en termes de nourriture, de logement décent, d'hygiène, d'accès aux transports,...

Quant à l'approche relative du seuil de la pauvreté, elle amène à évaluer les capacités de consommation de ce qui semble être normal dans une société bien déterminée. En tenant compte du niveau de vie d'une société donnée, selon cette approche relative, les pauvres sont ceux qui, du fait de l'insuffisance de leurs ressources, ne peuvent partager le comportement de consommation dominant, ou alors « *ceux qui sont exclus des modes de vie minimaux d'une société* »¹¹. Le seuil de la pauvreté relative est obtenu par le calcul du niveau de revenu médian. Les observateurs sont critiques par rapport à la capacité de cette approche à pouvoir réellement définir la pauvreté. D'aucuns estiment qu'elle est beaucoup plus à même de déterminer les inégalités au sein d'une société, que de distinguer les pauvres des non pauvres.

¹⁰ GODARD X., 2002, P comme pauvreté ou le rôle du transport pour la combattre, « les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara : le temps de la débrouille et du désordre inventif », KARTHALA-INRETS, p 248

¹¹ Ibidem, p 248

La détermination de la pauvreté sur des critères purement monétaires conduit souvent à une vision imparfaite de la profondeur du phénomène. Pour une simple raison, le facteur de revenu est souvent difficile à saisir du fait du caractère aléatoire des entrées d'argent, une réalité inhérente au fonctionnement même du marché de l'emploi, fortement dominé par l'informalité. Il faut ajouter le poids culturel qui poussent les enquêtés à une certaine forme de réticence quand il s'agit d'aborder la question des revenus.

Ce phénomène est assez répandu au niveau de la société africaine. Xavier Godard, sur la base de ses enquêtes-ménages à Ouagadougou et à Bamako, en est rendu à ce même constat. Cela le pousse à émettre des réserves par rapport à la pertinence des informations entourant ce facteur de revenus, qui peut par ailleurs fausser la logique de la définition des groupes socio-économiques¹². En Afrique subsaharienne, ce type d'évaluation fondé exclusivement sur les critères monétaires a le plus souvent conduit à une sous-estimation du nombre des pauvres. Une observation partagée par Lourdes Diaz Olvera qui, dans un rapport sur la relation entre pauvreté et mobilité en Afrique subsaharienne, reconnaît la nécessité d'aller au-delà de la simple dimension monétaire, pour privilégier une approche multidimensionnelle de la définition de la pauvreté qui a l'avantage de cibler un public beaucoup plus large¹³.

Consciente de la faiblesse de cette approche, la Banque mondiale dans son rapport de 1990 sur la pauvreté préconise l'élargissement du critère de définition pour inclure le paramètre d'absence d'accès à des biens fondamentaux. Cette démarche a été appuyée par les Nations Unies à travers le PNUD (Programme des Nations

¹² Ibidem, p 251

¹³ DIAZ OLVERA L., PLAT D., POCHET P., SAHABANA M., Mars 2004, Mobilité et Pauvreté en Afrique Subsaharienne : Eclairages à partir de quelques enquêtes-ménages.

Unies pour le Développement) initiant la mise en place de l'Indice Pauvreté Humaine (IPH) qui repose sur des critères non monétaires. Désormais être pauvre, c'est ne pas avoir un accès à l'eau potable, à la scolarité, à un logement décent, aux transports.

De l'insatisfaction des besoins de base, la Banque mondiale a revu sa définition de la pauvreté pour retenir une nouvelle approche qui tient compte de la capacité de choix. Ainsi dans son rapport de 2000 sur la pauvreté, la Banque intègre parmi les critères de définition de la pauvreté, les notions d'impuissance et de vulnérabilité. Selon cette approche, la pauvreté se mesure en fonction de l'incapacité à choisir. En ce sens, le fait de pouvoir choisir son logement, son comportement alimentaire, sa pratique de mobilité, est un facteur de bien-être. Selon ce rapport de 2000, ne pas être pauvre c'est, « *disposer des ressources suffisantes (sécurité), pouvoir accéder à des services collectifs (insertion) et être en mesure de mettre en valeur ses capacités individuelles (opportunités)* »¹⁴. La défaillance, en partie ou en totalité de ces paramètres, pousse les individus à vivre dans des situations sociales difficiles qui conduisent à la pauvreté.

1-2-2 Exode rural et explosion démographique urbaine : propagation de la pauvreté urbaine.

L'Afrique subsaharienne est en proie à une pauvreté endémique. Toutefois, la rareté et le manque de fiabilité des informations recueillies lors des enquêtes-ménages ne permettent pas de faire une évaluation précise sur le nombre des pauvres dans cette région. Seulement, selon les données soutenues par la Banque mondiale, cette population s'élèverait vraisemblablement à plus de 250 millions de personnes. En 1997, sur la base de cette estimation, ce sont 45% de la population totale de l'Afrique

¹⁴ BANQUE MONDIALE, Combattre la pauvreté, Rapport sur le développement dans le monde 2000-2001.

subsaharienne qui disposaient de moins de 1dollar US par personne et par jour pour vivre. La pauvreté, qui était un phénomène rural, se répand de manière irréversible dans les villes avec l'explosion démographique urbaine. Le manque de préparation des villes pour faire face aux rapides croissances des populations urbaines, dans des contextes économiques défavorables, se traduisant par la difficulté de créer des conditions d'accueil décentes aux nouvelles populations vulnérables (le plus souvent), laisse penser à une accentuation de la pauvreté urbaine.

L'exode rural, principal facteur de l'urbanisation en Afrique au sud du Sahara, a contribué à la pauvreté dans le milieu urbain. En effet, la misère qui sévit dans les campagnes a contraint bien des populations à trouver refuge dans les villes dans l'espoir d'une hypothétique amélioration des conditions de vie. Par le biais de ce processus de migration, ce sont des populations peu qualifiées et aux faibles niveaux de revenus qui viennent s'installer en ville et importent avec elles leur misère.

La ruée de ces populations rurales vers les villes entraîne incontestablement une certaine forme d'ancrage de la pauvreté dans le milieu urbain, un phénomène considéré auparavant comme étant essentiellement rural. Les processus d'urbanisation rapide en Afrique subsaharienne laissent supposer, sur cette base, une propagation de ce fléau dans les centres urbains. Par exemple, en Côte d'Ivoire, en raison des flux migratoires issus des campagnes, la pauvreté urbaine a connu un bond spectaculaire. En effet, en seulement deux ans, c'est-à-dire entre 1993 et 1995, la proportion de la population pauvre en ville est passée de 27% à 52%¹⁵.

Le mode d'urbanisation des villes africaines s'est réalisé dans un contexte économique défavorable où les flux migratoires vers les villes ne sont pas suscités

¹⁵GODARD X., p 250, Op.cit.

par une demande de main-d'œuvre liée à un processus d'industrialisation, comme ce fut le cas en Europe¹⁶. Dans ces conditions, l'arrivée en ville ne garantit nullement l'accès à un emploi rémunéré, à un logement décent, donc à de meilleures conditions de vie. De ce fait, les nouvelles populations, déjà pauvres au départ de leurs campagnes augmentent la proportion des pauvres en ville. Pour ces populations, l'accès aux besoins essentiels est fortement compromis à cause de leur manque de ressources. En somme, ces ménages connaissent de mauvaises conditions de vie.

Au-delà des calculs fondés sur le niveau d'investissements monétaires, pour déterminer les possibilités qu'ont les ménages ou les individus de mener une vie digne ou de participer à la vie d'une société, les conditions de vie constituent un meilleur indicateur. Cette notion de conditions de vie reflète le niveau de revenus, qui lui-même détermine les possibilités d'accès à un logement, aux transports, à l'éducation des enfants, à la santé. De ce fait, l'importance des revenus va de pair avec le niveau de bien-être. Cependant, la précarité des revenus, comme c'est le cas pour une partie importante des citoyens africains, favorise la pauvreté et maintient les ménages pauvres dans des situations de restriction par rapport aux opportunités offertes par la ville. En ville, l'amélioration des conditions de vie est fonction de l'accès à l'emploi rémunéré, mais l'absence de source de revenus sûre pour les néo-urbains met en cause leur intégration urbaine.

L'intégration urbaine étant liée à l'usage de l'espace, la relation entre le niveau de revenus et l'accès à la ville devient centrale pour les populations pauvres. Dans les villes en développement en général, les ménages pauvres n'ont pas d'autre alternative que de s'agglutiner dans les quartiers périphériques. Leur accès à la ville est donc problématique. Ce problème d'accessibilité devient d'autant plus sévère

¹⁶ DUMOND G.-F., 2004, L'Afrique connaît-elle une urbanisation spécifique « L'Afrique », ellipses, p 292

que le déficit des revenus est important ; la difficulté ne se résume pas à l'allongement des distances.

Cette localisation résidentielle périphérique exige, pour un bon niveau d'usage de l'espace, une utilisation importante des moyens motorisés pour se déplacer. Ce recours aux transports est déterminant pour les populations installées dans les quartiers pauvres car il leur permet de s'intégrer plus facilement dans l'espace urbain afin de mieux profiter des emplois de la ville et d'autres sources de revenus. C'est en cela que la dimension de la mobilité est importante pour les populations pauvres, surtout pour celles qui subissent une certaine forme d'exclusion.

1-2-3 Du manque de revenus à l'accès aux besoins essentiels : la mobilité, une question centrale

Du fait de la faiblesse des revenus des ménages et des individus, la pauvreté favorise l'exclusion et pousse à la marginalisation spatiale. En ville, cela se traduit, par exemple, dans l'espace par une relégation vers les parties périphériques où l'accès au logement semble être moins contraignant pour les ménages aux revenus les plus modestes. La relégation spatiale ne saurait être un problème, si la distribution des ressources urbaines introduisait une certaine forme d'équité spatiale. Cela n'étant pas le cas, elle constitue un obstacle difficilement surmontable à l'insertion sociale de ceux qui en sont les principales victimes.

Dans une situation d'exclusion, le déficit ou l'absence de revenus conduit à une forme d'assignation aux territoires du proche ou à l'insularité¹⁷. Dans ce contexte, les possibilités des populations, qui vivent cette exclusion, à satisfaire leurs besoins essentiels se trouvent questionnées. C'est dans ce cadre que la mobilité, à travers

¹⁷ LE BRETON E., p87, Op. cit.

l'accès aux transports, a un rôle à jouer en termes d'intégration spatiale. À ce titre, les politiques entreprises dans le cadre du développement urbain doivent être celles qui favorisent la mobilité.

Dans les villes en développement, celles d'Afrique subsaharienne en particulier, la marginalisation spatiale articulée aux différences territoriales, résultant des inégalités dans la répartition des richesses et des emplois, constitue un goulot d'étranglement pour des populations en situation de pauvreté, qui sont invitées à se déplacer davantage et plus loin pour profiter pleinement des opportunités urbaines. Dans cette optique, l'étalement des villes ajouté aux écarts du niveau de développement entre les territoires urbains nécessite un recours accru aux transports motorisés pour échapper à l'insularité, entendue dans son acception figurative. Certes très utiles à leur intégration urbaine, ces déplacements ont toutefois un coût auquel les ménages pauvres ne peuvent faire face au quotidien. De ce point de vue, la pauvreté limite les possibilités de satisfaire les besoins essentiels, en termes d'accès aux services et à bien d'autres ressources de la ville. Or, cet accès est indispensable à l'amélioration des conditions d'existence pour les plus démunis et revêt un caractère primordial pour leur insertion dans la vie de la cité.

Dans les grandes villes africaines, le déficit persistant de ressources publiques limite considérablement les efforts en termes d'équité spatiale. Dans un tel cas de figure, le maître mot pour s'en sortir et se soustraire aux contraintes liées aux inégalités territoriales, c'est la mobilité. Cette mobilité a un coût qui est le plus souvent trop élevé pour les ménages aux revenus modestes. En réaction, dans les ménages pauvres, quand les revenus disponibles ne permettent pas de garantir l'accès de tous les membres aux transports, il se met en place des stratégies qui tendent au mieux à une diminution des déplacements de longue portée ou au recours à la marche à pied comme mode de déplacement principal, au pire à un repli sur des

pratiques territoriales de proximité. Le repli sur les territoires de la proximité, surtout quand ceux-ci sont peu ou mal lotis en offre urbaine, est une source supplémentaire de précarisation des populations en proie à des situations sociales déjà difficiles.

Dans un tel contexte, chaque déplacement est une occasion supplémentaire pour accéder à la ville et tout ce qu'elle offre comme possibilités. De ce fait, plus il y a de déplacements et plus grandes sont leurs portées spatiales, mieux ce sera pour une intégration urbaine efficiente. Maintenir les ménages à l'écart des transports contribue à leur repli sur une forme de pratique spatiale de proximité et donc, pose le problème de l'accès aux biens et services urbains de base.

La pauvreté perçue sous l'angle d'intégration urbaine des ménages ou des individus aux faibles niveaux de revenus conduit à poser la problématique de l'accessibilité aux ressources urbaines. À ce titre, la dimension de la mobilité est importante. À travers la mobilité, c'est surtout la question de l'accès physique aux transports qui est posée. Ledit accès est tributaire des ressources disponibles dans les ménages, mais surtout de celles détenues par des individus appartenant à ce ménage. Les niveaux de revenus déterminent les possibilités d'accès aux transports, et en fonction de cela, définissent les capacités d'insertion territoriale des uns et des autres.

À ce propos, Éric Le Breton se réfère à une conclusion d'une étude sur la ségrégation urbaine et l'intégration sociale menée par une équipe d'économistes, selon laquelle, « *la capacité de déplacement des individus restreint ou élargit l'horizon de leurs possibles* »¹⁸. L'aptitude à la mobilité quotidienne est dépendante en partie des possibilités financières disponible au sein des ménages, mais essentiellement de celles en possession des individus qui permettent d'accéder aux moyens de

¹⁸LE BRETON E., 2005, p.16, Op. cit

transports ou pas. Au bout du compte, le niveau de solvabilité des individus et d'une certaine mesure du ménage est une variable décisive qui explique souvent les comportements de mobilité des uns et des autres.

La pauvreté, du fait des multiples privations qu'elle génère au sein des ménages en proie à ce fléau, se traduit vis-à-vis de la mobilité par une réduction de l'usage et de l'accès aux transports disponibles. Toutefois, cette privation de transports n'est pas symptomatique des ménages en situation de pauvreté, elle touche également, dans une moindre mesure, des individus appartenant à des ménages ayant acquis un certain niveau de vie. Les ressources disponibles dans les ménages ne bénéficient pas de la même manière à tout le monde surtout par rapport à l'accès aux transports. Ceci renvoie aux travaux de Diaz Olvéra qui, au cours d'une enquête-ménage réalisée à Ouagadougou, a cherché à combiner la pratique de mobilité avec la situation économique qui prévaut au sein du ménage, mais aussi avec celle de chaque individu appartenant à la sphère familiale en question¹⁹.

Dans cette étude sur Ouagadougou, il a identifié deux niveaux de pauvreté, celui du ménage indexé aux caractéristiques socio-économiques du chef de la cellule familiale et celui de l'individu qui est, quant à lui, déterminé en fonction des caractéristiques socio-économiques de membres du ménage de plus de 13 ans. Chaque niveau de pauvreté a son importance par rapport à l'accès aux transports. Il ressort de cette étude que le simple fait d'appartenir à un ménage ne permet pas de donner une explication suffisante pour comprendre l'accès aux transports. S'il importe de noter que, pour des raisons d'ordre financier, en toutes circonstances les pauvres sont moins mobiles que les riches, il est tout à fait nécessaire de signaler qu'il n'existe pas un grand différentiel entre les niveaux de mobilité des pauvres des ménages pauvres et ceux des individus les moins favorisés appartenant à des

¹⁹ DIAZ-OLVERA L., PLAT. D., POCHET. P., Mobilité quotidienne et pauvretés dans les villes d'Afrique subsaharienne : les renseignements de Ouagadougou, document de travail, p.10

ménages globalement considérés comme riches. Sur la base de 753 ménages enquêtés à Ouagadougou, Diaz Olvéra en est arrivé à la conclusion selon laquelle appartenir à un ménage riche ne garantit pas l'accès à la motorisation individuelle, encore moins à tout moyen de transports disponibles.

Tableau 7 : Disponibilité individuelle des véhicules selon la pauvreté individuelle et la pauvreté du ménage (%) Ouagadougou.

	Individu pauvre dans un ménage pauvre	Individu pauvre dans un ménage « riche »	Individu « riche »
Aucun mode de transport	43,1	41,5	8,4
Bicyclette, occasionnellement	6,7	4,4	1,2
Bicyclette, de façon permanente	14,1	12,4	2,0
Deux-roues moteur, occasionnellement	15,0	20,3	5,0
Deux-roues moteur, de façon permanente	20,3	21,0	66,1
Voiture, de façon permanente	0,8	0,4	17,3
TOTAL	100,0	100,0	100,0

Source DIAZ OLVERA Lourdes

Le principal enseignement qui peut être tiré à partir de l'analyse de ce tableau est que le niveau de l'accessibilité aux moyens de transports ne varie que légèrement entre les pauvres qu'ils appartiennent aux ménages pauvres ou riches. Ceci amène à dire que la situation socio-économique du ménage n'a pas une influence notable sur le degré de recours à des moyens de transports pour les pauvres (étudiants, chômeurs, inactifs,...). À partir de ce moment, les ressources individuelles revêtent un caractère primordial dans la mobilité quotidienne et constituent un indicateur de première importance qui détermine l'aptitude d'accès aux transports, et au-delà à la ville.

1-2-4 Des revenus du ménage aux revenus individuels : l'accès à la mobilité en ligne de mire.

Les uns et les autres ne se déplacent pas de la même manière, pour les mêmes raisons et pour les mêmes destinations. En somme, nombreuses sont les situations qui justifient la différence dans le niveau de mobilité des individus. Ces inégalités se manifestent à travers le nombre de déplacements effectués tous les jours par les individus. Parmi les facteurs qui sont susceptibles de favoriser ces déplacements, les ressources financières jouent un rôle fondamental dans la mesure où elles créent les conditions d'accès aux transports. De ce simple point de vue, il faut s'attendre à ce que des différences persistent entre les individus vis-à-vis de la mobilité quotidienne, qu'ils appartiennent au même ménage ou pas. De ce fait, chaque individu, en fonction des caractéristiques qui lui sont propres effectue des choix qui vont expliquer son comportement par rapport à la mobilité. La mise en relation des spécificités individuelles avec les formes de déplacements quotidiens amène à repousser l'idée d'une certaine homogénéité des pratiques de la mobilité au sein même d'un ménage.

Le système de représentations peut influencer jusqu'à un certain degré le comportement de mobilité, mais son rôle est marginal ou en tout cas, difficile à cerner lorsque la défaillance financière limite les choix. La dimension des revenus est primordiale pour rendre compte des différences dans la pratique de mobilité qui peuvent exister entre les uns et les autres. Lorsqu'un certain niveau économique est atteint, la dimension du système de valeurs est fondamentale dans la définition de la pratique de mobilité, mais le niveau de solvabilité détermine les choix du moyen de transport. Toutefois, la solvabilité du ménage ne garantit pas une équité de l'accès à la mobilité mécanisée. Elle pose le problème de la distribution des ressources disponibles au sein de la sphère familiale.

Dans le ménage, tout le monde ne profite pas de la même manière des ressources et cela se traduit en termes d'accès aux transports par la mise en œuvre d'un système de hiérarchisation dans lequel la priorité est accordée aux producteurs de richesses au détriment des plus pauvres du foyer²⁰. De ce fait, en situation de pauvreté, parce qu'il est difficile de satisfaire les besoins de déplacements de tous les membres du ménage, la position dans la sphère familiale est déterminante. La situation socioéconomique du ménage a moins d'impact sur les conditions de déplacements que la place de chaque individu au sein du ménage²¹.

Lorsqu'un certain niveau de vie est franchi, cela se traduit sur le plan de la mobilité quotidienne par une augmentation de l'utilisation des moyens de transports mécanisés. Ainsi, à localisation résidentielle identique, les ménages les plus aisés ont naturellement un niveau de mobilité mécanisée plus important que les ménages pauvres. Les écarts de mobilité deviennent moins visibles dès lors qu'il s'agit de considérer individuellement les membres des ménages. À ce moment là, le différentiel de mobilité s'explique par le statut social de chacun, qui lui procure ou pas la priorité quant à l'accès physique aux transports, mais aussi par les revenus individuels qui peuvent aller jusqu'à permettre l'accession à un moyen de déplacement individuel.

Ainsi, au sein du ménage, l'accessibilité aux transports est plus une question de statut social ou de position dans la sphère familiale et des revenus individuels, que de ressources du ménage elles-mêmes²². Même s'il faut reconnaître que l'importance des ressources disponibles dans le ménage joue un rôle non

²⁰ GODARD X., DIAZ OLVERA L., P comme pauvreté ou le rôle du transport pour la combattre, « les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara : le temps de la débrouille et du désordre inventif », KARTHALA-INRETS, p 254

²¹ DIAZ OLVERA L., PLAT D., POCHET P., 1999, Mobilité quotidienne des citadins à faibles ressources, revue Persée, volume 40, N° 160, pp 829-848

²² GODARD X., DIAZ OLVERA L., P comme pauvreté ou le rôle du transport pour la combattre, « les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara : le temps de la débrouille et du désordre inventif », KARTHALA-INRETS, p 254

négligeable dans les conditions de déplacements quotidiens des membres du foyer. La jonction entre la solvabilité individuelle et le statut social fait que les sujets les plus vulnérables, pour lesquels la dépendance aux revenus du chef de ménage est étroite, se déplacent moins souvent en transports mécanisés que les autres qui bénéficient d'une certaine autonomie permise par leur activité professionnelle ou qui profitent du système de hiérarchisation.

L'activité augmente la propension au déplacement et procure une certaine faculté à accéder aux transports que l'inactivité ne peut garantir. La pauvreté, qu'elle soit individuelle ou collective, réduit l'accès aux transports et par extension les aptitudes à la mobilité. Puisqu'il n'y a pas d'immobile²³, la pauvreté pousse les individus en difficulté financière à restreindre leur espace de vie ou alors à se résoudre à se déplacer dans des conditions souvent pénibles.

1-2-5 Mobilité des populations pauvres : mobilité sous contraintes.

Les villes grandissent, elles se transforment et les systèmes de localisation changent également. Par ailleurs, tous ces changements sur la structure et l'organisation interne des villes ne sont pas sans conséquences sur les systèmes de déplacement et sur les pratiques de mobilité. La dissociation progressive des lieux urbains dans le contexte de l'étalement irréversible de l'espace urbain impose une reconfiguration de la mobilité quotidienne, du fait de l'allongement des distances de déplacements. Les mutations dans le système de localisation, conjuguées avec l'écart du niveau de développement entre les territoires urbains (forte dichotomie entre centre et périphérie), comme c'est le cas dans les villes en développement, renforce l'impératif de déplacement. En somme, la configuration actuelle des villes, caractérisée tantôt par la dispersion des populations et des activités, tantôt par une

²³LEBRETON E., 2005, p. 17, Op. cit

forte centralité urbaine, opère dans tous les cas des changements incontestables dans les échelles des déplacements quotidiens.

De toute évidence, en l'absence des données précises sur la pauvreté et sur la mobilité, il n'est pas facile d'appréhender l'impact du manque de revenus sur les pratiques de mobilité. L'état de l'information sur ces deux réalités est encore parcellaire. Les données existantes souffrent d'un certain manque de fiabilité dans les villes en développement en général et dans celles d'Afrique en particulier. Toujours est-il que, des études ont été menées dans d'autres contextes dont la référence permet de se rendre compte de la complexité de la relation entre la pauvreté et la mobilité. Dans ce cadre, lors d'une étude réalisée en France sous l'impulsion du Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement²⁴, des fortes divergences de point de vue sont apparues sur la question de la relation entre le niveau de revenu et la mobilité. La première thèse soutient que le manque de solvabilité constitue un obstacle à la mobilité parce que réduisant l'accès des pauvres aux transports, ce qui les maintiendrait à l'écart des emplois. Un deuxième courant de pensée réfute cette thèse et affirme plutôt que les difficultés financières ne constituent pas une entrave à la mobilité, donc à l'accès à l'emploi.

En ville, tout est en mouvement, les personnes aussi, que les ressources financières le leur permettent ou pas. Une fois cette précision énoncée, il est important de signaler que la mobilité est différente selon que les individus ont un accès facile ou limité aux transports. En ce sens, il est évident que disposer des ressources financières adéquates procure une certaine facilité pour vaincre les contraintes qui pèsent sur la mobilité. En même temps, il est clairement établi que la possession d'une voiture est un gage supplémentaire de mobilité, car elle permet d'aller plus vite et plus loin, donc d'offrir à son utilisateur une pratique territoriale élargie et

²⁴ MIGNOT D (dir.), 2001, Mobilité et grande pauvreté, Rapport Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, et l'Union des Transports Publics.

par conséquent de mieux saisir les opportunités économiques que celui pour lequel le principal moyen de déplacement est la marche pied. La richesse augmente à la fois les occasions de déplacements (consommations, loisirs) et les possibilités de les réaliser. De ce fait, bénéficier d'un niveau de solvabilité respectable permet de se déplacer plus facilement et d'avoir une pratique de la ville plus satisfaisante. Finalement, si la richesse favorise la mobilité, ce qui est un fait, nous serions tentés de penser que le manque de ressources réduit cette mobilité.

Dire que le manque de solvabilité n'est pas une entrave à la mobilité laisse penser, naïvement, que tout le monde possède les mêmes aptitudes pour se déplacer, qu'il suffirait tout simplement d'émettre le désir d'accéder à tel emploi ou à telle autre opportunité, pour qu'il en soit ainsi. À vrai dire, personne n'est immobile même pas pour des raisons financières, mais les pratiques territoriales des individus sont impactées par leurs capacités à accéder aux transports.

L'accès aux transports augmente le niveau de mobilité et par conséquent élargit le bassin de vie. Le manque de solvabilité n'empêche pas la mobilité, mais la rend difficile. La situation des populations pauvres des villes africaines en est l'illustration parfaite. En effet, pour les populations pauvres qui résident dans des quartiers peu ou pas desservis par les transports, chaque déplacement vers la ville est un vrai parcours du combattant. Leur mobilité est soumise à de vraies contraintes, parce qu'elles n'ont pas toujours les moyens pour payer leurs déplacements et encore moins pour se procurer des véhicules individuels.

Pourtant, compte tenu de la localisation de leurs résidences, c'est-à-dire dans des quartiers défavorisés, ils ont, sans doute, besoin plus que d'autres d'une pratique territoriale qui va au-delà du quartier. Leur intégration urbaine en dépend. Ceci constitue un "vrai casse-tête" pour les plus pauvres.

Les différences territoriales, le développement spatial, mais aussi la dissociation des lieux urbains, posent le problème de l'accessibilité en général mais surtout celui des populations aux faibles niveaux de revenus. Les mutations spatiales et les inégales répartitions des ressources urbaines augmentent naturellement les coûts de transports et placent les populations démunies dans des situations difficiles. Dans leur mobilité de tous les jours, ces populations pauvres subissent des contraintes liées le plus souvent à la localisation du ménage dans des quartiers défavorisés en termes d'offres urbaines, ce qui se traduit par le manque de desserte par les transports. Cette situation est imputable au mode d'urbanisation de ces quartiers et à l'incapacité des pouvoirs publics à entreprendre des réalisations significatives pour mettre à niveau l'équipement de ces espaces.

De ce fait, les populations qui résident dans ce type de quartiers sont confrontées d'une part au manque de transport et d'autre part, à l'allongement des distances, qui alourdit les dépenses consacrées aux déplacements, si tant est qu'elles aient les moyens d'accéder à un transport. À leurs conditions de vie précaires, s'ajoute une forme d'exclusion qui, faute d'une meilleure pratique spatiale, risquerait d'hypothéquer leur intégration sociale. De ce point de vue, l'accessibilité aux transports et les déplacements sont indispensables pour ceux qui du fait, de leur localisation résidentielle et de la précarité de leurs revenus, sont tenus à l'écart de la ville et de ces possibilités diversifiées. Pour ceux-là, le chemin de la mobilité quotidienne est parsemé d'embûches, car il s'agit à la fois de vaincre l'éloignement et de faire face aux coûts de transports qui ont tendance à augmenter avec la longueur des déplacements.

L'impératif de déplacement est conjugué à la nécessité d'intégration urbaine, qui garantit par ailleurs l'accès à l'emploi et aux services de base. Lorsque l'intégration urbaine effective est conditionnée par l'aptitude à entreprendre des déplacements de longue portée, qui permettent d'élargir l'espace de vie, c'est la capacité

financière dictant le recours aux moyens de transports motorisés qui est déterminante. Or l'accès aux transports, en soi, est l'un des moyens pour se soustraire aux contraintes spatiales et avoir une mobilité ouverte à la ville.

1-2-6 Accès limité aux transports collectifs : intégration urbaine de proximité pour les citoyens pauvres.

Qu'est ce qui permet ou facilite aujourd'hui l'intégration urbaine, dans la configuration actuelle des villes, faite de séparation entre les lieux d'habitats et d'activités, mais aussi de dispersion des populations? C'est sans conteste les transports, qui à travers leur couverture spatiale, jouent un rôle fondamental. Parce qu'ils établissent des liens entre les territoires par rapport aux échanges qu'ils garantissent, les transports permettent aux uns et aux autres de participer à la vie d'une communauté urbaine quelconque. Des échanges vont en s'amplifiant, au même titre que le niveau de développement économique de l'entité urbaine, et les besoins de mobilité augmentent en même temps que l'aggravation des inégalités territoriales. Ainsi, qu'il s'agisse d'aller au travail ou d'aller en chercher, qu'il s'agisse de fréquenter les établissements de formation, ou tout simplement qu'il s'agisse d'entretenir le réseau de relations sociales à la dimension de la ville, les transports sont devenus incontournables dans le déroulement des activités quotidiennes. L'intensité de cette participation va de pair avec la capacité à pouvoir accéder à ces transports.

Perçus sous l'angle d'intégration urbaine des quartiers, les transports en général et les transports collectifs en particulier permettent de rompre avec l'usage spatial de proximité. De ce point de vue, ils permettent de rendre possible la pratique des territoires les plus lointains et de ce fait, de procurer une accessibilité pleine et entière à la ville. Dans les villes où l'explosion spatiale et les inégalités territoriales

ont fortement contribué à l'allongement des parcours de déplacement, l'intégration urbaine se mesure à travers l'aptitude à vaincre l'éloignement notamment par les transports collectifs. En ce sens, les transports collectifs comme le mode de déplacement de masse jouent un rôle prépondérant. Ce rôle est d'autant plus important que le manque de solvabilité des ménages et/ou des individus maintient à un niveau très bas le taux de motorisation individuel. Ce facteur laisse supposer une augmentation importante de la fréquentation de type de transport, en tout cas, le potentiel existe. Comment maintenir les coûts du transport à des niveaux bas pour faciliter l'accès aux transports au plus grand nombre, aux plus démunis en l'occurrence, et garantir, en même temps, la couverture des coûts du fonctionnement du système par la recette? Xavier Godard a relevé cette contradiction dans la politique de tarification, qui doit sans cesse trouver un compromis entre l'accessibilité d'une part importante des pauvres aux transports et la santé financière des opérateurs²⁵.

Pour des raisons d'ordre économique, une importante partie des populations, notamment, les couches les plus défavorisées, est exclue de l'utilisation régulière, pour ne pas dire de l'usage tout court, des transports collectifs. Pour ceux-là, la problématique de la mobilité quotidienne se pose avec acuité, car leurs déplacements se déroulent dans des conditions difficiles. En effet, le manque de ressources financières contraint ces populations au recours presque systématique à des modes de transport non mécanisés. La marche à pied constitue donc pour beaucoup le moyen de déplacement principal voire exclusif. La part de la marche à pied dans la mobilité quotidienne des pauvres représente entre 75% à 78% à Conakry (Guinée), Douala (Cameroun), Dakar (Sénégal) en 2004. Cette proportion

²⁵ GODARD X., DIAZ OLVERA L., P comme pauvreté ou le rôle du transport pour la combattre, « les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara : le temps de la débrouille et du désordre inventif », KARTHALA-INRETS, p 255

atteint 91% en 2008 à Antananarivo (Madagascar)²⁶. À Nouakchott, la simple observation montre que les habitants utilisent aussi la marche comme moyen essentiel de déplacement.

Le territoire de la mobilité, étant déterminé pour une large part par la vitesse de déplacement, le choix du mode de transport définit d'une certaine manière le niveau d'intégration dans l'espace urbain. En effet, si la possession d'une voiture est synonyme d'une pratique spatiale riche, l'accès aux transports collectifs est quant à lui le signe d'un usage spatial, certes moins élargi que celui garanti par la voiture, mais très important comparé à la mobilité d'un marcheur exclusif.

Si l'accessibilité aux transports favorise l'élargissement du territoire de la mobilité et contribue de ce fait à une meilleure intégration urbaine, la pauvreté qui conduit à la réduction ou au non accès aux transports induit des pratiques spatiales supposées de proximité. À ce propos, Xavier Godard constate que le territoire potentiel de fréquentation dépend de la nature du mode de déplacement utilisé. Selon lui, les modes mécanisés offrent l'opportunité d'étendre l'espace dans lequel s'inscrivent les activités quotidiennes, alors que le rayon d'action de la marche à pied reste limité. En somme, la marche à pied n'est plus adaptée vue la taille des villes dont la croissance spatiale se fait le plus souvent de manière horizontale. Pourtant les coûts de transports les plus souvent exorbitants pour les pauvres, les contraignent à cette pratique de mobilité au risque de limiter leurs déplacements. Cela peut être un facteur susceptible de les empêcher de s'éloigner de leur quartier de résidence. Or, savoir profiter des opportunités de transport est un élément essentiel permettant d'élargir son horizon spatial et ses capacités économiques. Plus on a un accès à la

²⁶ DEVILLE F., GODARD X., La prise en compte de la mobilité urbaine dans les politiques de réduction de la pauvreté, rapport, 11p

ville, plus on peut facilement accéder aux opportunités et richesses offertes par celle-ci.

1-3 La complémentarité des modes de transport comme solution à la problématique de mobilité

Compte tenu de la forme et de l'organisation spatiales des villes, la mobilité est un gage d'intégration urbaine. De ce fait, l'accès aux transports constitue une nécessité absolue. Cependant, cet impératif de mobilité se heurte à la fois au déficit de l'offre de transport et à la faiblesse générale du niveau des revenus qui limite l'accès aux moyens de transport. Suffit-il d'améliorer le niveau de l'offre de transport pour résorber le problème de mobilité des populations ? La mise en place d'un système de transport institutionnel permet-elle de venir à bout de la problématique de la mobilité quotidienne ?

Il paraît clairement dans la planification des systèmes de transport dans les villes en développement, les choix sont fortement inspirés de modèles de déplacements observés dans les villes des pays développés. Les options retenues visent généralement à la mise en place d'un système de transport unique alors que dans un contexte marqué par le manque de ressources, il serait plus approprié de miser sur la complémentarité de plusieurs types de transports pour permettre à tous les individus de se déplacer selon leur niveau de revenus.

1-3-1 La crise dans le système de transport collectif : De la décadence des entreprises publiques à l'émergence des opérateurs privés.

La spécificité dans le système de transport collectif dans la majorité des villes en développement est la présence de deux modes d'organisation et d'exploitation complètement antagonistes. Dans ces villes, il y a d'un côté, le système

institutionnel ou conventionnel, dont le mode de fonctionnement est régi par un cadre réglementaire précis. Les entreprises qui constituent ce système, exploitent en collaboration avec les autorités publiques, sur lesquelles ces dernières s'appuient pour proposer une offre de service de transport aux populations urbaines. Cette collaboration se fait à travers des conventions et en contrepartie, l'État verse des subventions à ces entreprises régulières enregistrées et bénéficiant d'une autorisation formelle d'exploitation sur l'espace urbain. Ce modèle d'exploitation a disparu peu à peu dans le paysage urbain des pays africains d'une manière générale, au même titre que les entreprises conventionnelles de transport.

D'un autre côté, il y a le secteur privé, omniprésent, dans les villes en développement, dont le système d'exploitation n'est fondé le plus souvent, sur aucune base réglementaire précise. Il existe des termes différents pour qualifier ce système de transport collectif privé. Il peut être qualifié de « populaire », « transitionnel », mais les termes les plus utilisés et qui suscitent le plus de controverses demeurent ceux de « artisanal » ou « informel ». Sans entrer dans le débat sur le bien-fondé de l'emploi de tel terme plutôt que de tel autre, nous optons pour l'utilisation du terme de transport artisanal dans le sens de Xavier Godard²⁷. Après avoir réfuté le recours au terme de transport informel pour qualifier ce modèle privé, qui renvoie, selon lui, à des activités de taille réduite, peu rentables et sans aucune forme, Godard invite à l'emploi du terme de transport artisanal qui paraît mieux convenir. Nul doute que le transport collectif privé, comme il se présente actuellement dans la plupart des grandes villes africaines, est basé sur un mode d'exploitation très individualisé. Ce mode d'exploitation rend certes complexe le contrôle du système, mais cela ne suffit pas pour à le considérer comme un modèle anarchique. Il est vrai que considérer le système dans sa globalité, le

²⁷ Godard. X, 2007, la complémentarité des modes de transport urbain au service du développement urbain périphérique, Compte rendu de la journée d'étude sur la mobilité et le développement urbain organisée par l'ADP, p.51

fonctionnement peut sembler chaotique, mais en isolant individuellement les opérateurs, nous découvrons qu'il existe une réelle organisation sous-jacente. En effet, au niveau de chaque opérateur, une double relation d'ordre économique lie d'abord le propriétaire du véhicule au chauffeur et ensuite ce dernier au receveur (en ce qui concerne les minibus en l'occurrence). Pour ces raisons, nous considérons que Xavier Godard n'a pas tort d'employer le terme « de transport artisanal » pour qualifier le système de transport collectif privé dans les villes africaines. Il a tout à fait raison quand il justifie l'emploi de ce qualificatif, pour opposer le modèle d'exploitation des entreprises de transport, qui est fondé sur la concentration des moyens de production à un système de fonctionnement éclaté. Cette non mutualisation des moyens de production ne veut pas forcément dire que le système est informel.

En somme, le système de transport dans les villes en développement est en crise. Cette crise naît de la difficulté d'adaptation de ce secteur aux transformations en cours au sein des espaces urbains et s'aggrave avec la difficulté à mobiliser les moyens pour pallier les conséquences des politiques d'ajustement structurel.

La tendance lourde de la croissance importante de la population urbaine et l'étalement démesuré de l'espace urbain a incontestablement des conséquences sur la demande de transport. Or, l'allongement des distances et l'augmentation des besoins de déplacements n'ont guère suscité de renforcement substantiel de l'offre de transport pour résorber une demande de plus en plus pressante. Dans ces villes en développement, les solutions pour se déplacer au quotidien ne cessent de se détériorer et de se raréfier. Pendant ce temps les parcours des déplacements continuent à s'allonger au fur et à mesure que les aires urbaines s'étaient. Telle est la réalité pour les populations des grandes villes d'Afrique et cela constitue pour elles un problème de mobilité quotidienne.

Ce décalage constant entre l'offre et la demande de transport a lieu dans un contexte de crise des entreprises de transport publiques. Confrontées à la rapidité des transformations urbaines, ces entreprises qui doivent leur survie pour une partie importante aux subventions versées par les États, sont appelées désormais à opérer avec des ressources moins importantes pour répondre à des besoins de plus en plus pressants. En fin de compte, cette situation de crise économique a fini par sceller le sort d'un nombre important d'entreprises publiques de transport dans les capitales africaines. Là où elles subsistent, ces entreprises rencontrent des graves difficultés à proposer une desserte de qualité aux populations urbaines. En somme, leur absence dans certaines villes, ou leurs difficultés dans d'autres, conduisent dans tous les cas au déficit de l'offre de mobilité ou alors à une désorganisation dans le fonctionnement du système de transport de substitution.

Les politiques d'ajustement structurel, imposées par la Banque mondiale aux pays en développement, consistant en une réduction drastique de l'intervention de l'État dans la gestion des entreprises publiques, ont porté un coup fatal au secteur de transport institutionnel. Cette décision a été lourde de conséquences et elle a contribué à plonger ce secteur de transport urbain dans une situation de crise multidimensionnelle. En effet, les recettes ne pouvant plus couvrir les coûts de l'exploitation, le système est arrivé au point de ne plus pouvoir se régénérer. Il se produit partout dans les grandes villes une disparition des entreprises de transport en laissant peu à peu la place aux systèmes de transporteurs privés comme c'est le cas à Nouakchott, ou en concurrence comme à Dakar, à Abidjan...

Les entreprises de transport publiques qui subsistent malgré tout, éprouvent de plus en plus des difficultés pour assurer une desserte satisfaisante en direction de tous les quartiers. En effet, face à l'incapacité d'assurer une desserte territoriale en adéquation avec le développement rapide de l'urbanisation, ces transports publics se résolvent à proposer leur service suivant une répartition très inégalitaire, qui

privilège en général les populations des quartiers centraux. Cette desserte préférentielle pénalise des habitants des quartiers périphériques qui, par ailleurs, pâtissent du manque d'infrastructures viaires. Dans ces quartiers périphériques pauvres, les faibles taux de motorisation des ménages, en plus de l'éloignement au centre, laissent supposer une demande de transport collectif nettement plus importante. Mais ce sont justement ces types de quartiers que les entreprises publiques de transport ne desservent pas. Le caractère sommaire de l'aménagement de la voirie dans ces quartiers est le prétexte le plus souvent avancé pour justifier l'absence de l'offre de transport publique. Dans ce cas de figure, les déplacements hors du quartier d'habitation se révèlent compliqués. Les populations ont le sentiment d'être des "laissés pour compte", pour qui, le moindre déplacement vers la ville peut paraître "un parcours du combattant". Pourtant, pour ces populations, chaque déplacement vers la ville est synonyme d'accès à l'emploi, aux services urbains de base. Une telle accessibilité est une condition indispensable pour que les populations puissent espérer améliorer leurs conditions de vie.

A priori, la solution à leur problème de déplacements quotidiens passerait par les entreprises structurées de transport, pour lesquelles, la notion de service public a un sens. Le service public suppose l'équité. De ce fait, le système de transport collectif public, au nom de cette notion d'équité, a pour mission de couvrir l'espace urbain proportionnellement aux particularités de chaque territoire bien évidemment. Cependant, lorsque la répartition de l'offre de transport à caractère public présente des déséquilibres évidents entre les territoires urbains, la notion d'équité spatiale est remise en cause et les solutions de déplacement s'amenuisent à mesure que la localisation résidentielle ne correspond pas au champ d'action de ces transports publics.

Finalement, les entreprises de transport publiques ou semi privées, comme le *Dakar Dem Dikk*, la SOTRUNI à Niamey, la SOTRA à Abidjan et bien d'autres ailleurs,

n'apportent pas de solutions efficaces aux problèmes de déplacements quotidiens des populations. Elles connaissent des situations de délabrement avancées, dues essentiellement au tassement des financements publics, qui compromet les efforts de renouvellement et de modernisation du matériel et des infrastructures. En désespoir de cause, les populations pour se déplacer n'ont d'autres alternatives que de solliciter les services des exploitants privés. C'est ainsi que, dans les grandes villes des pays d'Afrique subsaharienne en particulier, le système de transport collectif artisanal qui depuis longtemps n'a cessé de contester le monopole des entreprises publiques mais était relégué à la desserte des quartiers périphériques, gagne inéluctablement du terrain pour s'imposer dans bien des cas comme le principal moyen de transport de masse.

Partout l'espace laissé vacant est peu à peu investi par les transports artisanaux dont les modes d'organisation et de fonctionnement sont très souvent fondés sur des pratiques artisanales et qui sont appelés parfois à assurer la presque totalité de l'offre de transports collectifs. Lesdits transports tentent tant bien que mal de pallier les difficultés rencontrées par le secteur de transport public, sans toutefois être en mesure d'apporter réellement des réponses de qualité pour prendre en charge dans des conditions dignes la demande de mobilité exprimée par les populations. De fait, le transport artisanal existe dans ces villes, donc il n'est plus question de l'ignorer, mais plutôt de l'aider à évoluer vers une gestion et organisation rationnelles au lieu de l'improvisation permanente. L'émergence du système de transport artisanal est, d'une certaine manière, une réponse directe aux manquements des entreprises structurées de transport dont le déclin progressif a contribué à la consolidation et à la banalisation de ce système de substitution.

Le système de transport artisanal est aujourd'hui une réalité qui fait partie intégrante du paysage urbain dans les villes en développement. La suprématie de ce système de transport est incontestable dans les pays d'Afrique au sud du Sahara

vu l'importance du volume de trafic qu'il assure quotidiennement. Dans cette région du monde, le transport artisanal constitue dans les agglomérations le principal, voire dans certains cas le seul, moyen mécanisé dont disposent les populations n'ayant pas les ressources suffisantes pour prétendre à une motorisation individuelle. La demande de mobilité non prise en charge par les systèmes de transports institutionnels, l'est par les transporteurs privés, qui jouent un rôle fondamental dans l'intégration urbaine des quartiers. L'émergence de ces formes de transport artisanales est directement imputable à la crise du secteur public qui n'arrivait pas à accompagner les mutations urbaines du point de vue démographique et spatial.

À ce propos, Lourdes Diaz Olvera²⁷ et les chercheurs avec qui elle collabore, imputent également la percée fulgurante du secteur artisanal de transport à la capacité de ses acteurs à se soustraire à tout ce qui peut paraître comme contraintes. Ils affirment que le fait de n'être pas soumis à un dispositif réglementaire, qui suppose au préalable le respect d'un certain nombre d'engagements, procure un sentiment de liberté propice à la diffusion rapide de l'offre artisanale de transport. En effet, dispensés de tout esprit de service public impliquant un certain nombre de contraintes comme l'adoption d'une politique tarifaire cohérente, l'introduction d'une certaine équité spatiale dans la répartition de l'offre, au respect des normes de sécurité, entre autres, les exploitants informels profitent de cette brèche pour prospérer. Ainsi, conscients de cette facilité d'exploitation, ces opérateurs privés ou des particuliers n'ont pas hésité à mettre en circulation des véhicules d'occasion d'un certain âge, pour l'essentiel, contribuant au développement rapide de cette forme d'offre de transport collectif.

²⁷ DIAZ-OLVERA. L., PLAT. D., POCHET. P., 2007, Mobilité quotidienne en temps de crise, Revue Belge de Géographie, n°2 (Transport geography in africa : legacies, constraints and prospects), pp. 173-187.

1-3-2 L'exigence de mobilité et la nécessité de développement des transports de masse.

L'exigence de mobilité est inhérente à la vie citadine. La dissociation progressive entre les lieux urbains aboutit le plus souvent à un allongement des parcours des déplacements. Cet allongement des distances de déplacements accroît l'exigence de mobilité et la dépendance au système de transport. L'autre fait jouant en faveur de l'augmentation de cette exigence envers le système de transport est l'aggravation des inégalités territoriales, qui, pour prétendre à une intégration urbaine pleine et entière, obligent les citoyens à plus de mobilité, mécanisée en l'occurrence.

Les autorités des villes en développement doivent s'atteler à répondre à l'exigence de mobilité devenue criante. Cette situation est exacerbée par le déficit des moyens publics qui limite les possibilités de modernisation du système de transport, par la réalisation des nouvelles infrastructures, mais aussi par le renforcement de l'offre de transport. L'inadéquation entre les besoins de déplacements et l'incapacité persistante à proposer une offre de transport adaptée à la configuration récente des villes, plongent les entreprises publiques de transport dans des situations très difficiles. Les difficultés sont liées au manque de moyens financiers et matériels pour pallier la dégradation des infrastructures et empêchent leur développement en vue d'une meilleure irrigation de l'espace urbain et surtout de ses quartiers périphériques.

Dans une situation de développement urbain approprié, le système de transport s'adapte constamment à l'évolution du contexte urbain pour faire face efficacement à cette exigence de mobilité. Le problème se pose dès l'instant qu'il est question de répondre à la demande, sans cesse croissante de mobilité avec des moyens restant relativement constants. Dans ces conditions, il s'agit pour les opérateurs de proposer avec une offre de transport limitée, des solutions de mobilité pour

répondre à une demande en constante évolution. En somme, les transformations urbaines ont amplifié les besoins de mobilité et les attentes des populations vis-à-vis des entreprises de transport susceptibles de leur apporter des solutions convenables.

Dans bien des situations, la mobilité se heurte aux difficultés financières des populations, qui limitent la motorisation individuelle des citoyens. Dans ce cas, l'exigence de mobilité donne au système de transport collectif une lourde tâche, celle de rendre la ville accessible au plus grand nombre. L'exigence de mobilité coïncidant avec les conséquences de la pauvreté se traduit par une restriction quant à l'accès aux transports. Elle nécessite de développer les transports collectifs et de proposer aux plus pauvres une offre à des coûts raisonnables. Sachant que les marcheurs sont des usagers potentiels des transports collectifs, il importe de créer les conditions pour enfin faire coïncider la quantité de l'offre de transport à la demande de mobilité exprimée par ces populations. De ce point de vue, l'intérêt de disposer d'un système de transport efficace, accessible et permettant d'introduire une certaine équité dans la desserte de l'espace urbain se relève comme une évidence. Cette nécessité de développer les transports de masse est primordiale, quelles que soient les villes, mais elle l'est davantage dans les villes où les taux de motorisation individuelle sont assez faibles, comme c'est le cas dans les pays en développement.

À l'analyse des informations recueillies à travers les enquêtes sur la thématique de la mobilité au niveau d'un certain nombre de villes en développement, tout laisse croire à une forte demande latente de mobilité qui serait susceptible de se reporter vraisemblablement vers les transports collectifs. Comme nous l'avons déjà expliqué, les données disponibles sur la pratique de mobilité dans ces villes renseignent sur la faiblesse générale de la motorisation individuelle, qui elle-même s'explique par le

manque de ressources des ménages, et par la prédominance de la marche à pied pour les pauvres.

Si aujourd'hui, l'enjeu dans les pays développés est de convertir nombre d'usagers de la voiture particulière à l'utilisation des transports collectifs, dans les villes en développement, il s'agit de consolider et de mieux répartir cette offre de transport de masse. De manière caricaturale, s'il est question dans les villes développées, pour les impératifs de développement durable, d'amener les populations aux transports collectifs, dans les villes en voie de développement, l'enjeu est celui d'amener les transports collectifs aux populations. Cela équivaut à dire que la demande pour ces transports existe notamment dans les quartiers pauvres les moins desservis. Pour eux, la demande de transport est réelle et n'attend qu'à être satisfaite. En fin de compte, lorsque la pauvreté sévit, le rôle des entreprises de transport de dimension publique est incontestablement primordial car elles pourraient empêcher les plus démunis d'être marginalisés sur des territoires éloignés de la ville et leur permettre de profiter des possibilités diversifiées offertes par l'économie urbaine.

La pauvreté réduit les facultés d'accessibilité à un moyen de mobilité individuelle et la marche à pied réduit le territoire de la vie quotidienne. C'est un véritable dilemme auquel sont confrontées les populations les plus pauvres vivant dans les quartiers périphériques. Pour ces populations, l'accès aux transports collectifs serait une réponse à leur problème de mobilité et au-delà à leur manque d'intégration urbaine. En somme, compte tenu de l'organisation et du système de localisation en vigueur dans les villes du niveau de vie des populations urbaines, la demande de transport collectif est réelle, mais en réponse à la croissance des besoins de mobilité, l'offre de transport collectif ne cesse de s'effriter et le service de se dégrader.

1-3-3 Coexistence entre systèmes institutionnel et artisanal à travers quelques exemples de villes.

L'un des événements marquants dans les villes africaines en matière de transport urbain est sans doute la disparition progressive des grandes entreprises de transport essentiellement entretenues par des fonds publics, ainsi que la prolifération et le renforcement du système de transport privé et artisanal. Ces entreprises n'ont jamais réussi à satisfaire leur engagement en termes de service public, ni à s'adapter au nouvel environnement suscité par le désengagement de la puissance publique dans ce secteur. Cette conjoncture imposée aux pays africains par les bailleurs de fonds internationaux et la Banque Mondiale a sonné le glas pour l'essentiel des grandes entreprises d'autobus dont le fonctionnement et la survie étaient étroitement tributaires des capitaux injectés par les États. Des plans de restructuration et/ou des tentatives de privatisations n'ont pas permis d'éviter la liquidation de ces entreprises qui n'ont jamais réussi, de surcroît, à relever la mission qui était la leur. Ces entreprises de transport, qui jouissaient du monopole dans la desserte des agglomérations, éprouvaient des difficultés à prendre en charge les besoins de mobilité des populations. Même avec le concours de la puissance publique, ces entreprises n'avaient su acquérir les moyens pour faire respecter leur monopole qui était très tôt contesté par les exploitants privés.

Fragilisées par la politique d'ajustement structurel, ces entreprises d'autobus qui opèrent dans les villes africaines ont vu leur part modale régresser sans cesse et leur capacité à contrer la concurrence des exploitants privés se réduire inexorablement. Des tentatives d'organisations nouvelles ont été initiées çà et là, pour faire évoluer la gestion de ces entreprises vers une gestion à économie mixte, avec le renfort de capitaux privés. Mais ces initiatives n'ont pas vraiment réussi à inverser la tendance. En dehors d'Abidjan, de Dakar, et de Nairobi où un semblant d'évolution est à noter, même s'il reste timide, les exemples de mutations réussies demeurent très rares. La réalité plus répandue dans la presque totalité de ces villes

d'Afrique subsaharienne est la diffusion du système de transport artisanal. Dans les villes comme Bamako, Ouagadougou, Conakry et Nouakchott, l'offre de transport est exclusivement assurée par le transport artisanal. Les exemples des cas qui suivent permettent d'éclairer les conséquences des mutations enregistrées dans le secteur de transport dans les villes africaines.

Abidjan, comme les principales villes des pays africains, disposait de son entreprise structurée de transport qui avait le monopole de la desserte de l'agglomération. Cette tâche revenait à l'entreprise d'autobus SOTRA créée en 1960, selon le modèle français de service public de transport. La Côte d'Ivoire n'a pas échappé à la mise en œuvre des programmes de réforme pour rendre compétitifs les différents pans de l'économie du pays et le secteur de transport urbain a été aussi concerné par cette réforme. Cependant, là où d'autres entreprises de transport ont déposé le bilan, à Abidjan, la société Sotra fait office d'exception²⁸. En effet, cette entreprise d'autobus a réussi, grâce toutefois à un important concours financier de l'État ivoirien, à atteindre un certain équilibre budgétaire, ce qui lui a permis de déjouer le piège que constituaient les politiques de désengagement des États.

La SOTRA, même si elle a échappé à la disparition, n'est pas pour autant complètement tirée d'affaire car elle devra tenir compte de l'émergence d'un système de transport parallèle fondé sur des pratiques artisanales. Ce système de transport est composé des minibus connus sous l'appellation de *Gbakas* et des *woro-woros*, la forme locale des taxis collectifs. Ce système de transport artisanal, qui était cantonné à la desserte des parties périphériques, ne cesse de venir prospérer dans les zones centrales où le monopole d'exploitation est pourtant dévolu à la Sotra. Les difficultés économiques qui prévalent en Côte d'Ivoire depuis les années 90²⁹ ont

²⁸ ADOLEHOUME.A, BI NAGONE. Z, 2002, A comme Abidjan ou le système Gbakas « Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara : Le temps de la débrouille et du désordre inventif », KARTHALA et INRETS, p 23

²⁹ Ibidem, p 25

contraint les pouvoirs publics à réduire le volume financier de leur participation au capital de la société de transport, ce qui se traduit directement par une diminution de l'offre de transport collectif. Dans cette situation de crise, la société en proie à des graves difficultés financières est contrainte de se replier sur la desserte des parties centrales de la ville d'Abidjan, en cédant ainsi du terrain aux transporteurs privés. Cet exemple d'Abidjan montre combien est nécessaire l'apport du système de transport artisanal en complément au système de transport institutionnel.

À Nairobi au Kenya, la situation est bien particulière, mais le sort de la société de transport ne diffère guère de celui de la plupart des entreprises qui ont disparu du paysage urbain des pays africains. À Nairobi, la société de transport était sans doute l'une des plus vieilles expériences dans ce secteur en Afrique. En effet, cette société fut créée en 1934 sous le nom de KBS (Kenya Bus Service) à l'aide de fonds totalement privés. Tout en conservant son caractère privé, cette société était passée, en 1950, sous le contrôle des pouvoirs publics et sans que ceux-ci aient versé quelques subventions que ce soit. Ce changement de statut confère à la société KBS le monopole de l'exploitation sur l'agglomération de Nairobi. Sans aide publique, cette entreprise de transport parvenait à proposer une offre de qualité, à tel point qu'elle était montrée comme le modèle de gestion à imiter et à généraliser au niveau du continent³⁰. Il faut toutefois signaler que, sans pour autant perdre ses performances d'exploitation, la société KBS a montré des signes de faiblesse quant à sa capacité à répondre à toute la demande de transport des populations de Nairobi.

Contrairement à la plupart des entreprises de transport en Afrique, où l'échec est lié au désengagement de la puissance publique, à Nairobi c'est plutôt la libéralisation des importations des véhicules d'occasion qui a eu comme effet le développement

³⁰ TEURNIER. P, DOMENACH. O, 2002, N comme Nairobi ou la domination du système matatu « Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara : Le temps de la débrouille et du désordre inventif », KARTHALA et INRETS, p 219

et la consolidation des *matatus*, qui est une forme locale de transport artisanal. Le déséquilibre budgétaire ne permettant plus à la société d'honorer ses engagements et l'agressivité de la concurrence des *matatus* qui opèrent en toute légalité depuis 1973, ont condamné KBS à la disparition en 1997.

Comme toutes les grandes villes à l'échelle du continent, le choix de Bamako s'est porté sur des sociétés publiques pour faire face à la mobilité quotidienne des populations de cette ville. C'est ainsi qu'entre 1960 à 1975, l'intervention des pouvoirs publics pour la desserte de l'espace urbain de Bamako se traduit par les choix successifs des deux entreprises de transport en l'occurrence les TUB (Transports Urbains de Bamako) et la CMTR (Compagnie Malienne des Transports Routiers) qui avaient pour mission de proposer une offre satisfaisante aux populations de Bamako. Au bout du compte, la société TUB sera absorbée en 1970 par la CMTR qui a désormais pour tâche aux yeux de la puissance publique d'être le seul système de transport habilité à répondre aux besoins de déplacements des Bamakois. Elle ne parvient toutefois pas à remplir cette mission.

En effet, ces entreprises de transport, dès leur apparition, ont dû subir la concurrence des transports privés, les *durunis*. D'ailleurs, l'une de particularités de Bamako est que les transports conventionnels ont dû cohabiter très vite avec la concurrence des opérateurs de transport privés apparus dans le paysage urbain de Bamako dès 1960. En effet, ce type de transport est apparu dans cette ville au même moment que les sociétés étatiques de transport. La déconfiture progressive des sociétés et l'impossibilité de proposer une offre de transport satisfaisante ont contribué, en parallèle, au renforcement de ce secteur artisanal. L'autre particularité de Bamako est que le secteur de transport artisanal a fait montre d'une certaine qualité d'auto-organisation³⁰. Ceci explique sans doute ses performances dans cette

³⁰ Banque Mondiale, 2000, étude régionale sur l'organisation, le financement et la rentabilité des micro-entreprises de transport urbain en Afrique Subsaharienne : le cas de Bamako, p 10

ville. Les efforts consentis par les pouvoirs publics n'ont pas permis d'inverser la tendance du déclin de la société publique et de la diffusion du mode de transport artisanal.

Après le déclin en 1975, toutes les tentatives de reprise en main de la desserte de Bamako initiées par les pouvoirs publics sont restées vaines. Pendant ce temps, le secteur artisanal n'a cessé de se renforcer. L'apparition éphémère de *Tababus* et *Bamabus*, société d'économie mixte, au début des années 90, n'a rien changé à la percée inéluctable du secteur de transport artisanal. Après ces tentatives infructueuses, les autorités publiques se sont rendues à l'évidence, en laissant la desserte de Bamako à l'offre de transport d'initiative privée.

De ce fait, le secteur artisanal continue son organisation avec la mise en place des comités syndicaux des chauffeurs et il n'a cessé de conforter son ancrage dans le paysage urbain de Bamako, alors qu'au même moment les sociétés publiques de transport se sont orientées vers une disparition lente, mais certaine. Une disparition qui sera effective en 1998 pour *Bamabus* et 2000 pour *Tababus*. Ces entreprises ayant disparu, aujourd'hui à Bamako, l'offre de transport est exclusivement et intégralement prise en charge par les opérateurs privés³¹.

Au Sénégal, les pouvoirs publics ont confié le monopole de la desserte de Dakar à la (Société du Transport en commun du Cap-Vert) en 1971, l'année à laquelle cette société est créée. En contrepartie de cette mission, l'État sénégalais s'est engagé à verser des aides financières sous la forme des subventions. La SOTRAC est née sur

³¹ GODARD.X, 2002, I comme Informel ou les insuffisances d'une notion récurrente « Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara : Le temps de la débrouille et du désordre inventif », KARTHALA et INRETS, p 130.

les cendres de la RTs, la régie des transports du Sénégal, qui était chargée du ramassage du personnel de l'administration³².

La SOTRAC, comme partout ailleurs sur le continent, est investie de la mission d'offrir des solutions de mobilité conformément au principe de service public. Seulement, ce monopole octroyé demeure théorique et ne s'exerce pas sur le terrain. En effet, sur la base de ce monopole, la SOTRAC est censée être le seul opérateur à exercer sur l'espace urbain de Dakar, mais en réalité, elle est tenue de composer avec les "cars rapides" qui représentent la forme locale de l'artisanat à Dakar.

Face à cet état de fait, les autorités publiques sénégalaises ont décidé d'entreprendre une série de mesures pour pouvoir, à terme, intégrer les "cars rapides" dans un système d'exploitation formalisé. L'objectif ultime consistait à créer les conditions d'une évolution vers un mode de fonctionnement rationnel de ce secteur de transport artisanal³³. Pour enclencher cette mutation et préparer l'avènement d'une ère de cohabitation entre la SOTRAC et les cars rapides qui jouiront d'une reconnaissance officielle, les pouvoirs publics ont incité les propriétaires des cars rapides à se regrouper en comité de coopératives. En plus de la tolérance de l'exploitation artisanale et pour encourager l'adhésion à cette initiative de regroupement en coopérative, la puissance publique s'est engagée à remplacer les Cars Rapides en état de vétusté avancée. Ce renouvellement des véhicules est assorti de l'obligation faite aux artisans transporteurs de rompre avec les pratiques anarchiques pour entrer dans un système d'exploitation plus cohérente. C'est ainsi que les pouvoirs publics ont conditionné les aides allouées aux coopératives à l'engagement de celles-ci à respecter un certain nombre de dispositions. En effet, en

³² GODARD.X, 2002, D comme Dakar ou le bilan mitigé d'une ville-pilote, « Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara : Le temps de la débrouille et du désordre inventif », KARTHALA et INRETS, p 60

³³ IBOU.F, C comme Car rapide ou les tentatives d'intégration du transport artisanal. « Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara : Le temps de la débrouille et du désordre inventif », KARTHALA et INRETS, p 46

contrepartie de ses subventions, l'État exige des transporteurs de proposer les conditions d'une desserte cohérente (identification et respect des itinéraires), mais aussi et plus globalement de s'atteler à revoir la qualité du service, en termes de sécurité et de respect des horaires³⁴.

Cependant, cette politique publique a été pervertie par les opérateurs privés qui voient dans ce mécanisme la possibilité de profiter des avantages financiers, en termes de subventions, mais sans se soumettre aux engagements conclus avec les pouvoirs publics. En fin de compte, les transporteurs ont recours aux coopératives beaucoup plus pour avoir un meilleur accès aux crédits et aux subventions que par désir d'opérer dans un cadre structuré, qu'ils estiment contraignant (Sahabana. M, 2005). Même si ce mécanisme est souvent détourné par les opérateurs, il dénote tout de même, la volonté des pouvoirs publics de prendre en main ce secteur, pour mieux l'organiser, afin qu'il puisse répondre plus convenablement aux besoins de transport des populations de Dakar. Cet échec montre combien il est difficile d'organiser un secteur aussi atomisé que le système de transport artisanal. Xavier Godard estime que « *la capacité d'organisation du secteur par l'État n'a pas [...] été à la hauteur des fonds publics injectés* »³⁵.

Le système des "cars rapides" à Dakar se nourrit des difficultés rencontrées par l'entreprise publique d'autobus pour remplir la mission qui lui incombe. La volonté affichée par les pouvoirs publics à prendre en main ce secteur artisanal vient à point nommé. La SOTRAC, qui avait pourtant le monopole d'exploitation sur l'ensemble du réseau de Dakar, a dû dans un premier temps cohabiter avec la présence des Cars Rapides dans son champ d'action, avant que ceux-ci ne s'imposent comme le principal mode de transport collectif au sein de cette agglomération. La SOTRAC,

³⁴ SAHABANA. M., 2005, Dakar et Douala vs Bogota et Curitiba : l'Amérique du sud, un exemple de régulation efficace des transports urbains pour l'Afrique subsaharienne ? « Urbanisation, gouvernance et développement durable », Les cahiers de prélude, N° 7, Nancy, p 125-142.

³⁵ Ibidem, p.61

comme tant d'autres entreprises publiques partout en Afrique, n'a pas survécu à l'arrêt des versements des subventions par l'État. Elle a finalement été liquidée en 1998, en laissant le champ libre aux opérateurs privés, sur lesquels repose désormais la desserte de l'ensemble de l'agglomération dakaroise.

C'est sur les cendres de la SOTRAC que s'est construite en 2000 la nouvelle entreprise de transport *Dakar Dem Dikk* (« aller et revenir » en wolof³⁶), avec l'implication personnelle du Président de la République qui venait tout juste d'être élu à ce poste, en écho à une promesse de campagne. La création de cette entreprise était de bout en bout pilotée par le président en collaboration avec les travailleurs licenciés de la SOTRAC. Ces derniers ont été sollicités pour investir dans le capital de la nouvelle entreprise suivant un montage financier peu comparable au modèle classique. L'important est de ne pas se laisser piéger par le modèle d'entreprise publique, sous perfusion des aides de l'État, qui a vécu. Cela tombe à point nommé, car le *Dakar Dem Dikk* est conceptualisé par un Président qui se réclame volontiers du libéralisme économique et ne peut donc être soupçonné de reproduire un modèle d'entreprise dans la même configuration que la SOTRAC qui a échoué partout.

Le *Dakar Dem Dikk* a été lancé dans la précipitation sur des bases assez floues. En effet, des autobus d'occasion ont été importés de France et mis en circulation avant même d'avoir obtenu toutes les autorisations d'usage pour circuler dans la ville. Si un autre opérateur avait procédé de la sorte, son entreprise aurait été qualifiée d'illégale en raison du non respect de la législation, et à ce titre, le *Dakar Dem Dikk* exploite de manière informelle. Cette remarque a été soulevée par Xavier Godard³⁷, qui constate que le *Dakar Dem Dikk* a été lancé à l'assaut de Dakar, sans que l'entreprise ne soit sur le plan réglementaire et juridique, et qui ajoute que même le

³⁶ Langue du Sénégal

³⁷ GODARD. X, 2007, La complémentarité des modes de transport urbain au service du développement urbain périphérique « Mobilité et développement urbain », article afd, paris p 48-64

conseil exécutif des transports urbains de Dakar (CETUD), qui est une autorité organisatrice, n'a pas été consulté. Compte tenu de ces manquements, Xavier Godard estime que le *Dakar Dem Dikk*, à son lancement, représentait une entreprise de transport dont l'exploitation était, de cette manière, informelle ne serait-ce que sur le plan juridique. D'ailleurs ce dernier a joué un rôle important pour amener le *Dakar Dem Dikk* et le CETUD qui, s'ignoraient ostensiblement, vers une reconnaissance mutuelle.

Ces quelques cas révèlent l'ampleur de la problématique de la mobilité quotidienne dans les grandes villes d'Afrique Subsaharienne. Ces villes ont toutes connu des expériences d'entreprises publiques d'autobus avec à la clef le monopole sur l'exploitation du réseau de transport sur un modèle de service public inspiré d'autres pays. Mais à l'épreuve des difficultés, ces initiatives se sont révélées peu concluantes. Ces entreprises ont montré très tôt leurs limites à s'imposer comme étant le système de transport d'envergure, capable de répondre aux besoins de mobilité de toutes les populations, conformément avec les espérances des pouvoirs publics. Elles se trouvèrent amenées à accepter la présence des opérateurs privés qui viennent les suppléer dans la desserte de l'espace urbain. Sans cette intervention des artisans transporteurs, les villes seraient bien plus inaccessibles pour un nombre encore plus important de citoyens. Le système de transport artisanal, lorsqu'il est repoussé vers les périphéries, permet aux populations des quartiers excentrés de disposer d'une possibilité d'accessibilité à certaines parties des villes. Lorsqu'il est toléré ou soutenu, il permet de proposer une offre en complément de celle garantie par les transports conventionnels. Partout, l'espace laissé vacant par les sociétés structurées est occupé par les systèmes de transport artisanal, selon la théorie des vases communicants.

Toute proportion gardée, dans les villes où la crise sévit dans les entreprises publiques, il est à noter les prémisses d'une complémentarité entre un secteur en

difficulté et un secteur artisanal performant. Mais ceci s'effectue sur la base d'un équilibre précaire. L'enjeu aujourd'hui est d'examiner comment maintenir en vie un système transport structuré et en même temps organiser le secteur artisanal en vue d'une intégration dans un ensemble global. La complémentarité entre systèmes peut apparaître comme une solution à expérimenter, puisqu'il est difficile d'imaginer la mise en place d'un système de transport à la dimension de nos villes qui, il faut le rappeler, sont en perpétuelles mutations, il faut œuvrer à l'émergence d'un système plus souple.

Quoi qu'il en soit, l'expérience a montré que le transport institutionnel, à lui seul, ne peut répondre à la demande de mobilité de toutes les populations. De même, face à la disparition des entreprises publiques, malgré les performances notoires du secteur artisanal, en mode de substitution, ce secteur ne peut procurer la garantie de proposer à tout instant un service de qualité à toutes les populations. En effet, avec le mode de transport artisanal, les opérateurs choisissent leurs itinéraires, de manière à maximiser le profit, d'où leur forte présence en certains lieux au détriment du reste de la ville. Il est donc impératif de promouvoir l'amorce d'un système dans lequel les acteurs de ces deux secteurs puissent opérer en coexistence intelligente, pour ne pas dire en complémentarité effective.

1-3-4 Complémentarité et territorialisation de l'offre de transport collectif :

l'équité spatiale en question

L'offre de mobilité n'est autre que « *l'ensemble des possibilités effectives pour relier deux points par le déplacement* »³⁸. La complémentarité entre les modes de transports vise à la multiplication de ces possibilités pour permettre aux usagers d'opter pour la solution de mobilité la mieux adaptée à leurs attentes à chaque fois qu'il s'agit de

³⁸ LEVY.J., LUSSAULT., M,2003, Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés. Paris : Belin.

solliciter le système de transport collectif. Cette complémentarité concourt à augmenter les performances du système pour, celui-ci améliore l'accessibilité du territoire urbain. En outre, un système de transport est efficace lorsqu'il est à même de dispenser un service optimal pour « *corriger les disparités territoriales en résorbant du mieux possible les déficits d'accessibilité* »³⁹. En ce sens, pour que l'accessibilité d'un territoire soit satisfaisante, il est impératif que la répartition de l'offre de transport prenne en considération la notion de l'équité spatiale. Sans cette dernière, de fortes inégalités subsisteront entre les quartiers. Or, la complémentarité entre les différents modes de transport est l'essence même de cette notion d'équité, car l'objectif ultime consiste à proposer une offre en direction de tous les quartiers. En fin de compte, la qualité de la desserte d'une aire urbaine dépend, pour partie importante, de la manière dont les réseaux des différents modes de transport s'interconnectent pour donner au territoire en question, un maillage approprié.

Dans les villes dites de "mobilité facilitée", la complémentarité de l'offre de transport atteint un niveau satisfaisant. En effet, le système de transport collectif est conçu de sorte qu'il y ait une concordance suffisante entre les différents modes de transport qui opèrent au sein de l'espace urbain. Cette stratégie, basée sur l'intermodalité, est en soi une politique qui vise à multiplier les solutions de mobilité. À titre d'exemple, certes à une échelle plus réduite, un usager du transport collectif voulant relier les quartiers ouest de Rennes au centre-ville, a la possibilité de choisir, en fonction de ses aspirations, entre l'offre assurée par le réseau de bus ou alors celle proposée par le métro. Dans les plus grandes agglomérations, la diversité de l'offre de transport est plus importante, car une panoplie plus complète des solutions de mobilité est mise à la disposition des usagers. L'importance de la diversification de l'offre semble aller de pair avec la taille des agglomérations, mais dans ces deux cas de figures, la complémentarité est de rigueur.

³⁹ BAVOUX, J.J. ; BEAUCIRE, Fr. ; CHAPELON, L. & ZEMBRI, P. (2005). *Géographie des transports*. Paris : Armand Colin.

Dans les villes développées, la notion de complémentarité entre les différents modes de transport collectifs renvoie à la continuité spatiale par l'offre de mobilité selon le principe de l'universalisation du service de base. Les pouvoirs publics ou les collectivités locales investissent pour bâtir les infrastructures techniques et passent des conventions avec des opérateurs qui auront un monopole d'exploitation sur le réseau, assorti de l'engagement de ceux-ci à proposer une offre de transport de qualité suffisante aux populations des agglomérations. Les pouvoirs publics délèguent l'exploitation du réseau de transport à des entreprises (publiques, privées ou mixtes)³⁸, sur lesquelles l'État ou la collectivité territoriale s'appuie pour proposer une offre de transport optimale et s'assurer de la continuité de ce service. Ce modèle de gestion et d'exploitation est largement transféré vers les capitales des pays d'Afrique subsaharienne⁴⁰.

La complémentarité de l'offre n'est possible que s'il existe une autorité organisatrice qui a pour rôle de créer les conditions d'interopérabilité entre les différents modes de transport. Cet objectif est facilement atteint lorsque ladite autorité traite avec des structures organisées auxquelles est dévolue la desserte de l'espace urbain. C'est ainsi que, dans les grandes villes développées, les différentes entreprises de transports additionnent leurs offres de mobilité pour garantir une certaine équité dans la desserte spatiale. Mais dans l'hypothèse que les entreprises structurées de transport et partenaires privilégiés de l'État ne parviennent plus à remplir correctement leur mission ou lorsqu'elles sont contraintes à la disparition, il se pose incontestablement la question de la répartition équitable de l'offre de transport.

³⁸ De NOUE. M-F et al, p 19, Op. cit

⁴⁰ GODARD.X, 2002, D comme Dakar ou le bilan mitigé d'une ville-pilote, « Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara : Le temps de la débrouille et du désordre inventif », KARTHALA et INRETS, p 60

La continuité du service urbain de transport pose question dès lors qu'il s'agit de laisser la desserte du territoire assurée par des opérateurs non agréés, surtout lorsqu'ils ne sont liés à aucune convention. En conséquence, la répartition équitable de l'offre de transport est fortement compromise, se traduisant par des inégalités importantes entre les territoires urbains en termes de desserte par les transports collectifs. Naturellement, des destinations qui attirent le plus de flux, du fait de la concentration importante des ressources urbaines, risqueraient d'être bien plus prisées par les transporteurs, au détriment des quartiers périphériques pauvres. Le risque est réel, il est d'autant plus manifeste lorsque ces opérateurs exploitent en dehors de tout cadre légal. Si les entreprises publiques avaient comme ambition de répondre aux besoins de mobilité des populations indépendamment de leur insertion résidentielle, les transporteurs non conventionnels, eux, mettent généralement en avant la recherche du profit plus que le souci de la continuité du service de transport.

Ainsi, lorsque les entreprises structurées de transport ont disparu, l'exploitation artisanale a gagné du terrain dans les parties les plus convoitées de la ville, qui étaient jusqu'alors considérées comme la chasse gardée de ces structures publiques. De ce fait, les opérateurs de transport artisanal qui étaient assignés le plus souvent à la desserte périphérique, ont délaissé leurs zones de cantonnement, jugées peu rentables, pour gagner les centres-villes où la densité et la demande de mobilité sont nettement plus conséquentes. De ce point de vue, la disparition des entreprises de transport public remet en cause l'idée d'atteindre une forme d'équité dans la desserte de l'espace urbain sur la base d'une complémentarité de l'offre. Il se produit donc une répartition préférentielle de l'offre de transport.

Dans le cas où les deux systèmes sont amenés à opérer dans le même champ d'action, la coexistence se manifeste, le plus souvent, par une relation de concurrence déloyale plutôt qu'une complémentarité à proprement parler. En effet,

il s'agit pour le système artisanal de venir empiéter sur la zone d'exploitation des entreprises publiques, en contradiction avec le principe de complémentarité de l'offre. Or, l'idéal serait que le système artisanal intervienne, non pas en concurrence, mais en complément au système institutionnel en s'attelant à proposer son offre en direction des zones urbaines non bénéficiaires de l'offre de mobilité dispensée par les entreprises publiques de transport.

Pour l'heure, dans les villes en développement, l'égalité d'accès au service de transport, qui consiste à dispenser la même forme d'offre de mobilité, est une utopie difficilement atteignable à court ou moyen terme. Il serait donc plus opportun de miser sur le principe d'équité d'accès à ce service. Dans cette logique, la diversification de l'offre permet de dispenser un service différencié pour répondre aux besoins des populations, qui sont, compte tenu des réalités socio-économiques, territorialement différents. Prétendre à l'universalisation de l'accès aux services urbains, comme c'est le cas dans les villes développées, nécessite des investissements très importants et un travail de planification de très longue haleine pour la conception des réseaux techniques. Il a fallu presque cent ans pour qu'un pays comme la France parvienne à atteindre un tel niveau de prouesse technologique et à proposer aux populations urbaines des services urbains, tels que le transport, sur le principe d'universalisation⁴¹.

Dans le même ordre idée, si on transpose dans le domaine de transport collectif la réflexion que Sylvie Jaglin a menée sur la question de l'accès au service de l'eau, on peut éclairer l'analyse sur la complémentarité entre les modes de transport dans la logique de proposer non pas la même forme de service aux populations, mais de dispenser un service type à une population type. L'uniformité de l'offre de service, à l'épreuve des disparités des niveaux de revenus, risque d'exclure une catégorie de la population n'ayant pas les ressources requises pour bénéficier du service en

⁴¹ Villes en devenir : des clés pour comprendre et agir ; Revue, juin 2007, p 45

question. En matière d'accès à l'eau, Sylvy Jaglin considère qu'en situation de grande pauvreté, « *le modèle du service universel, indifférent aux déterminations sociales et spatiales de la demande, était trop coûteux et ne constituait pas un objectif vraisemblable à court terme* »⁴². De ce fait dans les politiques de lutte contre la pauvreté, l'universalisation de l'offre de service de base, que représente l'eau, est abandonnée au profit de la « *généralisation de l'accès à l'eau, compatible avec une diversification des moyens d'approvisionnement* »⁴³.

La ségrégation socio-spatiale est plus qu'un phénomène passager. Elle est une réalité bien ancrée dans les paysages urbains des villes en développement. Sans pour autant contribuer à l'accentuer, la différenciation ou la territorialisation de l'offre urbaine en matière de service de base est une réponse habile à apporter à l'hétérogénéité de la demande exprimée par les populations. Si on transpose l'analyse de Sylvy Jaglin à la problématique de la mobilité quotidienne dans les villes en développement, qui ont opté pour un service public de transport ayant pour ambition la desserte de l'espace sur le modèle de service universel, on réalise pourquoi les entreprises de transport ont éprouvé toutes les difficultés à respecter leurs promesses. Ces entreprises opèrent, du moins tentent d'opérer, de manière à apporter la même solution de mobilité quelle que soit la localisation géographique. Non seulement elles n'avaient pas les moyens de leurs ambitions mais, même si elles avaient eu plus de moyens, rien ne garantit que les populations aient les mêmes dispositions à leur faire appel pour se déplacer, d'où l'importance d'œuvrer pour la diversification de l'offre et la complémentarité de celle-ci.

La diversification de l'offre va de pair avec la complémentarité entre les différents modes de transport et cela a plus de pertinence quand elle est accompagnée par une

⁴² JAGLIN. S, 2005, Services d'eau en Afrique subsaharienne : la fragmentation urbaine en question, CNRS EDITIONS, p 97

⁴³ Ibidem, p.97

territorialisation. Il n'est pas là question d'encourager la diversification de l'offre à des fins de concurrence, auquel cas on court le risque qu'un système soit affaibli par un autre, mais de multiplier les solutions de mobilité pour plus d'efficacité. Pour écarter tout risque de concurrence déloyale, il est indispensable de spatialiser l'offre de mobilité. Ceci permet de limiter la concurrence entre modes collectifs de transport. Cette option s'érige comme une réponse à la territorialisation des conditions sociales, une réalité qui n'est plus à démontrer dans les villes en développement.

La territorialisation de l'offre peut être interprétée comme un gage apporté à la ségrégation spatiale par le transport, ou contribuer à la formation d'une ville à plusieurs vitesses. Le risque évidemment est réel. Mais ce risque est atténué lorsque la spatialisation de l'offre est mise en avant dans la recherche des solutions de mobilité. Cette territorialisation de l'offre dans une optique de complémentarité de celle-ci, à court terme, est une solution à promouvoir dans les villes où le manque de ressources de la collectivité hypothèque la réalisation des infrastructures adéquates et limitent, par ailleurs, la continuité de l'offre du service public de transport. Ce service pourrait se révéler inaccessible pour une partie importante de la population urbaine compte tenu de la faiblesse générale des ressources.

À titre d'exemple, à Nouakchott, la demande de transport exprimée par les populations de El Mina ou de Riyad est incontestablement différente de celle exprimée par les habitants de Tevragh Zeïna qui ont le niveau de vie le plus élevé de la capitale. Pour proposer des solutions de mobilité, la politique de transport doit tenir compte de ce paramètre. Dans ce cas précis, la diversification, puis la territorialisation de l'offre pourraient se révéler comme une alternative pour permettre aux uns et aux autres d'accéder aux transports correspondant à leurs critères socio-économiques.

2- LES TENTATIVES DE SOLUTIONS ET LIMITES DE LA TRANSFERABILITE DES MODELES DE DEPLACEMENTS.

Les systèmes de transport collectifs comme ils se présentent dans les grandes villes d'Afrique traversent des situations de crise. Cette crise traduit l'échec incontestable d'un modèle d'entreprises de transport qui avait comme ambition de répondre à la demande de mobilité des populations en proposant une offre de transport sur la base du principe de service universel. À l'épreuve des difficultés, de la concurrence, ce modèle d'entreprises publiques a lamentablement échoué et a suscité l'émergence ou le renforcement d'un autre modèle d'exploitation qui est fondée sur des pratiques artisanales. Le développement du transport artisanal, loin de résorber la problématique de mobilité quotidienne, apporte tout de même quelques solutions de mobilité pour occuper un terrain laissé vacant par les entreprises publiques de transport. Ce système de transport artisanal n'apporte pas de solutions miracles aux problèmes de déplacements quotidiens des citoyens africains.

La prééminence de ce modèle de transport collectif et son renforcement dans un contexte de crise généralisé et de mutations rapides ne poserait-elle pas la question de l'inadaptation du modèle d'entreprise publique d'autobus ? Finalement, le système artisanal de transport collectif, avec la souplesse et la diversité modale qu'il garantit, ne serait-il pas le modèle à promouvoir, à condition de mieux le contrôler ? La stratégie dominante dans les villes du continent était de s'inspirer du modèle de déplacement dans les villes développées, mais l'échec des entreprises issues de cette politique amène à s'interroger sur les modalités et les limites de la transférabilité des modèles et sur leurs adaptations aux spécificités locales.

2-1 Compréhension de la demande et planification du système de transport : modèles et méthodes proposées.

Pour mieux répondre à une demande, il faut bien la connaître. À défaut il y a risque de proposer des solutions inadaptées. Puisque chaque situation est spécifique, et que tout transfert comporte une possibilité de rejet, le recueil d'informations pour mieux appréhender la nature de la demande permet de minimiser cette probabilité et constitue également l'épine dorsale dans toute planification d'infrastructures. Cette collecte de données a-t-elle été menée à bien en amont de ce transfert Nord-Sud ?

2-1-1 Évolution méthodologique dans la planification des transports en ville.

Les États-Unis d'Amérique sont les pionniers dans la planification des transports en ville. La méthodologie de planification dans les transports en milieu urbain est née aux États-Unis et a évolué au gré de la conjoncture économique qui a prévalu dans ce pays. En effet, tout est parti des années 50 où la situation économique favorable aux États-Unis facilitait et encourageait la motorisation massive des ménages. Cette abondance de la richesse s'était accompagnée par un étalement spectaculaire des centres urbains, qui induisait incontestablement un allongement conséquent des distances de déplacements. En somme, au cours de cette décennie, toutes les conditions étaient réunies pour accroître l'utilisation de la voiture individuelle. Cette tendance à l'utilisation accrue de l'automobile nécessitait, tout naturellement, des investissements en faveur du développement des infrastructures pour répondre à la croissance du trafic automobile.

C'est à partir de là que sont apparues les premières tentatives de planification dans les transports urbains, sous l'égide du gouvernement fédéral américain, qui en

faisait une condition pour le versement de ses subventions en faveur de la construction massive des autoroutes urbaines. Le gouvernement exigeait l'élaboration d'une étude globale de planification à l'échelle de l'agglomération pour justifier son aide financière afin de réaliser de telles infrastructures routières⁴⁴. C'est pour répondre à cette exigence du gouvernement fédéral américain, qu'une méthodologie a été mise au point aux États-Unis dans les années 60. Son Développement coïncide avec la décennie où le tout-automobile était un modèle dominant. L'objectif pour les planificateurs consistait à prévoir, à l'aide de cette technique, les infrastructures nécessaires pour résorber un flux croissant d'automobilistes.

Cette première approche méthodologique de la planification des transports en milieu urbain baptisée « méthode classique » de la prévision de la demande est fondée sur des modèles mathématiques permettant de prévoir « *le nombre de déplacements, effectués dans une aire urbaine donnée par motif selon la période du jour et le couple origine-destination considéré, le mode de transport utilisé et les itinéraires empruntés sur le réseau par ce trafic* »⁴⁵.

Cette méthode classique de planification, développée aux États-Unis dans les années 50, a connu une période faste qui a duré toute cette décennie que Pierre Merlin n'hésite pas à qualifier de « *période d'or de la méthode classique [...], époque des certitudes* »⁴⁶. Elle a été par la suite transférée vers d'autres horizons et souvent dans des conditions très contestées. Ce transfert a été d'abord effectué vers les pays européens et plus tard vers le monde en développement.

⁴⁴ MERLIN. P, 1992, les transports urbains, PUF, p 95

⁴⁵ MASSON. S, 1998, Interactions entre système de transport et système de localisation : de l'héritage des modèles traditionnels à l'apport des modèles interactifs de transport et d'occupation des sols, les cahiers scientifiques du transport, N° 33/1998, p 79-108.

⁴⁶ MERLIN. P, 1984, La planification des transports urbains, paris, MASSON

Cependant, après les années 60, une crise économique est survenue aux États-Unis et les ressources publiques pour la construction des grandes infrastructures routières sont devenues de plus en plus rares. Cela a remis en cause l'option pour l'utilisation croissante de la voiture individuelle. De ce fait, des critiques ont fusé de toute part pour remettre en cause la pertinence de la méthode de prévision à long terme, qui était jugée par ailleurs trop coûteuse surtout en période de restriction budgétaire. Pour Xavier Godard (1991), le déclin de cette démarche classique est directement lié à la crise économique survenue aux États-Unis pendant les années 70.

Dans les années 70, des critiques de plus en plus virulentes ont conduit à une régression notable du recours à cette méthode de la prévision de la demande. Elle sera ainsi peu à peu abandonnée pour l'expérimentation d'une démarche basée sur l'utilisation des modèles désagrégés⁴⁷. Cette méthode a pour particularité la prise en compte des comportements individuels dans l'analyse de la mobilité et de la prévision de la demande future. Là encore les États-Unis étaient les pionniers du développement des approches analytiques de l'étude de la mobilité juste avant les pays d'Europe occidentale.

En France, pendant toute une décennie, les critiques ont été nombreuses sans qu'elles n'ouvrent la voie vers la recherche d'une méthodologie alternative à la démarche classique. D'après L.Hivert et ses collaborateurs⁴⁸, il aurait fallu attendre les années 80 avec l'enracinement des nouvelles formes de déplacements, pour voir une impulsion nouvelle à la recherche d'une méthodologie alternative pour l'étude de la prévision de la demande de mobilité quotidienne. La recherche de proximité spatiale entre le domicile et le travail faisait office de stratégie dominante, dans les

⁴⁷ MASSON. S, 1998, p 79-108, Op. cit

⁴⁸ SILVIA. R.-M., 1992, Dix ans d'analyse de la mobilité urbaine dans les pays en développement « Mobilité et transports dans les villes en développement : Transferts de modèles et échanges économiques Nord-Sud. », L'harmattan, p18

années 60. L'apparition des nouvelles aspirations a enclenché des mutations importantes dans les comportements de mobilité, dans les années 80. À cette époque en effet, en France, la qualité de vie primait sur les critères de proximité spatiale. Du coup, les modes de vie ont pris une dimension fondamentale dans la stratégie de localisation. La localisation résidentielle ne dépendait plus seulement de la proximité du travail, mais de la qualité de celui-ci, et aussi de celle du cadre de vie du quartier. L'émergence de nouvelles aspirations, en rapport au choix de la localisation résidentielle, influe d'une manière ou d'une autre sur les pratiques de mobilité, et en conséquence pousse les scientifiques à affiner la recherche non plus sur le trafic mais surtout sur la génération de celui-ci. L'enjeu n'est plus de se borner à la simple caractérisation du trafic, mais de comprendre les comportements de déplacements des citoyens.

2-1-2 Démarche classique pour l'évaluation de la demande de transport.

La nette amélioration du niveau de vie des ménages, liée à l'expansion économique dans les années 60, s'est traduite aux États-Unis par la croissance de la motorisation individuelle dans les villes américaines. C'est au cours de cette période que la méthode classique a été mise au point, afin de prévoir les infrastructures nécessaires pour répondre à ce boom de l'automobile. Cette méthode est fondée sur l'hypothèse qu'au cours de chaque déplacement, l'individu se pose une série de questions successives, et chacune d'elle suscite le développement d'un modèle. En somme, la démarche classique de la prévision de la demande est une méthode qui nécessite le recours des modèles interdépendants à la lumière du questionnement précédant la décision de se déplacer. Ces modèles cherchent à faire des prévisions de la demande à long terme sur la base de données très agrégées sur l'état du trafic observé pendant la période de l'enquête. Les dynamiques urbaines, l'évolution démographique et économique sont autant de facteurs pouvant influencer le niveau et la structure de la demande, et ils ne sont pas pris en compte par cette démarche.

2-1-2-1 Les caractéristiques de la méthode classique.

La méthode classique repose sur des modèles déterministes⁴⁹ car ne permettant que de caractériser la génération des flux du trafic à un moment particulier. Ces modèles ont été développés pour aider à faire des simulations afin de prévoir le nombre de déplacements répartis en fonction du couple origine-destination, du motif, des itinéraires, et surtout des modes de transport. C'est la modélisation de ces quatre différentes séquences au cours d'un déplacement qui aboutit au développement de ces modèles à partir desquels les simulations sont faites pour la prévision de la demande en vue de la construction des autoroutes urbaines. En effet, en amont de chaque décision de déplacement jusqu'à la réalisation effective de celui-ci, se succèdent différents modèles de simulations et qui correspondent à chacune des étapes de processus décisionnel⁵⁰.

1-Modèle de génération de trafic.

2-Modèle de distribution géographique des déplacements.

3- Modèle du choix de mode de transport.

4-Modèle du choix d'itinéraire.

Modèle de génération de trafic.

Cette phase de simulation est primordiale dans la prévision, dans la mesure où c'est au cours de cette étape que le niveau global de mobilité est évalué pour une aire urbaine donnée. En somme, une étape déterminante dans le calibrage des réalisations à planifier. Ce modèle de prévision, à partir des données recueillies sur les motifs de déplacement, permet de capter le volume du trafic émis ou attiré par une zone urbaine en fonction d'un motif particulier. Aujourd'hui, avec la séparation de plus en plus nette entre les lieux d'habitation et de travail, tout laisse supposer

⁴⁹ CANCALON. F et al. L, 1991, Op. cit

⁵⁰ MERLIN. P, 1992, p 96. Op. cit

une utilisation adéquate de ce modèle pour avoir une meilleure vue sur les flux domicile-travail afin de planifier les infrastructures nécessaires pour supporter le trafic généré. Cette phase est fondamentale dans le sens où en cas de surévaluation du volume global de la mobilité émis ou reçu par zone urbaine, il y a le risque que les simulations aboutissent à un possible surdimensionnement des infrastructures de transport à réaliser. En revanche, la sous-estimation de ce volume peut provoquer une discordance entre l'offre de transport proposée et la demande exprimée.

Modèle de distribution géographique de déplacements.

Une fois que le niveau global de mobilité est évalué, vient ensuite la phase de la redistribution de celui-ci entre les zones urbaines d'origine et les zones urbaines de destination. Selon Sophie Masson⁵¹, cette phase consiste à distribuer spatialement le nombre total des déplacements en origine de chaque zone parmi toutes les destinations possibles. Autrement dit, après avoir procédé à la division de l'aire urbaine en secteurs, cette phase consiste à répartir ces déplacements entre les secteurs d'origine et de destination⁵². Pour Pierre Merlin, la prévision du trafic à l'aide de ce modèle de distribution géographique des déplacements se fait de deux manières différentes : soit on part des trafics actuels ; dans ce cas il faudra prendre en compte l'ensemble des facteurs majeurs qui peuvent transformer l'organisation urbaine et donc les flux de déplacements. La croissance spatiale, le dynamisme urbain, la croissance démographique sont autant de facteurs qui peuvent influencer le volume des flux et il faut impérativement les intégrer. Cette méthode suppose une bonne connaissance de l'existant (le trafic actuel), de même que l'évolution prévue du contexte urbain en général. Soit, on bâtit la prévision sans aucune référence au flux actuel ; dans ce cas, la méthode de prévision du flux futur se fait sur la base de la proportionnalité. Ainsi, pour cette méthode de prévision, une

⁵¹ MASSON. S, 1998, p 79-108, Op. cit

⁵² MERLIN. P, 1991, Géographie, économie et planification des transports, PUF, p 313

extension de la loi de la gravitation universelle est faite. Dans ce cas, pour calculer le flux domicile/travail entre deux zones urbaines, on part du postulat que celui-ci est proportionnel à la population active du secteur d'origine, à l'emploi de la zone de destination et à la distance entre ces secteurs d'origine et destination.

Modèles de répartition modale.

La répartition modale est la phase qui a fait l'objet de nombreuses expérimentation et études. Contrairement à la phase de génération de trafic ou à celle de la distribution de déplacements, où l'attention est portée d'une part sur les déplacements émis et reçus et, d'autre part sur les caractéristiques des secteurs d'origine et des secteurs de destination, la phase de répartition modale est très diversifiée. Ainsi, après avoir estimé, à travers les deux précédentes phases, le niveau global de mobilité, sa distribution géographique, il revient à ce modèle la tâche de le répartir entre les différents modes de transport disponibles. Les deux modèles précédents ne tiennent pas compte des changements de modes de transport qui peuvent intervenir entre l'origine et la destination du déplacement. En se focalisant sur les différents moyens de transport utilisés au cours d'un déplacement, ce modèle va au-delà du simple couple origine/destination, « à des origines/ destinations par les différents modes »⁵³. La conception d'un modèle de ce type repose sur les informations liées au partage modal observé, aux caractéristiques de la population qui se déplace et à celles des moyens de transport en compétition (Masson S).

Modèles d'affectation sur itinéraires.

Une fois estimé le volume des flux de déplacements, leurs distributions entre chaque origine et chaque destination et leurs répartitions entre les modes, vient enfin la dernière phase de la méthode classique de prévision de la demande, qui consiste à affecter ces flux aux différents itinéraires possibles dans l'aire urbaine

⁵³ CANCALON. F et al, 1991, p 100, Op. cit

étudiée. Le choix d'itinéraire pour ce qui est des transports publics ne pose pas de problème majeur car tout est défini à l'avance. Dans ce cas, le modèle sert à définir le réseau de transport en site propre avec l'affectation des lignes⁵⁴. Mais les choses se compliquent dès lors qu'il s'agit d'affecter des itinéraires aux usagers des voitures particulières. Pour se rendre d'un point à un autre, le choix des itinéraires dépend de plusieurs facteurs. Ainsi en fonction de la recherche de confort, de la rapidité, de la sécurité, les automobilistes ont une multitude de possibilités pour aller d'un point à un autre. Cependant, puisque le réflexe dominant est de se déplacer au moindre coût, l'affectation sur itinéraire se fait le plus souvent par l'utilisation du paramètre coût généralisé. Le modèle d'affectation sur itinéraire sert alors à prévoir la capacité des infrastructures à réaliser en termes de voiries.

2-1-2-2 Critiques de la méthode classique.

La période d'or de la méthode classique de la prévision de la demande de transport fut les années 60, époque de certitude, affirme Pierre Merlin. Dès la fin de cette décennie, de multiples voix se levèrent pour critiquer la forme et le fond des modèles utilisés pour faire la prévision de la demande. Cependant, certains chercheurs ne se sont pas limités à la simple remise en cause de la méthode, mais ils ont essayé de trouver une méthodologie alternative aux modèles agrégés vivement contestés.

La première critique formulée, par rapport à la forme, remet en cause le caractère séquentiel de la méthode classique de prévision de la demande, fondé sur l'hypothèse qu'un individu envisageant de se déplacer effectue successivement une série de choix à l'image de quatre modèles développés ci-dessus et correspondant à une phase précise du déplacement. Cette méthode à quatre étapes est jugée

⁵⁴ CANCALON. F et al, p 111, Op cit

beaucoup trop lourde d'utilisation, très peu flexible. La méthode classique de prévision de la demande est aussi critiquée par son caractère rigide et unidirectionnel, ne permettant de prendre en compte des phénomènes de rétroactions⁵⁵. Ainsi, contrairement à ce que laisse supposer cette méthode, l'indépendance entre les étapes ne pourrait être vérifiée, car le choix de se déplacer n'est pas indifférent du choix de la destination, encore moins du recours modal et peut être même du choix d'itinéraire⁵⁶. De ce fait, chaque choix peut influencer sur le reste de la décision. Pierre Merlin, pour limiter les imperfections liées au caractère séquentiel, propose l'utilisation de *façon itérative* (l'utilisation des résultats issus de la première modélisation comme base de calcul pour la deuxième modélisation) de la *chaîne des modèles*.

La non prise en compte des paramètres exogènes, tels que l'évolution de l'urbanisation ou de la croissance démographique dans ces modèles unidirectionnels, est reproché et constitue un manquement qui pourrait complètement fausser les résultats des simulations. Ne se focalisant que sur les déplacements à travers leurs genèses, leurs distributions, leurs répartitions entre les moyens de transport, cette méthode de prévision de la demande risque d'omettre tout ce qui se passe autour et qui peut d'une manière ou d'une autre influencer sur le fonctionnement du système de transport. Cela remet en cause la fiabilité des résultats et pose un vrai problème dans la planification des transports urbains. Ce risque de décalage entre la prévision de la demande faite à l'aide de cette méthode et la réalité de la demande, est souvent décuplé dans des contextes en proie à des mutations rapides et incessantes. D'autre part le choix, comme principe fondamental sur lequel repose la démarche classique de la prévision de la demande, met à l'écart toutes les situations dans lesquelles les individus n'ont pas la possibilité, pour de multiples raisons, de choisir leurs modes de déplacements.

⁵⁵ MASSON. S, 1998, p 79-108, Op. cit

⁵⁶ MERLIN. P., 1991, p 325, Op. cit

Dans les villes en développement où l'accès aux moyens de transport individuels demeure très marginal, une importante partie des populations urbaines n'a le choix que de recourir aux transports collectifs, et encore lorsqu'elle dispose des ressources suffisantes. Donc pour ces populations la question du choix ne se pose pas, elles n'ont presque que cette possibilité là.

À Nouakchott par exemple, un étudiant habitant sur la commune d'El Mina et souhaitant se rendre à l'université dans la commune de Ksar n'a pas d'autre choix que d'utiliser l'unique ligne de bus qui lie ces deux parties de la ville. Dans ce cas de figure, tout laisse penser que la méthode classique ne pourra pas produire une idée précise quant à l'état de la demande future de transport. Malgré tout, Pierre Merlin estime que dans le cas où les usagers n'ont pas une grande marge de manœuvre en ce qui concerne le choix de leur mode de transport ou d'itinéraires, la méthode classique dans ses phases de répartition modale et d'affectation sur itinéraire est apte à donner des résultats satisfaisants⁵⁷.

De plus, les modèles de simulation de la méthode classique sont en principe agrégés. Cette agrégation amène à gommer des grandes disparités entre des individus vis-à-vis de la mobilité. Dans la réalité, il existe des situations très hétérogènes qui ne pourraient que difficilement être réduites à des modèles globaux. Ces modèles sont critiqués aussi pour leur incapacité à prévoir des modifications de comportements de déplacements sur des longs termes. Domencich et Mc Fadden (1975)⁵⁸ qualifient les modèles classiques de "non comportementaux par nature" dans la mesure où ils n'intègrent à aucun moment de leur conception les facteurs liés aux comportements individuels de mobilité.

⁵⁷ Ibidem p. 325

⁵⁸ MASSON. S, 1998, p 79-108, Op. cit

La méthode classique de la prévision de la demande est également contestée car elle serait en faveur de l'utilisation de l'automobile. Pour les contestataires, cette méthode, qui a vu le jour aux États-Unis dans un contexte marqué par une motorisation accrue et le déclin progressif des transports collectifs, était un outil pour planifier les investissements visant la construction massive des autoroutes urbaines. Plusieurs travaux menés par des auteurs ou équipes de recherches ont dénoncé l'utilisation qui a été faite de ces modèles dans des contextes bien différents de ceux dans lesquels ils ont été mis au point.

En France par exemple, le CERAU-IRT⁵⁹ concluait dans une étude sur le choix modal dans les villes de province, que l'utilisation des modèles classiques avait « *quasiment conduit à une impasse dans les villes de provinces en raison de la nature particulière de l'offre de transport actuelle qui, en général privilégie l'automobile* ». Sachant que les simulations sont effectuées à partir du modèle de déplacement existant, les prévisions à long terme, risqueraient de conduire au "tout automobile" dans ces villes de provinces. C'est dans ce sens que Gabriel Dupuy (1975) qualifiait cette méthode de « *technique de planification au service de l'automobile* »⁶⁰. Cette critique est contestée par Pierre Merlin, pour qui ce n'était pas la méthode elle-même qui était en cause, car elle a permis la planification des réseaux de transport collectifs en France ou États-Unis, mais la manière dont elle a été mise en œuvre.

2-1-3 Méthode analytique pour la compréhension de la mobilité quotidienne.

Si, dans les années 50, le boum énergétique nécessitait le développement des modèles classiques pour prévoir la réalisation des infrastructures afin de faire face à la croissance du taux de motorisation, la crise économique des années 70 quant à

⁵⁹ Actuel Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité (INRETS).

⁶⁰ DUPUY. G., 1975, Une technique de planification au service de l'automobile : les modèles de trafic urbain, Paris, Copedith, 201p

elle remet en cause cette démarche. En effet, ces modèles devenaient de moins en moins pertinents pour la prévision de la demande et on explorait de nouvelles voies de recherche. Il était alors question d'aller au-delà de la caractérisation des flux du trafic pour s'intéresser aussi à la compréhension approfondie des comportements individuels de déplacement. De ce fait, la méthode classique trop technique, qui est en faveur du développement conséquent des autoroutes urbaines, est peu à peu abandonnée au profit d'une démarche plus analytique, qui fait appel aux comportements individuels pour mieux analyser la demande de mobilité.

Dans cette nouvelle démarche, le souci n'est plus de se limiter simplement à déterminer ou à caractériser les flux mais à comprendre leur génération. Pour cela, l'individu est placé au centre de l'analyse de la demande de transport. Cette demande n'est plus perçue comme un agrégat, mais une somme des demandes de transport, donc hétérogène. De ce fait, contrairement à la démarche classique, qui a tendance à réduire tous les individus en un individu représentatif, la démarche analytique privilégie à la compréhension des comportements individuels de mobilité.

2-1-3-1 Caractéristique de la démarche désagrégée de l'analyse de la demande de mobilité.

La démarche analytique repose sur le développement des modèles désagrégés « *à partir de la description du comportement individuel en matière de déplacement* »⁶¹. En somme, la méthode désagrégée de la prévision de la demande est basée sur des modèles conçus à partir d'une analyse plus approfondie du comportement de déplacement. Le principe de cette démarche est fondé sur l'observation des comportements de la mobilité au niveau individuel. Contrairement aux modèles classiques qui ne s'intéressent qu'à étudier la mobilité globale et l'état du trafic, les modèles désagrégés s'intéressent à la manière dont ce trafic est généré et aux

⁶¹ CANCALON. F, et al, p 124, op cit

caractéristiques socio-économiques de ceux qui le font. La prise en considération des comportements individuels n'est pas anodine car elle permet de rendre compte de l'ensemble des paramètres qui entrent en jeu pour justifier les choix individuels des usagers par rapport aux différentes alternatives qui leur sont proposées. On l'aura compris, pour cette démarche, les individus et les choix qu'ils sont amenés à faire sont fondamentaux dans la compréhension de la demande de transport.

Dans la conception de ces modèles désagrégés, il est supposé que face à un certain nombre de solutions accessibles, l'individu est appelé à faire le choix qui lui semble le mieux adapté. À ce propos, Sophie Masson se réfère à une théorie de l'économie néoclassique qui « *suppose que l'individu dispose d'une fonction d'utilité qui lui permet de ranger les différentes alternatives de manière cohérente et non ambiguë et qu'il choisit ensuite l'alternative qui maximise son utilité* »⁶². Ce processus de choix, qui dépend lui-même d'autres variables, rend les modèles désagrégés infiniment probabilistes. Ainsi, le fait de recourir à un mode de déplacement équivaut à privilégier cette alternative parmi bien d'autres et donc, ce processus renvoie à la probabilité qu'un choix puisse être effectué plutôt qu'un autre. Ce jeu de probabilité est fonction des caractéristiques socio-économiques de l'individu, mais aussi de celles qui concernent directement l'offre de transport, par rapport à la qualité du service dispensé, entre autres.

Étant donné qu'il est question dans cette démarche de mettre en avant les individus, ces derniers n'étant pas logés à la même enseigne par rapport aux alternatives, il est impératif de rassembler l'ensemble des données pouvant éclairer sur les logiques individuelles qui structurent le processus de choix. Pour ce faire, la conception des modèles désagrégés nécessite en général la réalisation des enquêtes-ménages. Cette technique d'enquête permet d'identifier les caractéristiques socio-économiques des individus, mais aussi de se rendre compte des stratégies qui ne

⁶² MASSON. S, 1998, op cit

peuvent pas être appréhendées par la démarche classique, laquelle assimile l'ensemble des individus à un individu moyen.

La formulation mathématique de ces modèles nécessite l'utilisation des hypothèses simplifiées mais ces dernières doivent surtout être pertinentes et en accord avec la réalité. Sinon, les résultats seront entachés de graves imprécisions. Par exemple, en ce qui concerne la pratique modale, ces modèles sont basés sur l'hypothèse que chaque individu a face à lui un nombre limité d'alternatives et qu'il doit faire le choix qui lui semble le plus utile possible. Comme on pourra le constater, ces modèles s'intéressent essentiellement à l'aspect du choix du mode de déplacement. Dans cette logique, les hypothèses utilisées doivent tenir compte des différentes caractéristiques liées à chaque individu et évaluer, à partir de celles-ci, la probabilité qu'il fasse un choix parmi un certain nombre d'alternatives.

2-1-3-2 Critiques de la démarche désagrégée de la prévision de la demande de mobilité

Les modèles désagrégés ont été développés en réponse aux insuffisances et à l'impertinence des modèles classiques. Mais cette démarche n'a pas été, non plus, à l'abri des critiques, à l'instar de la démarche classique, et ce malgré les avancées significatives qu'elle apporte dans le domaine de la modélisation de la prévision de la demande de transport. Ainsi, en se référant aux critères d'opérationnalité scientifique proposés par Alain Bonnafous⁶³ reposant sur la pertinence, la mesurabilité, la cohérence, nombreux sont ceux qui ont émis des doutes quant à la capacité des modèles désagrégés à représenter une véritable alternative aux modèles classiques. En effet, la conception d'un modèle désagrégé est fondée sur le principe d'une modélisation qui fait appel à un certain nombre d'hypothèses simplificatrices. Pour Sophie Masson (1998), remettre en cause la pertinence d'un

⁶³ CANCALON. F, et al, p139, op cit

modèle de ce type revient à contester la pertinence de certaines des hypothèses sur lesquelles la modélisation est effectuée.

De ce fait, la pertinence de la démarche analytique, basé sur les observations des comportements individuels, est liée à celle des hypothèses sur la probabilité du choix d'un mode de transport parmi un ensemble de solutions possibles. Le principal risque qui se pose à ce niveau est le problème de concordance des hypothèses de travail avec la réalité. L'autre problème qui remet en cause la pertinence de ces modèles, qui se veulent par ailleurs comportementaux, est leur incapacité à tenir compte des éventuelles modifications des comportements individuels lorsque les prévisions se portent sur des longs termes.

Après la recherche de pertinence, les modèles désagrégés se heurtent au problème de mesurabilité. Rappelons que, dans les modèles classiques, la demande de mobilité est appréhendée dans sa globalité. Les comportements de déplacement de tous les citoyens sont réduits à celui d'un individu représentatif. On peut alors constater dans ces conditions, que l'évaluation de la demande ne reflète pas toujours la réalité. Pour remédier à ce problème de mesurabilité, il s'agit pour les modèles désagrégés de procéder à une décomposition de cette demande globale en plusieurs demandes par groupe d'individus ayant le même comportement de déplacement⁶⁴.

Ce souci de se rapprocher davantage de la réalité, avec une évaluation plus fine de la demande, pose à l'arrivée un sérieux problème d'agrégation des données issues des sources très diversifiées. En effet, au cours d'une opération d'enquête-ménages par exemple, une panoplie d'informations est collectée auprès d'individus ou de ménages différents entre eux selon des critères socio-économiques entre autres. Afin que cette base de données soit utilisable pour alimenter les modèles, il va

⁶⁴ *ibidem* p 141

falloir procéder nécessairement à une sorte de regroupement pour obtenir des segments homogènes de la demande. Cette opération constitue une des difficultés de la démarche désagrégée.

La démarche analytique de la prévision de la demande de mobilité considère le choix comme un principe fondamental sur lequel les analyses sont faites. Ce processus nécessite la mise en concurrence des alternatives et, au bout d'un arbitrage raisonné, le choix est opéré. Mais ce choix est étroitement lié aux critères socio-économiques des individus, de leurs localisations résidentielles, de leurs représentations. Ainsi, lorsque la décision de se déplacer est prise, le cheminement qui aboutit au choix d'une solution parmi tant d'autres, fait référence d'une manière ou d'une autre, et ce dans chacune de ses phases, aux paramètres précédemment évoqués. Autrement dit, les stratégies de localisation ne sont pas indépendantes des ressources des individus ou des ménages, qui elles-mêmes ont une certaine incidence dans la définition des comportements de mobilité. Ce mécanisme témoigne d'une certaine interdépendance entre les différentes étapes du choix du mode de déplacement. Selon Sophie Masson, cette interdépendance pose un problème de mesurabilité à la démarche analytique. Sophie Masson estime que ce travail nécessite une séparation nette entre les étapes du choix⁶⁵.

La création d'un modèle quel que soit le type ou l'utilité n'est pas une fin en soi. Un modèle se doit d'être cohérent dans sa conception. À ce niveau, le risque est minimal tant les concepteurs prennent les précautions d'usage pour rendre scientifiquement viables leurs modèles. Un modèle par définition est un outil permettant de prévoir, en fonction des termes, l'évolution d'une situation particulière. De ce fait, en permettant de déterminer des objectifs, pour ce qui est du modèle de la prévision de la demande de mobilité, il se présente comme un outil d'aide à la décision et d'élaboration de politique de transports urbains. C'est bien à

⁶⁵ MASSON.S, 1998, p 85 op cit

ce niveau là que le problème de cohérence peut être important, par rapport aux objectifs fixés. Ce risque est inhérent à la démarche analytique, car il est difficile de prévoir les modifications comportementales, alors que le comportement est le principe sur lequel repose cette méthode de prévision de la demande de mobilité.

En définitive, au terme de cet examen sur les approches méthodologiques de la prévision de la demande de mobilité et compte tenu des limites que peut comporter chacune d'elles, il apparaît clairement qu'il n'existe pas de modèle irréprochable à tout point de vue. L'analyse comparée de ces démarches permet de se rendre compte qu'aucune, aussi performante soit-elle, ne peut faire l'objet d'une utilisation systématique ou généralisée. Le développement de chaque modèle fait suite à une exigence et cherche à donner des arguments suffisants aux décideurs afin de justifier les investissements pour la réalisation d'éventuels projets dans le domaine du transport urbain. En fonction des contextes, des termes de prévision, une démarche méthodologique peut paraître plus adaptée qu'une autre pour mieux appréhender les comportements de mobilité. Ce souci d'adaptation des modèles aux réalités des contextes pose incontestablement la question du transfert des approches méthodologiques.

2-2 Transports urbains : transfert de modèles et adaptabilité aux spécificités locales.

L'analyse faite ici sur les approches théoriques et méthodologiques pour la prévision de la demande de mobilité en vue de la conception des systèmes de transports urbains laisse clairement constater que le développement des modèles répond à chaque fois à l'exigence de mieux répondre à des situations particulières qui se produisent dans des contextes bien déterminés. En effet, la démarche classique n'avait-elle pas été mise au point dans les années 50 accompagner les

grands travaux de construction des autoroutes urbaines pour supporter la croissance du taux de motorisation des ménages ? La remise en cause d'un modèle de développement économique par la crise des années 70, qui a motivé les comportements de mobilités des citoyens, n'a-t-elle pas donné une impulsion nouvelle pour la recherche d'une méthode alternative à la démarche classique ? En France, l'apport des sciences sociales pour comprendre la mobilité ne répondait-il pas à cette volonté de mieux tenir compte des nouvelles formes de mobilité motivées par l'apparition de nouvelles aspirations afin de mieux identifier les comportements de mobilité ?

On l'aura compris, la conception et l'évolution des approches méthodologiques sont toujours induites par la nécessité de se conformer à une réalité particulière, ou alors par la nécessité de trouver une alternative à une méthode qui est rendue inadaptée par l'ampleur des mutations qui affectent l'état général du contexte. Évidemment, le transfert des approches méthodologiques n'est pas un problème en soi, mais il le devient dès lors qu'il s'agit d'étudier à l'aide des mêmes outils un objet, certes identique (la demande de transport), dans des contextes particulièrement différents à tous les niveaux. Ce problème de transférabilité est réel et se pose de manière lancinante dans les travaux de planification des systèmes de transports urbains dans les villes en développement. Ainsi, la recherche de méthode d'analyse de la mobilité urbaine d'une manière générale et de modèles de transports urbains dans ces villes a été pendant longtemps influencé par les approches théoriques et méthodologiques conçues pour servir d'outils de planification adaptés aux contextes des villes des pays développés.

2-2-1 Transfert et adaptabilité de l'approche classique pour l'analyse de la demande de transport urbain.

L'élaboration d'une approche méthodologique et le développement des modèles de prévisions de la demande de mobilité exigent des ressources matérielles, et intellectuelles importantes que la situation de crise des pays en développement ne permet pas. Il faut aussi dire que ce secteur de transport urbain n'était pas, pendant longtemps, considéré comme priorité absolue dans l'action publique. Dans l'état actuel de la connaissance sur la question de la mobilité quotidienne, les faibles moyens mobilisés pour améliorer les conditions de déplacements des populations permettent de s'interroger quant à la volonté des pouvoirs publics de ces pays à y accorder un intérêt particulier. Ce manque apparent d'intérêt pour le secteur des transports urbains paralyse les efforts pouvant stimuler la recherche d'une démarche conçue à partir des réalités locales et qui serait en mesure d'identifier et de comprendre les comportements de mobilité des populations urbaines. Étudier cet objet à l'aide d'outils spécifiques apparaît primordial, pour éviter des décalages entre le modèle choisi et la réalité observée. Or, depuis longtemps, les politiques des transports dans les villes en développement, quand elles existent, ont eu tendance à donner une trop grande dimension au transfert méthodologique dans l'étude de la mobilité urbaine. Cela transparaît nettement par exemple dans la façon dont les enquêtes-mobilité sont réalisées, mais surtout dans le choix même du système de transport. Ce transfert ne serait-il pas une des raisons de l'échec de la presque totalité des entreprises publiques de transport dans les capitales africaines ? Ces entreprises ont un système d'organisation et de fonctionnement fortement calqué sur le modèle européen. Une chose est sûre, c'est que la tendance la plus courante pour l'étude de la mobilité urbaine dans ces pays est un recours systématique à des modèles étrangers. À ce propos, la démarche qui a connu le plus grand transfert vers ces pays est sans doute la méthode classique de la prévision de la demande de transport.

Sans rentrer dans le débat quant à l'universalité d'une démarche d'ordre scientifique, il est tout de même important de s'interroger sur les conditions du transfert de cet outil d'analyse de la mobilité et de son adaptabilité aux réalités des villes en développement. Ces interrogations se portent à la fois sur les objectifs pouvant être atteints par cette méthode de prévision, et sur l'existence de spécificités propres aux villes en développement. Des particularités ne seraient pas saisissables par cette démarche et ces seuls transferts ne seraient pas en mesure de produire des résultats probants pour comprendre les comportements de mobilité dans ces villes en développement. Toujours est-il que de nombreux spécialistes n'ont pas hésité à remettre en cause l'utilisation de la méthode classique hors des pays concepteurs⁶⁶. En fin de compte, on peut se demander quelles sont les particularités en cause qui font de cette méthode classique, une démarche infiniment risquée dans les contextes des villes en développement? Pour y répondre, nous avons pris en compte la contribution de Silvia Rosales-Montano, dans laquelle une analyse critique a été faite sur la transférabilité et l'adaptabilité de la démarche classique de la prévision de la demande à travers une sorte de collection des résultats d'études⁶⁷. Un certain nombre de points a été mis en perspective pour attester, ou non, l'inapplicabilité des approches classiques dans le contexte des pays en développement.

Une des critiques formulées à l'égard de la méthode classique est son incapacité à prendre en compte les phénomènes de rétroactions. Donc tout événement qui intervient après les enquêtes est susceptible de remettre totalement en question le résultat de l'étude. Cette rigidité fait que cette méthode est difficilement applicable dans les villes en développement, qui sont, rappelons-le, souvent soumises à

⁶⁶ MERLIN. P, 1984, p 124, Op cit

⁶⁷ ROSALES-MONTANO.S, 1990, Dix ans d'analyse de la mobilité urbaine dans les pays en développement « Mobilité et transports dans les villes en développement : transferts des modèles et échanges économiques NORD-SUD », GODARD.X, dir, L'HARMATTAN, pp 17-34

d'intenses mutations. Les changements s'y passent, la plupart du temps, en dehors d'un cadre réglementaire de développement urbain. Contrairement aux pays développés où le développement urbain se fait sur la base d'une planification urbaine rigoureuse, la plupart des changements qui affectent les villes africaines se font de manière imprévisible. Donc dans un tel cas de figure, l'utilisation de la méthode classique de la mesure de la mobilité s'avère problématique. Ce constat est partagé, selon Rosales-Montano, par K.Budin qui, en se référant à cette différence des logiques d'urbanisation, réfute l'idée de la transposition des outils conçus dans les pays développés et émet des doutes quant à leur capacité à faire correctement une planification digne dans les pays en développement⁶⁸. En outre, Rosales-Montano remet en cause « *la non prise en compte des logiques des marchés du logement et de l'emploi...et l'ignorance de la marche à pied* »⁶⁹ par les approches classiques. Cette omission porte atteinte à la pertinence des études menées à l'aide de cette démarche dans les pays en développement pour la simple raison que ce sont des paramètres qui jouent un rôle fondamental dans la pratique de mobilité des populations.

Si l'égalité territoriale n'existe pas, dans les villes développées des efforts importants sont consentis pour parvenir à garantir une certaine équité dans la distribution des richesses et des emplois (dans les territoires urbains en l'occurrence). Par contre, l'urbanisation dans les pays en développement est marquée par des déséquilibres importants entre les territoires urbains en ce qui concerne la distribution des opportunités urbaines. Cette opposition pose incontestablement la question de l'utilisation des modèles classiques pour estimer et localiser la demande de transport dans les villes en développement. En effet, le phénomène de ségrégation socio-spatiale produit par les différences territoriales

⁶⁸ ibidem, p 22

⁶⁹ ibidem, p22

induit des flux « *irrationnels* »⁷⁰ de déplacements vers les parties centrales des villes, le plus souvent mieux pourvues en ressources urbaines.

Dans ces villes en développement, l'insertion résidentielle n'est pas le plus souvent commandée par la proximité de l'emploi, mais davantage par le désir d'accession à la propriété du logement ou alors par le prix du loyer⁷¹. Cela incite les couches populaires très majoritaires dans ces villes à élire domicile dans les zones les plus défavorisées. Ce mécanisme contribue à l'intensification des flux centripètes. De ce fait, la recherche des comportements de mobilité et du système de transport urbain à l'aide de ces modèles classiques de prévision peut être mise à mal par l'existence de cette spécificité. Dans un tel cas de figure, le recours à de tels outils risquerait de produire un système de transport calqué sur la distribution des flux, renforçant ainsi le phénomène de ségrégation socio-spatiale.

Les villes en développement sont connues par l'extrême hétérogénéité qui peut subsister entre les populations, qu'elles habitent ou non les mêmes quartiers. Rosales-Montano définit les quartiers populaires très majoritaires dans ces villes comme l'exemple même de cette hétérogénéité. Cette diversité, qui est avant tout socio-économique, rejaillit sur les différentes pratiques de la ville dont la mobilité quotidienne. Les modèles classiques, qui supposent l'existence d'un comportement moyen de mobilité, en substituant à la population d'une entité urbaine donnée un individu ou un groupe représentatif, ne permettent pas de réaliser des simulations convaincantes de la prévision de la demande de transport. La diversité et la forte disparité des critères socio-économiques des individus, et des ménages sont telles, surtout lorsque ceux-ci habitent les mêmes quartiers, qu'il est quasiment impossible de procéder à une stratification pour dégager des blocs homogènes. Cette réalité

⁷⁰ *ibidem*, p22

⁷¹ GODARD.X, 2002, Mobilités quotidiennes et accès au logement : questions d'articulation à partir d'observations africaines « L'accès à la ville : les spatiales en questions », LEVY. J.-P., DUREAU. F. (dir), Paris, l'HARMATTAN, p 108

rend également difficile l'application de l'approche classique au contexte des villes en développement.

Les modèles classiques mettent l'accent sur les trafics motorisés au détriment de tous les autres modes de déplacements. Les enquêtes type Origine/Destination ou les comptages routiers, qui servent finalement à collecter les données nécessaires à la modélisation, ne s'intéressent en réalité qu'au trafic des véhicules motorisés. Ces enquêtes qui alimentent les modèles classiques ignorent la marche à pied comme mode de déplacement à part entière. Si les transports collectifs sont pris en compte, à travers le comptage routier par exemple, il n'en est pas question pour leurs occupants. Donc avec cette méthode, dans une ville en développement où les transports collectifs, la marche à pied et les autres modes de transports doux jouent un rôle de premier plan dans les déplacements quotidiens des populations, l'analyse de la mobilité sera forcément tronquée. Procéder au comptage des véhicules et identifier les origines et les destinations des déplacements ne renseignent nullement sur les conditions des déplacements et les solutions à apporter seront incontestablement celles qui sont en faveur du trafic motorisé sur lequel ces enquêtes sont faites. De ce fait, toutes les populations qui n'ont pas accès aux transports ou tous les quartiers dans lesquels le trafic motorisé demeure déficient, risquent de ne pas bénéficier des mesures adoptées à l'aide de cette technique d'observation. Cela nous renvoie à la critique formulée par Gabriel Dupuy à l'égard de la démarche classique, qui voit en cette méthode un outil pour la promotion de l'automobile.

Pour mieux appréhender le comportement de mobilité, il est impératif de mettre en perspective les caractéristiques socio-économiques des populations avec leurs pratiques quotidiennes, donc spatiales et de mobilités. Une approche classique à travers les enquêtes Origine/Destination ou de comptages routiers ne peut capter les logiques ou arbitrages opérés au quotidien, et encore moins faire émerger les

stratégies d'adaptation ou de contournement explorées par les populations. Il n'est pas question pour nous de bannir cette méthode de prévision de la demande de transport, mais d'attirer l'attention, compte tenu de tous ces points d'incompatibilité avec le contexte des villes en développement, sur les risques qu'elle peut faire courir pour la planification des transports urbains. Elle peut être utilisée mais en complément à une base de connaissances sur les pratiques de mobilité recueillie à travers une enquête-ménage. Sinon, son utilisation peut conduire à l'impasse. Cette inquiétude est réelle d'autant plus que la première et la seule étude de grande envergure qui a été réalisée pour comprendre la mobilité à Nouakchott et doter cette ville d'un plan de déplacement urbain, est faite à l'aide de cette démarche. Les enquêtes Origine/Destination et les comptages routiers ne sont pas couplés d'enquête-ménage. Nous y reviendrons plus en détail dans la prochaine section.

2-2-2 Enquête-ménage de mobilité ou la démarche adaptée pour l'étude de la mobilité dans les villes en développement.

La démarche classique a montré ses limites quant à sa capacité à identifier des comportements de mobilité et dans la recherche d'un système de transports urbains adapté aux contextes des villes en développement. Face à cet échec des modèles classiques, la recherche d'une méthode alternative s'impose. Cette approche classique a échoué parce qu'elle était incompatible avec la réalité de ces villes, elle ne prenait pas en compte, ou en tout cas pas suffisamment, la demande réelle de mobilité elle ne raisonnait qu'en termes de trafic motorisé. Cet échec renseigne plus que jamais sur le fait que les individus qu'ils se déplacent en transport ou non, doivent être placés au centre de l'analyse pour la compréhension de la mobilité et au-delà pour la prévision de la demande de transport. Les caractéristiques individuelles constituent les déterminants sociaux majeurs qui permettent de définir les comportements de mobilité et de saisir les arbitrages et stratégies qu'ils

mettent en œuvre pour justifier leurs choix ou d'ailleurs leurs non-choix. Pour chercher une solution au problème de mobilité, il faut s'intéresser à ceux qui ont accès aux transports, mais aussi et surtout à ceux qui n'ont pas cette même chance. Donc il est impératif de sortir de la méthode techniciste qu'est la démarche agrégée pour adopter une approche beaucoup plus sociale et plus analytique dans laquelle les déterminants sociaux sont mis en relation avec les pratiques quotidiennes des individus. Ces variables sont spécifiques à chaque individu ou ménage. Elles permettent d'en savoir davantage sur les comportements individuels, mais ne prétendent pas à une reproduction à tout va. C'est sans doute cette restriction qui constitue une différence fondamentale avec les outils classiques de l'analyse de la mobilité.

Compte tenu du principe de la démarche classique, qui suppose l'existence d'un individu représentatif et donc d'un comportement-type de mobilité, les résultats obtenus à l'aide de cette méthode pourraient faire l'objet d'une transposition d'une entité urbaine à une autre, à condition qu'elles aient les mêmes caractéristiques. Ceci n'est pas le cas avec la méthode désagrégée, compte tenu de la non-conservation des comportements de mobilité. En effet, si l'utilisation de la méthode classique hors des pays concepteurs pose un problème de compatibilité, la démarche désagrégée a l'avantage de pouvoir être utilisée partout. Mais, les résultats obtenus à la suite d'une étude s'appuyant sur les données issues d'une enquête-ménage réalisée dans une ville ne peuvent être transposés à une autre, même si les deux entités présentent des similitudes évidentes.

L'enquête-ménage, parce qu'elle s'intéresse directement aux sphères plus réduites de la société, permet d'accéder à des informations plus fines qui peuvent faire apparaître des logiques difficilement saisissables par les enquêtes Origine/Destination ou le comptage routier. Avec cette technique, il ne s'agit plus d'observer la société comme une masse compacte dans laquelle les individus

réagissent de la même manière face aux alternatives. La société doit être observée dans toute sa diversité. Chaque individu ou groupe est spécifique et ses options sont fonction de ses caractéristiques.

À la différence des enquêtes Origine/Destination où l'enjeu majeur est de faire une cartographie du trafic motorisé et des enquêtes sur les réseaux, qui cherchent à évaluer l'amplitude des déplacements effectués en transports collectifs, les enquêtes-ménages s'intéressent à la mobilité dans toute sa globalité. Elles s'intéressent également à toutes les variables qui entrent en ligne de compte pour les différentes pratiques de mobilité. Ces enquêtes ne sont pas restrictives. Elles amènent à faire le point sur l'ensemble de déplacements effectués par les personnes enquêtées, quel que soit le mode de transport utilisé. L'enjeu n'est pas de se contenter de la simple description du trafic à un moment donné pour faire une estimation de la demande future en termes de transport et de réalisation des infrastructures, mais de chercher à comprendre, à travers une analyse fine, les comportements de mobilité et également la génération du trafic. En somme, ces enquêtes constituent une source d'informations d'une importance capitale car elles permettent de récolter des données à la fois sur les pratiques de mobilité des individus et sur les variables socio-économiques qui motivent l'adoption de telle ou telle autre stratégie de déplacements. En définitive, elles conduisent à avoir une vue d'ensemble sur les déplacements et à mettre en perspective les différentes options explorées selon les caractéristiques individuelles. Les informations obtenues à l'aide de l'enquête-ménage permettent d'expliquer les inégalités en matière de mobilité, de comprendre les comportements et les besoins des déplacements, mais aussi d'évaluer les éventuelles réactions des usagers par rapport à la modification de l'offre de transport. Ceci étant, entreprendre une enquête de cette nature n'est pas toujours facile. Cette démarche analytique est aussi lourde que coûteuse, mais elle offre une base de connaissance solide et utile pour la conception d'une politique de transport urbain. La difficulté de cette démarche réside dans le fait qu'il s'agit, dans

un même questionnaire, d'associer la recherche de trois types d'informations autour de trois variables qui sont le ménage, les membres qui le composent et les déplacements qu'ils sont amenés à réaliser.

La réussite d'une enquête-ménage dépend de la représentativité statistique de l'échantillon, mais aussi de la pertinence du questionnaire, qui est souvent composé de deux parties. La première porte sur le ménage, cherchant à caractériser la situation économique de la sphère familiale. Ici les questions portent, entre autres, sur la composition, le revenu du ménage, mais aussi sur les caractéristiques socio-économiques des individus (sexe, âge, profession, la place dans la sphère familiale). La seconde partie est consacrée aux déplacements effectués la veille par les membres du ménage. On cherche à ce niveau à avoir une idée sur le nombre de déplacements effectués la veille de l'enquête, la pratique modale, les conditions et les raisons qui ont motivé ces déplacements.

Dans les villes en développement, ces questions sont pertinentes, encore faut-il que les intéressés aient accès aux transports, ou en tout cas qu'ils soient en position de pouvoir choisir entre les alternatives. D'où l'opportunité d'élargir le questionnaire d'enquête-ménage à d'autres sujets pour mieux saisir l'ensemble de mécanismes mis en œuvre au sein des ménages pour expliquer et comprendre les pratiques de mobilité de leurs membres. Pendant la phase d'élaboration d'un questionnaire, donc de la définition des objectifs, il est impératif de tenir compte des réalités locales. Si la technique d'enquête-ménage mobilité est susceptible d'être utilisée partout, son contenu doit s'adapter à la problématique en vigueur dans chaque contexte. L'objet de la mobilité étant selon Jean-Pierre Orfeuil (2000) de « *construire un cadre interprétatif situant les pratiques de mobilité dans les transformations plus globales de la société, portées par les évolutions de l'économie, des politiques publiques, des*

systèmes de valeur ou encore de l'occupation de l'espace [...]»⁷². Jean-Pierre Orfeuill légitime cet impératif d'adaptation par l'introduction d'autres dimensions essentielles à la compréhension de la mobilité. Finalement, c'est une manière d'harmoniser la technique utilisée avec les réalités locales.

À Nouakchott, l'objet de notre travail consiste à étudier la question des transports urbains sous un angle d'intégration urbaine des quartiers et, en tenant compte de l'ampleur du phénomène de ségrégation socio-spatiale qui subsiste dans cette ville. Nous avons donc cherché à introduire dans notre questionnaire des éléments ayant trait à l'accès des citadins aux services de base et à bien d'autres ressources urbaines. Il s'agit aussi de trouver le lien qui peut exister entre les ressources, que ce soit au niveau individuel ou au niveau ménage et l'accès aux transports. Enfin, nous avons introduit des questions pour faire émerger les arbitrages opérés au sein du ménage afin d'expliquer l'accès ou le non-accès des uns et des autres aux moyens de transports. Nous y reviendrons plus en détails dans la troisième partie de la thèse.

2-2-3 Quelle approche méthodologique et quel modèle de transports urbains dans les villes en développement ?

L'utilisation de la démarche classique, du fait qu'elle aborde d'abord et avant tout l'analyse de la mobilité en termes de trafic motorisé, en l'occurrence la voiture particulière, pousserait à ne s'intéresser qu'aux déplacements des populations appartenant aux classes les plus aisées. Les solutions de mobilité apportées seraient, en théorie, celles qui amélioreraient les conditions de mobilité des populations appartenant à ces classes-là. Or, en se référant à la composition sociodémographique dans les villes en développement, il s'avère que la majeure

⁷² L'évolution de la mobilité quotidienne. Comprendre les dynamiques, éclaircs et controverses, arceau, INRETS, (collection synthèse INRETS n° 37).

partie des populations urbaines appartient plutôt aux classes populaires et pauvres. Donc le problème de mobilité dans ces villes, c'est avant tout celui ressenti par les populations qui ne disposent pas du niveau de revenu nécessaire pour choisir leur insertion résidentielle, pour acquérir un moyen de déplacement individuel ou tout simplement pour accéder aux transports collectifs. Pour ceux-là, l'accessibilité aux transports et la mobilité constituent un facteur déterminant qui conditionne leur insertion sociale dans la vie urbaine. Logiquement, une solution de mobilité adaptée aux conditions de vie des populations des catégories sociales les plus modestes serait une alternative à la portée de tous les autres.

Aujourd'hui, les besoins de mobilité de la majorité des populations urbaines ne sont pas pris en charge ou le sont dans de mauvaises conditions. Pour qu'une politique de transport urbain soit jugée efficace, il faudrait qu'elle parvienne à inverser cette tendance, en permettant aux plus modestes d'accéder plus facilement à la ville et à ses diverses possibilités. En même temps, la modicité des ressources publiques impose de procéder par choix prioritaire. En effet, en raison de la faiblesse des moyens, et puisqu'il est ardu de s'attaquer à la problématique de la mobilité dans toutes ses dimensions et à l'échelle des agglomérations, il apparaît opportun de s'interroger sur les moyens permettant de trouver un mécanisme qui puisse aider à faire sauter les verrous de l'exclusion pour les plus défavorisés. L'idée est de mettre l'accent sur la satisfaction des besoins de mobilité de ces populations, sachant que les populations plus aisées disposent des moyens suffisants pour s'insérer convenablement dans l'espace urbain.

À Nouakchott par exemple, étudier la problématique de la mobilité quotidienne revient à s'intéresser aux difficultés subies au quotidien par les populations des quartiers populaires et pauvres d'El mina, d'Arafat, de Riyad, entre autres. Dans le cadre des activités liées à leur vie quotidienne, ces populations sont appelées à s'accommoder aux aléas d'une offre de transport très déficitaire. De ce fait, la

meilleure façon de mettre en œuvre une politique de transports urbains est de s'intéresser en priorité à satisfaire les besoins de mobilité de ces populations qui se déplacent le plus souvent dans des conditions difficiles. Le problème ne se pose pas de la même façon dans ces quartiers qu'à Tevragh-Zeïna, l'un des endroits les plus cossus de la capitale, là où les populations disposent de niveaux de revenus élevés.

En effet, l'exemple d'une mère au foyer habitant Tevragh-Zeïna, disposant d'un réfrigérateur, se faisant déposer en voiture au marché et ayant la possibilité d'associer plusieurs jours de courses d'ordre alimentaire, est différent de celui d'une femme au foyer habitant à El Mina ou Riyad, qui ne bénéficie pas de ces mêmes confort de vie et est obligée de renouveler presque tous les jours ce même trajet. L'irrégularité des sources de revenus et la faiblesse de ceux-ci excluent pour nombre des mères au foyer, le recours à cette possibilité d'association des courses, qui est, en soi, une stratégie pour contourner les problèmes de déplacements quotidiens. Si tant est qu'elles en aient la possibilité, se pose alors le problème de conservation. En fin de compte, divers facteurs concourent à ce que des femmes de ces quartiers populaires et pauvres, pour ne citer que celles-là, se déplacent plus.

Que penser de ce "contingent" de travailleurs, notamment des femmes de ménage, qui prennent d'assaut tous les matins les beaux quartiers de Nouakchott, dans la commune de Tevragh-Zeïna en l'occurrence ? Ces travailleurs résident majoritairement dans des quartiers, ceux d'El Mina par exemple, qui ne sont reliés par aucune ligne de transports collectifs à cette partie de la ville. Encore faut-il rappeler que les quartiers résidentiels de Nouakchott ne sont pas, en général, desservis par les lignes de minibus, qui représentent le mode de transport urbain le plus populaire. Donc, l'inexistence des lignes de transports collectifs directes qui relient ces deux zones urbaines et le bas niveau de revenus de ces travailleurs, ne leur permettent pas d'accéder au service proposé par les « taxis de course ». Leurs trajets domicile-travail deviennent donc de vrais parcours du combattant. Pour

mesurer l'ampleur de ce phénomène, il suffit d'observer l'important attroupement constitué de femmes essentiellement, au niveau des carrefours à la lisière de ces quartiers populaires, qui sollicitent les automobilistes pour se faire transporter jusqu'à leurs lieux de travail. Autrement, ces travailleurs n'ont d'autres choix que de marcher pour ce trajet domicile-travail.

Aucune méthode pour mesurer la demande de mobilité et la recherche d'un système de transport approprié, si elle analyse les déplacements quotidiens à travers l'observation du trafic motorisé, ne permet de prendre en compte cette demande-là, une demande qu'il est indispensable de satisfaire. Une voiture qui roule, c'est au moins une demande de transport qui est satisfaite et même plus. L'accès à cette information sur le trafic motorisé a sans doute son utilité, surtout lorsqu'il s'agit de redimensionner la voirie urbaine, de comprendre et d'analyser les embouteillages. Mais son intérêt demeure dérisoire lorsqu'il s'agit de trouver les voies et moyens pour répondre aux besoins de mobilité des populations. En effet, dans une ville comme Nouakchott, le taux de motorisation étant faible, le trafic automobile ne concerne en fin de compte qu'une petite partie de la population urbaine. En ce sens, la recherche de solution de mobilité ne peut se faire en occultant cette masse de la population qui a du mal à se déplacer. Ainsi, la solution de mobilité doit partir de cette catégorie et non pas de celle qui parvient à se déplacer en véhicule.

Pour les personnes les mieux loties, le problème ne se pose pas de la même manière. En effet, lorsque les conditions de vie atteignent un niveau permettant à leurs bénéficiaires de disposer d'une certaine qualité de vie, l'accès au transport ne constitue pas a priori un problème insoluble. Cependant, lorsque les ressources sont modestes, pour accéder aux transports, une multitude de stratégies et de logiques différentes se mettent en place et déterminent les pratiques de mobilité des individus ou des groupes. Ce mécanisme ne peut être saisi par la méthode

classique, ce qui renforce la nécessité d'opter pour des outils permettant de faire ressortir les dimensions sociales de la mobilité. Pour ce faire, il faut aborder l'analyse de la mobilité en fonction du niveau de vie des populations et voir comment lui faire correspondre un service de transport urbain diversifié. Rosales-Montano propose d'opter pour « *des analyses de la mobilité en termes de niveau de vie* »⁷³ et estime que « *l'approche de la mobilité et de la vie quotidienne peut contribuer à une évolution des systèmes de transports urbains grâce à une analyse plus sociale et collective de l'utilisateur* »⁷⁴.

Ce type d'analyse est à même d'isoler les groupes en fonction de leur catégorie socioprofessionnelle, d'identifier le type de demande exprimée et de lui faire correspondre une solution de mobilité appropriée. Cette articulation entre les déterminants sociaux et la pratique de mobilité permet de comprendre, mieux que toute autre démarche, la nature de la demande de transport. À l'aide de cette méthode d'analyse de la mobilité qui tient compte de la stratification sociale, l'objectif est de promouvoir une politique de transport qui aura pour spécificité de répondre à la diversité des conditions de vie et à la recherche d'un système de transport urbain offrant plusieurs options.

⁷³ ROSALES-MONTANO. S, op cit, p 26

⁷⁴ ibidem

2-CONCLUSION.

Le transfert méthodologique n'est pas un problème en soi, mais il le devient dès lors que les méthodes et les modèles transférés ne prennent pas en compte les réalités locales. Il n'existe pas d'approche méthodologique pour l'analyse de la mobilité et encore moins un modèle de transport parfait et transférable à l'occasion, et sans ajustements nécessaires. Chaque ville est une entité spécifique. Les villes diffèrent entre elles en fonction du mode d'urbanisation, des dynamiques internes, des politiques suivies, entre autres. Toutes ces variables interviennent dans la formation des comportements des citoyens. Cela explique la non-conservation des comportements d'une ville à l'autre et pose le problème du transfert des modèles de déplacements.

CHAPITRE IV.

MODE D'ORGANISATION ET FONCTIONNEMENT DU SYSTEME DES TRANSPORTS URBAINS A NOUAKCHOTT.

L'une des caractéristiques communes largement partagées par les grandes villes des pays en développement est incontestablement leur mode d'urbanisation qui se singularise par son extrême rapidité et son organisation défailante. Sous la forte pression démographique, ces villes se transforment continuellement, et ne cessent de s'étaler pour faire de la place en répondant à l'accroissement des populations urbaines et aux néo-citadins. La brutalité des transformations a rendu inopérantes toutes les velléités de régulation pour prendre en main la formation des territoires urbains. Ce mode d'urbanisation, particulièrement consommateur d'espace et d'énergie, est porteur de difficultés car il rompt les équilibres. Une fois que les équilibres, certes précaires, sont rompus, c'est toute l'organisation et le fonctionnement du système urbain, dans lequel s'inscrivent les pratiques de la vie quotidienne des populations urbaines, qui sont remis en cause.

Dans ce contexte de dysfonctionnement généralisé du système urbain se pose un certain nombre de problèmes urbains dont la question de déplacements quotidiens des citoyens. Cette problématique va en s'accroissant au fur et à mesure que les villes continuent leur folle course à l'extension spatiale et tandis que les efforts de régulation ont été sans effet. Les pouvoirs publics éprouvent de plus en plus de difficultés à proposer des alternatives viables à satisfaire les besoins de mobilité des populations urbaines. Au-delà de ce constat qui semble être commun à la plupart des villes en développement, comment se traduit cette difficulté de mobilité à Nouakchott ? Dans quelles mesures les déplacements quotidiens des Nouakchottois

sont-ils problématiques ? Les évolutions récentes dans le système des transports urbains ont-elles contribué à améliorer les conditions de mobilité quotidienne des citoyens ? Comment ce système fonctionne-t-il et quel type de service apporte-t-il aux populations ?

1- ÉVOLUTION DU SYSTEME DES TRANSPORTS COLLECTIFS A NOUAKCHOTT.

À Nouakchott, comme d'ailleurs dans les grandes villes des pays d'Afrique en général, le système de transport collectif urbain connaît un état de crise multidimensionnelle. Le manque de lisibilité dans l'action publique en matière de développement urbain ainsi que la croissance urbaine spectaculaire n'ont fait qu'aggraver une situation déjà critique. Le secteur de transport urbain à Nouakchott a, par la force des événements, évolué sans jamais réussir à s'adapter aux défis démographique et spatial. Pour mieux rendre compte de l'état actuel du système de transport collectif à Nouakchott, il est important de le mettre en perspective avec les mesures prises ces dernières décennies dans le secteur, mais aussi de le placer dans le contexte global de l'évolution de la ville.

Ainsi, les mutations enregistrées par l'espace urbain de Nouakchott influent sur les logiques d'insertion dans la vie urbaine et cela confère aux transports urbains des enjeux plus que jamais stratégiques. En effet, il s'agit pour ce secteur d'intégrer les transformations liées à la croissance inéluctable de la ville et en même temps d'évoluer pour s'adapter. L'exercice est loin d'être aisé, surtout lorsque tout concourt à un développement incontrôlé et déséquilibré de la ville, eu égard au déficit de ressources financières et de planification urbaine. C'est donc dans un contexte en proie à des transformations importantes et rapides mais aussi de crise généralisée que le secteur de transport urbain est appelé à évoluer.

1-1 Du monopole public à la libération totale du secteur de transport collectif à Nouakchott.

Au terme d'une longue période de forte croissance de la population urbaine (entre 1960 et 1977), pendant laquelle le taux d'accroissement annuel atteignait les 23%, la ville de Nouakchott a vécu un processus rapide d'étalement urbain. Lorsque l'espace urbain de Nouakchott s'étale, cela induit une inflation des besoins de mobilité, car les déplacements de proximité ne suffisent plus pour garantir aux populations une insertion urbaine (de qualité). En effet, avant l'arrivée massive des flux migratoires qui ont fortement contribué à l'explosion démographique pour la capitale, tout Nouakchott se résumait à deux entités spatiales distantes de deux kilomètres seulement et le tout ne dépassant pas les 7 000 hectares.

Face à cette configuration spatiale de la ville, la marche à pied pouvait largement suffire pour accéder à l'ensemble des lieux urbains. À cette époque, le besoin de mettre en place un système de transport collectif urbain ne se faisait pas sentir. Cependant, il est devenu un enjeu de taille dans le milieu des années 70 marquées par l'enracinement du processus de développement spatial explosif. Désormais, Nouakchott n'est plus simplement une ville pédestre, elle est devenue une véritable agglomération. C'est dans ce contexte de développement spatial, qui suppose un allongement considérable des distances, et pour répondre aux besoins de déplacements que les pouvoirs publics ont décidé d'équiper, en 1975, la jeune capitale de la Mauritanie, de sa première entreprise de transport urbain. De la mise en place de cette structure publique de transport urbain à la libéralisation totale, le secteur de transport a connu bien des péripéties qui ont abouti à l'émergence du système de transport dans son état actuel. Quatre dates importantes ont marqué cette évolution.

1-1-1 De la société publique de transport aux opérateurs privés: chronique d'un échec programmé.

Presque deux décennies après sa création, la ville de Nouakchott ne disposait pas d'un service de transport urbain. Il faut dire qu'au cours de cette période, le besoin d'un tel service urbain n'était pas considéré comme un enjeu prioritaire dans la définition des politiques urbaines. Il aura fallu attendre 1975, lorsque les prémices de l'explosion urbaine se faisaient sentir, pour que Nouakchott voit naître la première structure de transport chargée d'assurer les déplacements quotidiens de ses populations. C'est ainsi que la STPN (Société des Transports Publics de Nouakchott) a vu le jour en 1975. Le capital de cette société d'économie mixte était basé sur un montage financier qui faisait de l'État un actionnaire majoritaire. Fort de ce statut, l'État avait le contrôle total sur l'organisation et le fonctionnement de la STPN. En ce sens, les pouvoirs publics conféraient à cette société de transport urbain le monopole exclusif de l'exploitation sur l'étendue de l'espace urbain de Nouakchott. Ce modèle d'entreprise de transport n'était pas spécifique à cette ville, car à cette époque il jouissait d'une certaine notoriété dans les grandes agglomérations de pays africains en particulier.

➤ ***1975-1979 : Décalage entre développement spatial et évolution de l'offre de transport malgré le monopole total de la STPN.***

À la mise en place de la STPN, le périmètre urbain de ville se limitait à la bande centrale qui correspondait essentiellement à la commune de Ksar et une partie du centre-ville actuel. Les communes d'El Mina, de Sebkha, de Tevragh-Zeïna commençaient à peine leur développement spatial, tandis que celles de Riyad, d'Arafat, de Teyaret, par exemple, n'existaient même pas. Donc, par rapport à la dimension du périmètre urbain à cette époque, ce n'était pas une tâche ardue pour la STPN de proposer un service de transport d'une certaine qualité pour répondre aux besoins de déplacements des populations de Nouakchott. Cependant, cet équilibre ne va pas durer. En effet, la création de la STPN étant intervenue dans un

contexte de très forte dynamique démographique, il lui a été de plus en plus difficile de suivre l'évolution de la demande de transport.

Dans le milieu des années 70, la croissance annuelle de la population de Nouakchott avoisinait les 20%⁷⁵. Avec une croissance d'une telle ampleur, il était impératif à la STPN, pour parvenir à maintenir un certain équilibre entre l'offre et la demande de transport, de disposer de moyens conséquents, faute de quoi, une partie du territoire urbain serait marginalisée et les besoins de déplacements des populations seraient de moins en moins satisfaits. C'est le pire scénario à éviter pour une entreprise de transport à la recherche de consolidation, ayant de surcroît pour mission de proposer des solutions de mobilité à toutes les populations urbaines indépendamment de leur localisation résidentielle, sur le modèle d'un service public.

La création de la STPN est intervenue dans un environnement en proie à des changements rapides et souvent irrationnels. La virulence de ces changements fait que peu de temps après sa mise en place, la STPN a commencé à montrer de plus en plus de difficultés à accomplir correctement la tâche de service public de transport. Ces difficultés rencontrées par l'entreprise étaient prévisibles, tant la ville, à tout point de vue, évoluait vite et sans que des efforts particuliers n'aient été entrepris pour mettre à niveau le système de transport afin qu'il soit à la hauteur des enjeux qui sont d'ordre spatial et démographique. C'est aussi la période où le développement urbain avait pris une tournure inquiétante qui a rendu totalement inopérants des outils de planification urbaine.

Ainsi, le paysage urbain de Nouakchott a été profondément modifié avec la prolifération rapide des espaces sous-intégrés issus d'un processus d'urbanisation spontanée qui sont venus étoffer la trame urbaine. En l'occurrence, il s'agit de toute

⁷⁵ Schéma directeur d'aménagement urbain de Nouakchott, horizons 2010-2020, mai 2003, p22

la partie Est de la ville, qui correspond aux communes d'Arafat, de Toujounine. Compte tenu de la brutalité de cette mutation, il faut se demander si une technique de planification de transport, aussi pertinente soit-elle, était en mesure de prévoir l'évolution de la demande dans ces conditions. Toute entreprise de transport quelles que soient ses performances aurait été totalement déroutée à l'image de la STPN. Lorsque le développement spatial échappe à la maîtrise des mécanismes de régulation, comme c'est le cas à Nouakchott, les répercussions sur l'offre de transport sont immédiates. La brutalité de la mutation urbaine était telle, vers la fin des années 70, que la STPN était totalement dépassée et ne pouvait plus assurer une desserte satisfaisante de l'espace urbain de Nouakchott.

➤ *1979 : Rupture du monopole et émergence d'initiatives privées dans le secteur de transport collectif*

La croissance urbaine entraîne toujours dans son sillage une augmentation systématique de la demande en termes d'équipements et d'infrastructures urbains. C'est une constante de toute urbanisation. Cependant, lorsque la croissance de l'espace urbain se fait en l'absence de toute stratégie de densification, l'ampleur de cette demande se trouve très vite décuplée. En effet, sous l'effet de la dispersion importante de la population sur l'espace urbain, entraînant un étalement démesuré de la ville de Nouakchott, il se produit un éparpillement évident de la demande en termes d'offres urbaines. En somme, le manque de densité, qui est un des symptômes d'une urbanisation anarchique, fait exploser la demande de services urbains. En même temps, la réalisation d'infrastructures et d'équipements susceptibles de prendre en charge cette demande nécessite la mobilisation des moyens importants, sans toutefois que la rentabilité de ces investissements ne soit garantie. Il y a là une contradiction face à laquelle les acteurs publics doivent agir afin de garantir la continuité du service public quelqu'en soit la nature.

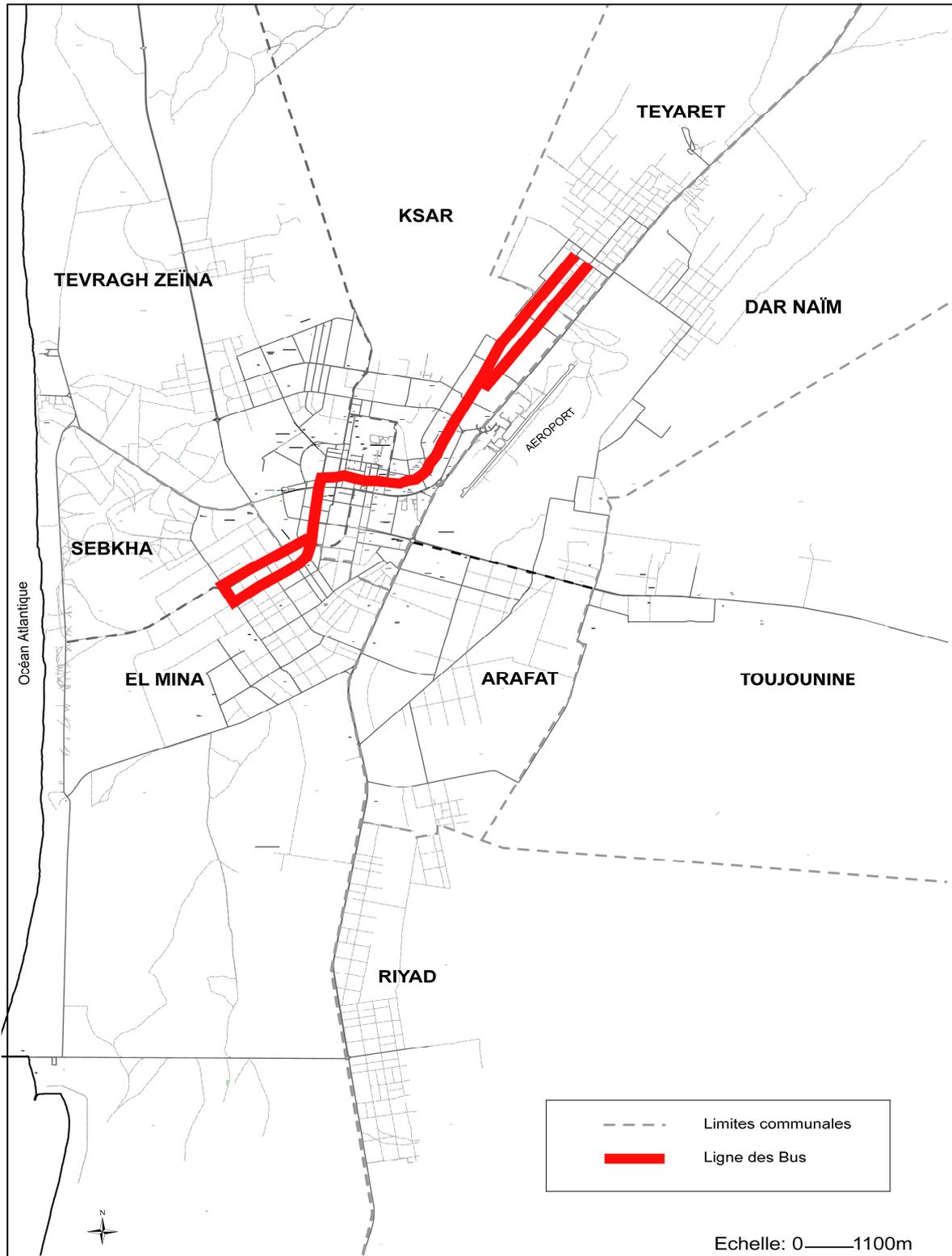
Dans cette situation spatiale particulièrement délicate, la desserte de l'espace urbain était compromise par les difficultés de l'entreprise publique à opérer sa mutation et à proposer une offre suffisante de transport à la hauteur des besoins de déplacements des populations. Compte tenu des prérogatives liées au monopole dont elle disposait dans la desserte de l'espace urbain, la STPN avait comme obligation d'apporter les solutions de mobilité en direction de tous les quartiers. Ceci vaut également pour les espaces nouvellement urbanisés, là où la demande de transport est plus diffuse dans l'espace en relation avec la faiblesse des densités. Pour atteindre un tel niveau de service, il fallait que la STPN dispose de moyens importants, et à un certain moment, être en mesure de sacrifier la rentabilité sur l'autel de la continuité du service public de transport et ce, sans hypothéquer l'équilibre financier de l'entreprise. L'autre possibilité était que la STPN maintienne sa desserte initiale en faisant fi des transformations urbaines en cours. Dans ce cas, il n'y avait plus lieu de laisser la société de transport public continuer de profiter du monopole qu'elle exerçait sur l'espace urbain, alors qu'elle n'avait pas les moyens de remplir les missions que cela comporte. D'autant plus que cela pouvait constituer un obstacle de nature à dissuader les entrepreneurs privés de venir investir dans ce secteur de transport urbain. Quatre ans après sa mise en service, étant donné son incapacité matérielle à accompagner la croissance de la ville de Nouakchott, force est de constater que la STPN ne pouvait plus à elle seule assurer les déplacements quotidiens des populations. En effet, alors que la ville continuait à s'étirer, la STPN maintenait sa desserte comme si la structure spatiale de Nouakchott n'avait pas changé. De ce fait, l'offre qu'elle proposait était en décalage complet avec la réalité de la demande de transport.

L'année de la mise en service de la STPN, la population de Nouakchott n'était estimée qu'à un peu plus de 100 000 habitants, presque 5 ans⁷⁶ plus tard elle a

⁷⁶ Étude du plan de déplacements de Nouakchott ; Phase I : Diagnostic du secteur des transports urbains à Nouakchott, rapport technique, Décembre 2005, p 74

probablement plus que doublé et le périmètre de l'espace urbanisé plus qu'exploré, avec comme corollaire une augmentation de la demande de mobilité. Pour ne pas être dépassée par autant de transformations, la STPN n'avait pas d'autres alternatives que de se mettre à niveau, autant sur le plan humain, que matériel et technique. Malheureusement, l'offre de transport de l'entreprise publique était restée presque inchangée, comme si tous ces changements de point de vue démographique et spatial n'avaient pas eu lieu. De ce fait, malgré ces évolutions évidentes, l'axe El Mina-Teyaret continuait à être le seul à profiter de la desserte assurée par les autobus de la STPN (carte 6). Face à l'incapacité manifeste de l'entreprise publique de transport à assumer l'exploitation complète de l'espace urbain de Nouakchott, l'exploration d'autres pistes pour parvenir à proposer un meilleur service de transport urbain s'était avérée urgente.

Carte 6 : Polarisation de l'offre de transport autour de l'axe El Mina/Teyaret



Fond de carte BSA, Réalisation et Conception Y. DIAGANA, CNRS UMR ESO 6590

Pour tenter de remédier aux difficultés de fonctionnement rencontrées par la STPN dans sa mission, les autorités mauritaniennes n'ont trouvé d'autres solutions que de procéder à la rupture du monopole dont elle a bénéficié dans l'exploitation du réseau urbain de Nouakchott. C'est ainsi qu'en 1979 les pouvoirs publics ont décidé de mettre fin à ce "privilège", qui faisait de cette structure la seule habilitée à exploiter le réseau urbain de Nouakchott. Toutefois, des mesures ont été prises au préalable pour interdire aux transporteurs privés de venir opérer sur l'axe le plus rentable, dont la desserte était exclusivement réservée à la STPN. Cette manœuvre de rupture de monopole consistait à faire émerger les initiatives privées et donner une impulsion nouvelle au secteur du transport urbain à Nouakchott sans condamner l'entreprise publique. Cette rupture même partielle du monopole allait exposer la STPN, qui éprouvait déjà des difficultés de fonctionnement dans un environnement sans concurrence, entre 1975 et 1979, à la compétition des opérateurs privés. Cette initiative des pouvoirs publics était inéluctable au regard de la situation de l'entreprise qui ne parvenait même pas à dégager un excédant budgétaire lui permettant d'acquérir des nouveaux autobus pour augmenter la quantité de son offre de transport. Cette offre ne cessait de s'effriter alors même que la demande de transport s'orientait vers une hausse vertigineuse, à l'image de la croissance urbaine de Nouakchott.

La rupture du monopole, en mettant de fait la STPN en concurrence avec les opérateurs privés, a montré au grand jour les difficultés de l'entreprise publique⁷⁷. L'état de délabrement du matériel roulant et la détérioration de la qualité du service faisaient que ce mode de transport ne bénéficiait plus d'une adhésion populaire auprès des Nouakchottois. En plus de cette désaffection du grand public, la STPN devait trouver les ressources adéquates pour tenter de contrer la concurrence des opérateurs privés qui seraient tentés de venir exploiter sur son champ d'action. Pour couronner le tout, la société devait faire face à la réduction de son parc

⁷⁷ Stratégie de développement de la ville de Nouakchott ; Phase I : Diagnostic, Juin 2000, p 52

d'autobus, qui était passé au plus fort de son exploitation de 21 à 8 seulement au milieu des années 80⁷⁸. Cependant, l'arrivée des exploitants privés en complément à l'offre de transport proposée par l'entreprise publique n'avait pas permis d'améliorer de manière substantielle les conditions de mobilité des populations urbaines.

➤ ***1986 : Libération totale et naissance d'un monopole d'un nouveau genre dans le secteur du transport urbain.***

Dans les années 80, la ville continuait de s'étirer le long des principaux axes routiers et sa population d'augmenter. Cela contribuait à aggraver la crise qui frappait le secteur de transport urbain. Cette crise a atteint son paroxysme vers 1985, lorsque le niveau de l'offre de transport proposée par l'entreprise publique ne représentait qu'une portion congrue et que le poids démographique de la ville atteignait quasiment les 300 000 habitants. Face à l'urgence de la situation, les pouvoirs publics ont été contraints de trouver d'autres solutions pour mieux répondre aux besoins de déplacements quotidiens des populations de Nouakchott qui voyaient leurs conditions de mobilité se dégrader de plus en plus.

C'est ainsi qu'en 1986, les pouvoirs publics ont décidé la libéralisation totale du secteur de transport collectif sur toute l'étendue de l'espace urbain. Il s'agissait de surmonter les quelques contraintes qui subsistaient et de rendre plus facile l'accès au droit d'exploiter sur le réseau urbain. La logique qui sous-tendait cette initiative est celle qui consistait à éliminer les réticences des entrepreneurs privés, lesquels voyaient d'un mauvais œil l'exclusivité accordée à la STPN pour la desserte de la partie la plus rentable. Ce "privilege" réservé à l'entreprise publique a constitué un frein à l'investissement des capitaux privés dans ce secteur de transport urbain. La rupture de cette exclusivité, qui était une autre forme de monopole, allait conférer

⁷⁸ DIAGANA.I, 1993, Croissance urbaine et dynamique spatiale à Nouakchott, Thèse, Lyon, p 259

aux exploitants privés une liberté entière dans le choix des itinéraires, des destinations, des horaires.

Une fois que cette libéralisation a été actée, le paysage urbain a vu l'apparition des premiers minibus et a condamné, de fait, la STPN à une disparition inévitable. Cette entreprise, étant totalement débordée et ne faisant plus recette auprès de la population, devait lutter à présent pour sa survie dans un environnement de concurrence de plus en plus virulente, mais désormais légale. En somme, cette décision de libéralisation a semblé susciter l'enthousiasme des exploitants privés qui ont très vite investi le secteur. Ainsi, comme l'affirme Diagana Isagha⁷⁹, le parc de transport collectif privé s'enrichissait assez rapidement, en passant de 50 minibus, en fin d'année 1986, à 81 à la fin du premier trimestre de 1987. Ce parc progressait au fur et à mesure pour atteindre les 126 en 1991.

Cette situation de libéralisation marque de fait le retrait de l'État dans la gestion du secteur de transport urbain. En relation à son désengagement total, l'État a profité de la mise en place de la communauté urbaine de Nouakchott, en 2001, pour transférer vers elle tout ce qui relève de la gestion et l'exploitation des infrastructures de transport urbain. Cependant, faute de moyens, cette institution n'a jamais réussi à remplir son contrat. Par conséquent, l'espace laissé vacant par le retrait de la puissance publique et les difficultés de la communauté urbaine, est occupé par les fédérations de transporteurs réunies au sein du BNT (Bureau National de Transport). Cette corporation s'était imposée comme une autorité organisatrice qui tente de se présenter comme une structure intermédiaire entre des pouvoirs publics et les exploitants privés. C'est sur elle que l'État s'appuie, désormais, pour veiller à la mise en œuvre et au respect des mesures qui réglementent le secteur de transport urbain. Au sein de cette corporation, la FNT (Fédération nationale des transporteurs), grâce à ses capacités financières et

⁷⁹ *ibidem*

organisationnelles, a réussi à imposer ses orientations et à prendre le contrôle de l'organisation.

Par la force des choses, la FNT, qui se confondait parfois avec le BNT, s'imposait comme une autorité organisatrice de fait. Elle était arrivée sans difficulté particulière à asseoir sa suprématie sur les autres organisations syndicales, jugées de "cartable"⁸⁰. En effet, c'est à elle que revenait la définition des itinéraires et l'affectation des transporteurs sur celles-ci. En même temps, pour garantir une certaine équité dans l'exploitation du réseau, la FNT avait mis en place au niveau des terminus un système de rotation et des agents se chargeaient de faire respecter ce dispositif, avec l'octroi de bons de sortie au niveau de ces stations⁸¹. De plus, la FNT était parvenue à instaurer une relation de confiance avec les pouvoirs publics qui n'allaient pas hésiter alors à mettre à la disposition de cette fédération des agents de la police nationale, chargés d'une part de la vérification de ces bons de sortie et d'une part, de la collecte de la taxe d'exploitation du réseau urbain auprès des chauffeurs de taxi.

Grâce à ces traitements, la FNT a réussi à amasser une manne financière importante, dont une partie était censée revenir à l'État par le biais du BNT. Seulement le mécanisme ne fonctionna pas comme prévu et cela a conduit à la dissolution du BNT, coupable du manque de transparence dans la gestion des fonds récoltés

⁸⁰ C'est une expression populaire utilisée en Mauritanie pour qualifier les organisations, ou les associations bénéficiant d'une existence légale, alors que dans la pratique, les actions qu'elles sont censées entreprendre restent invisibles ou rares. Des organisations créées la plupart du temps pour capter d'hypothétiques subventions et autres avantages pécuniaires. C'est justement cette expression de "cartable" que l'un des responsables de la FNT a employé pour désigner les fédérations concurrentes, pendant l'entretien qu'il nous a accordé. A la question de savoir l'apport des autres fédérations, à l'image de la FNT, dans l'organisation du secteur de transport urbain à Nouakchott, ce dernier répond en s'interrogeant sur les marges de manœuvre d'une organisation qui n'existe en réalité que sur papier. En tout cas, nos demandes répétées d'entretien auprès de ces fédérations étaient restées sans réponse. Faute d'entretien avec les responsables de ces fédérations, nous ne sommes pas en mesure de valider les propos de notre interlocuteur, même si la situation de quasi monopole de la FNT sur l'organisation des transports à Nouakchott amène à le faire en partie.

⁸¹ Étude du plan de déplacements de Nouakchott, op cit, p75.

auprès des transporteurs. Malgré, la disparition de la FNT, prononcée par les services du ministère de l'équipement des transports en novembre 2005, certains transporteurs continuent encore de marquer fièrement sur leurs véhicules le sigle de cette fédération, sans doute par nostalgie. De même lors des nos entretiens en avril 2007⁸² auprès de ces transporteurs, 15% de ceux qui avaient accepté de répondre à nos questions, continuaient en dépit de la dissolution du BNT d'afficher leur appartenance à une fédération et parmi ceux-là 67% à la FNT. Cela témoigne de la confortable assise sur laquelle reposait la FNT dans ce secteur de transport urbain. C'était un atout qu'il fallait préserver à tout prix. En effet, il est si compliqué pour les pouvoirs publics, à défaut d'avoir un véritable interlocuteur identifié, de s'adresser de manière individuelle à chaque exploitant, il est préférable de s'appuyer sur une organisation susceptible de fédérer tous ces intervenants.

➤ *À partir de 2005 : Retrait complet de la puissance publique et disparition d'autorité organisatrice.*

La dissolution du BNT, qui servait d'interface entre l'État et les exploitants privés, signe la disparition de toute possibilité de contrôle sur le secteur de transport urbain. De ce fait, chaque exploitant était devenu un acteur à part entière qui exploitait en fonction de ses propres logiques. Cela transparaît nettement dans les stratégies conduisant aux choix des destinations, des itinéraires. En tout cas c'est ce qui semble ressortir de nos entretiens réalisés auprès des transporteurs. En effet, pour ces choix stratégiques, ces transporteurs, à l'unanimité, ont estimé, pour des raisons variables, être seuls à décider. Quelle que soit la raison avancée pour justifier le choix d'une destination, la recherche de rentabilité prime. Cela fait que ces transporteurs ne se bousculent pas quand il est question de la desserte des destinations qu'ils jugent peu rentables. C'est justement à ce niveau que l'autorité organisatrice a un rôle important à jouer pour veiller à la répartition équitable de

⁸² Cette enquête a été effectuée au niveau des terminus des minibus et des taxis collectifs et 100 chauffeurs ont répondu à notre questionnaire.

l'offre de transport. En fin de compte, cette réforme qui a mené à la disparition de la FNT contribue à aggraver la problématique de la mobilité quotidienne à Nouakchott, en ce sens qu'elle renforce l'isolement de certains quartiers, du fait de la concentration de l'offre de transport sur les destinations jugées plus rentables.

1-1-2 Absence d'autorité organisatrice et installation des logiques d'exploitation individualisées.

L'ultime intervention des pouvoirs publics a conduit à la dissolution du BNT, mettant de fait un coup d'arrêt aux tentatives de régulation que la FNT a semblé parvenir à mettre en œuvre dans un secteur singulièrement éclaté. Ce caractère individualisé de l'exploitation rend la profession difficilement contrôlable car il y a presque autant de transports collectifs que d'acteurs.

Il ressort de notre enquête que ces transporteurs qu'ils travaillent pour leur propre compte ou non, estiment à 81% exploiter de manière autonome. Deux cas de figures se présentent : ou bien l'outil de travail est la propriété du transporteur, comme c'est le cas pour 57% de chauffeurs enquêtés et ils n'en possèdent pas d'autres, ou alors le véhicule appartient à une tierce personne qui n'en possède pas d'autres. Seuls 19%, qu'ils soient chauffeurs/propriétaires ou chauffeurs non propriétaires, estiment travailler sous la forme de "coopérative". Dans tous les cas, le nombre de véhicules de transport collectif (minibus ou taxi collectif) se situe en moyenne entre 2 à 3 et n'atteint 5 que très rarement.

Cette absence de corporation, parce qu'elle suppose l'instauration d'un modèle d'exploitation basé sur la coexistence de multiples logiques, se fait le plus souvent au détriment de la desserte équitable de l'espace urbain. Face à cette imbrication de logiques individualisées, dans laquelle la recherche du profit produit le plus

souvent une concentration de l'offre de transport dans une zone urbaine, l'existence d'une autorité organisatrice puissante s'avère nécessaire. La mission de ladite autorité sera d'introduire une certaine équité dans la desserte de l'espace urbain en veillant le mieux possible à une distribution rationnelle de l'offre disponible. En quelque sorte, cette autorité aura globalement pour tâche de créer une corrélation entre ces différentes logiques d'exploitation et l'impératif d'équité spatiale. Cette autorité se chargera de mutualiser les offres de transport proposées par des particuliers agissant individuellement et ensuite procéder à la redistribution de celles-ci avec le souci de favoriser l'accessibilité pour tous les quartiers. C'est ce que la FNT, forte du quasi monopole dont elle disposait dans l'organisation du secteur de transport urbain, s'employait à faire, non sans difficultés.

Même si c'est un mirage de croire que la FNT avait l'ambition ou les moyens de parvenir à garantir une desserte adéquate de l'espace urbain de Nouakchott par les transports, il faut reconnaître que des efforts avaient été entrepris par cette organisation pour veiller à ce qu'un niveau minimal de desserte de tous les quartiers soit assuré. Dans cette logique et pour suivre la croissance de l'espace urbain, la FNT, avec l'appui des pouvoirs publics, a procédé à la création des nouvelles destinations pour enrichir le réseau de transports collectifs. Mais après l'ouverture de ces nouvelles destinations, rien ne garantit que les transporteurs puissent se lancer à l'assaut de la demande de transport qui s'y exprime. La prise en charge de cette demande est tributaire de la quantité de l'offre de transport disponible, dont l'augmentation n'est pas du ressort de la FNT, mais des particuliers. Lorsque l'offre est disponible, la fédération intervient pour la répartir de manière à desservir les lignes nouvellement créées qui mènent vers les quartiers périphériques peu denses, où la demande est le plus souvent moins importante. Avec la dissolution du BNT, c'est toute la partie organisationnelle qui disparaît, laissant le champ libre à l'émergence des logiques individuelles d'exploitation.

Depuis la mise en œuvre de cette décision, l'organisation du secteur de transport urbain à Nouakchott est dévolue entièrement aux exploitants privés, qui y vont chacun de leur propre stratégie d'exploitation. Cette suppression du BNT par les pouvoirs publics en 2005 se traduit dans le domaine du secteur des transports collectifs urbains, par l'arrêt des rotations et la livraison des bons de sortie au niveau des terminus. Pour avoir conduit des enquêtes au niveau de ces endroits névralgiques du réseau de transports collectifs où s'organise la desserte de la ville, nous pouvons confirmer que l'arrêt des activités de la FNT se traduit par un désordre manifeste. En effet, la disparition de cette organisation signe la fin du nécessaire travail de planification de la desserte, cela induit des situations de confusion et des conflits permanents auxquels les usagers ne comprennent plus grand-chose. Pour abrégier le temps passé au départ de la ligne et en partant le plus vite possible, les transporteurs, à travers leurs receveurs, se livrent une bataille rude pour attirer le maximum de passagers vers leurs véhicules. Selon Jérôme Lombard et Benjamin Steck, l'absence de régulation, suite au désengagement des États dans le secteur des transports, a transformé « *les lieux de transport [...] en espaces de compétition...* »⁸³. À Nouakchott, cette compétition est une source réelle de conflits, aux départs des lignes de transports collectifs qui mène à de véritables empoignades entre les transporteurs, surtout en période creuse lorsque la demande se raréfie. Cette situation n'existait pas lorsque ces points de départs de transports étaient tenus par la FNT qui organisait les départs en fonction de l'ordre d'arrivée.

En dehors des départs de ligne de transport, la situation n'est pas meilleure. Autrefois, les contrôles inopinés des bons de sortie sur lesquels les destinations de la desserte sont bien identifiables réduisaient autant que possible les tentatives des changements intempestifs de direction du trajet pendant le parcours. Mais, après la suppression de ces garde-fous, plus rien n'oblige désormais les transporteurs à se

⁸³ LOMBARD. J., STECK. Benjamin., 2004, « quand le transport est d'abord un lieu ! » in revue Autrepart, « Transports aux suds : Pouvoirs, lieux et liens » n° 32 pp 3-19.

tenir à leurs décisions initiales quant à la destination de leurs parcours. Ainsi, au cours du trajet et en fonction de l'état de la demande, il n'est pas rare de voir certains transporteurs débarquer les usagers et opter pour la desserte d'une autre destination ou faire tout simplement un retour au point de départ. Le phénomène est fréquent pendant les heures creuses et assez répandu pour les destinations où la demande n'est pas toujours suffisante aux yeux des transporteurs.

La souplesse dans le fonctionnement du secteur de transports collectifs et la liberté avec laquelle les choix stratégiques sont faits, constituent le propre de l'exploitation artisanale. Cette souplesse a permis à ce secteur privé de transport à de s'adapter plus facilement à bien de situations qui auraient pu être fatales à toute entreprise plus rigide. Sans imposer des mesures coercitives qui condamneraient la profession, la FNT, en tant qu'autorité organisatrice, a réussi d'une certaine manière à canaliser dans un cadre, certes sommaire, l'expression de la diversité des logiques d'exploitation.

1-1-3 Transport artisanal et espace urbain : lorsque l'équité spatiale est sacrifiée au nom de la rentabilité.

L'efficacité d'un système de transport est mesurée, en partie, à travers la capacité de celui-ci à rendre accessible l'espace urbain. Pour atteindre ce niveau de performance, il est nécessaire qu'au cours de la répartition de l'offre de transport, le droit à la mobilité prime sur la recherche absolue de profit. Il ne s'agit de pas nier les exigences de rentabilité dont dépend de toute manière la pérennité de l'activité, mais de mettre en avant l'exigence de mobilité au centre de l'organisation de desserte.

Dans une situation idéale, le système est organisé de sorte qu'il ne subsiste pas poche d'isolement ou de relégation au niveau de l'espace urbain, parce que la

demande y est plus faible qu'ailleurs ou le niveau de vie des populations plus bas qu'ailleurs. Cela suppose un mode de fonctionnement du système qui fait de l'équité spatiale ou de la continuité spatiale du service de transport une priorité, au moins autant que la recherche de rentabilité. Pour ce faire, on l'aura compris, il faudrait absolument une structure organisée qui saurait trouver les modalités d'exploitation pour parvenir à compenser les éventuelles pertes enregistrées dans la desserte d'une destination supposée peu rentable, du fait de la faible demande, avec les bénéfices engrangés dans la desserte des quartiers où cette demande est plus importante. Ce mode de fonctionnement demeure difficile, pour ne pas dire impossible, lorsque la desserte de l'espace urbain est confiée à personne et à tout le monde à la fois. En fin de compte, la recherche de profit, qui est tout à fait normale, ne doit pas entrer en conflit avec la nécessité de garantir une répartition spatiale optimale de l'offre de transport.

À Nouakchott, à l'heure actuelle, le secteur de transport urbain est constitué par une cohabitation de multiples intervenants, où chacun exploite de manière autonome. L'éclatement de ce secteur est tel qu'on est en droit de se demander si l'emploi même du terme « système » pourrait convenir pour le caractériser. C'est un autre débat. Mais la question qui mérite d'être explorée, c'est bien celle de la compatibilité de l'éclatement du secteur de transport urbain, en raison de la primauté des intérêts individuels que cela implique, et la nécessaire équité dans la desserte spatiale.

La course au profit économique individuel, que le mode de fonctionnement du système de transport actuel entraîne, pousse les exploitants à privilégier la desserte des destinations plus rentables, au détriment de celles qui ne le sont que très moyennement. Cela se traduit également par la propension des transporteurs, visant toujours la rentabilité, à cibler le plus possible les périodes de pointe, lorsque la demande devient nettement plus importante. Quelle que soit l'option retenue, ce

modèle d'exploitation génère un phénomène d'appel d'air dans lequel l'essentiel de l'offre de transport est aspiré par les zones urbaines les plus dynamiques, en raison de la concentration des richesses et des emplois. Cette desserte préférentielle de l'espace aboutit à une concentration certaine de l'offre de transport collectif sur les lignes ayant comme destinations le centre-ville ou pour celles qui le traversent.

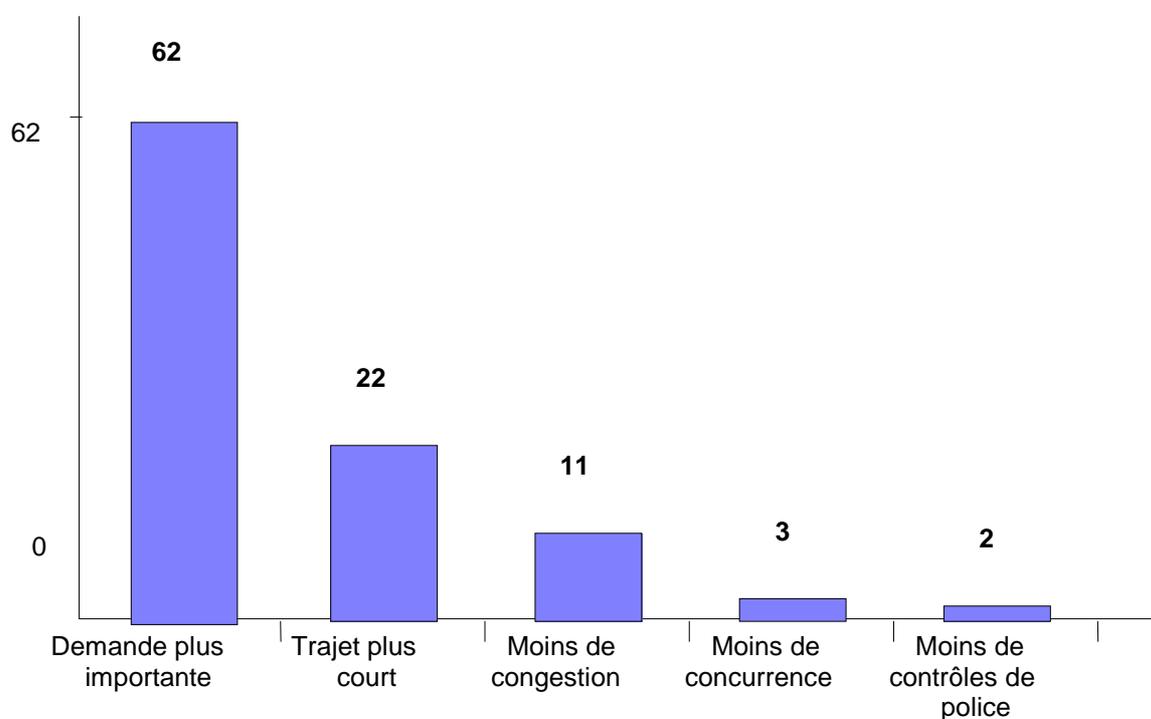
Dans notre enquête, à aucun moment les transporteurs n'ont lié le choix de la destination à un objectif d'équité spatiale. C'est plutôt l'état de la demande de transport qui semble avoir une dimension importante dans la détermination de ce choix. En effet, pour 62% de chauffeurs interrogés, c'est d'abord la garantie de remplissage de leurs véhicules qui est déterminante dans le choix de la destination. Ensuite, viennent ceux qui estiment que la longueur du trajet est un élément décisif. Ainsi, la longueur du parcours étant proportionnelle au niveau de la consommation de carburant, 22% de ces chauffeurs interrogés optent pour des trajets plus courts dans l'espoir de réduire ce poste de dépense. Pour ceux-là, l'état de la demande doit être combiné avec le critère de distance. La logique qui sous-tend cette stratégie, compte tenu du plafonnement du tarif du service de transport quelle que soit la destination, consiste davantage à transporter le maximum d'usagers sur de courtes distances qu'à prendre en charge le même niveau de demande mais pour des portées plus importantes.

Pour autant, même les 16% de transporteurs qui se résignent à la desserte des liaisons considérées comme peu rentables ne mettent pas en avant, eux non plus, le principe d'équité spatiale. Pour la plupart d'entre eux, le choix est plutôt guidé par la fluidité du trafic qui leur permet de gagner du temps et de faire des économies en termes de consommation d'énergie. Ils estiment que la forte demande qui pourrait s'exprimer au niveau des parcours les plus sollicités s'accompagne le plus souvent par des embouteillages fréquents qui augmentent les coûts de production du service.

Pour d'autres, dans cette catégorie de transporteurs qui optent pour la desserte périphérique, le choix d'opérer dans cette partie de la ville est plutôt commandé par le critère d'ordre réglementaire. En effet, l'absence d'autorisation suffisante (permis de conduire, carte grise, vignette, etc.) pour circuler en toute légalité sur le réseau urbain contraint certains transporteurs à se rabattre sur la desserte des quartiers périphériques où la présence policière est moins importante.

Dans tous les cas, quelle que soit la raison avancée par les transporteurs pour justifier le choix d'une destination, qu'il s'agisse de suivre l'état de la demande et du trafic, de la portée des déplacements, comme cela est résumé sur le graphique ci-dessous, il ressort de notre enquête que la recherche de rentabilité l'emporte toujours sur la nécessaire répartition équitable de l'offre de transport.

Graphique 3 : Motivation du choix de la destination



Réalisation Y. Diagana, CNRS UMR ESO 6590
Source enquête 2007

Ce mode de fonctionnement du secteur de transport produit dans le temps et dans l'espace une pénurie de l'offre de transport, notamment dans les quartiers dits dortoirs, eu égard à leur faible niveau de dynamisme diurne. L'exemple de Riyad est révélateur. Cette commune périphérique de Nouakchott, qui compte plus de 71 000 habitants, n'est desservie que par deux lignes de minibus. L'une la relie à El Mina, la commune voisine et l'autre lui permet d'avoir un accès direct à une frange proche du centre-ville. Compte tenu de sa situation géographique et économique, cette commune demeure le parent pauvre de cette desserte essentiellement tournée vers les parties centrales de la ville.

À ce propos, des informations recueillies lors du comptage routier effectué en 2005 par TRANSITEC⁸⁴, en vue de l'élaboration du plan de déplacements de Nouakchott, sont édifiantes. En effet, cette enquête permet de mesurer le déficit de l'offre de transport en direction de cette partie de la ville. En période de pointe, lorsque l'axe qui relie El Mina à Teyaret en passant par le centre-ville enregistre 217 trajets⁸⁵ entre 08h à 10h et 170 entre 18h à 20h, l'axe El Mina/Riyad, ne réalise pour les mêmes tranches horaires que 22 et 24 trajets (carte 7).

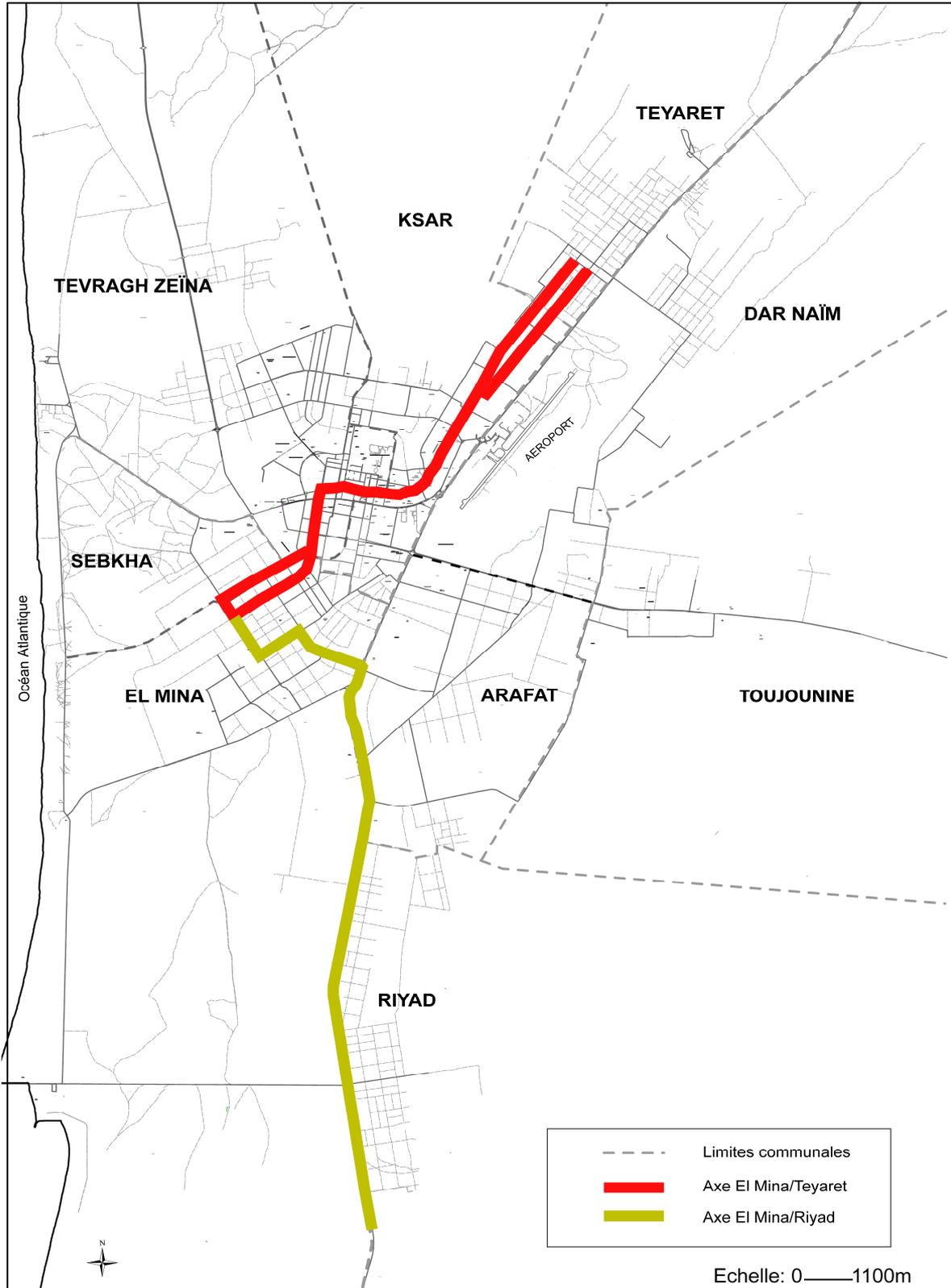
La situation est bien critique pendant les heures creuses. En effet, pour l'axe El Mina/Teyaret, entre 12h et 14h la fréquence de minibus retombe à 120 trajets et à 88 trajets entre 20h et 22h. Cette baisse est encore plus spectaculaire pour l'axe El Mina/Riyad, car le nombre de trajets chute à 8 de 12h à 14h et à 5 de 20h à 22h. Les courbes ci-dessous montrent les différentes fluctuations du niveau de l'offre de transports collectifs assurés par les minibus sur les deux axes considérés⁸⁶.

⁸⁴ Cette enquête est réalisée en 2005 à Nouakchott, sous l'égide de deux bureaux d'étude suisses, Transitec Ingénieurs-Conseils et Urbaplan en collaboration avec BSA, un bureau d'étude mauritanien

⁸⁵ Le "Trajet" est l'unité de mesure de l'offre de transport pour évaluer l'intensité du trafic d'un mode de transport sur un axe bien déterminé. Il résume le parcours entre les deux terminus.

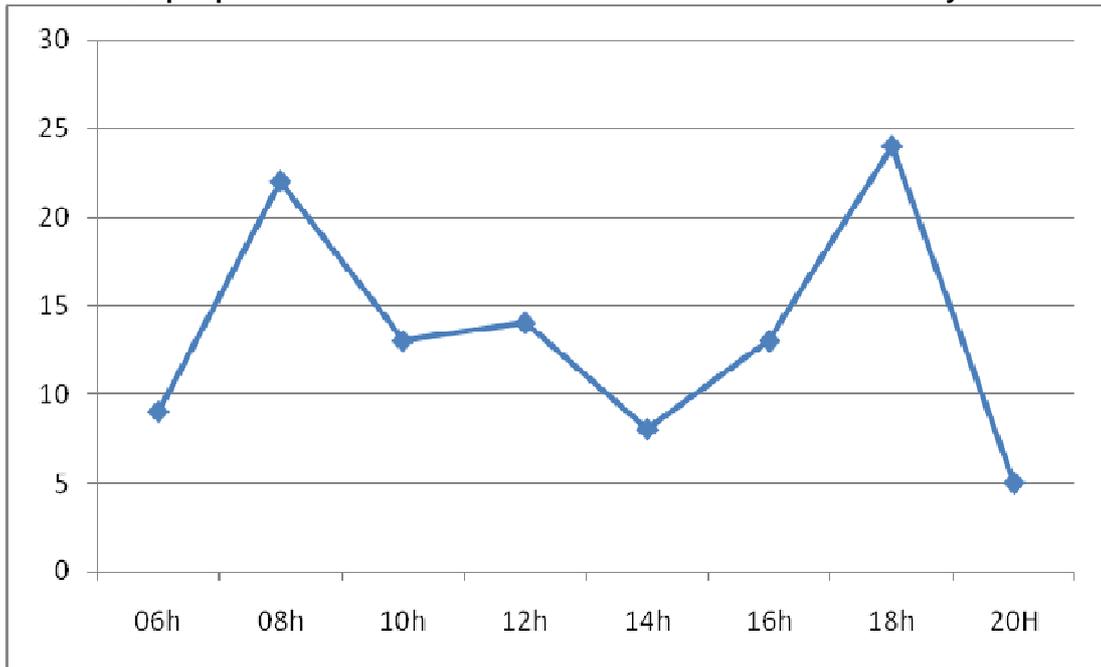
⁸⁶ Les données qui ont à la réalisation de ces deux graphiques sont issues de cette enquête conduite par TRANSITEC

Carte 7 : Principaux axes de desserte pour les communes de El mina et de Riyad



Fond de carte BSA, Réalisation et Conception Y. DIAGANA, CNRS UMR ESO 6590

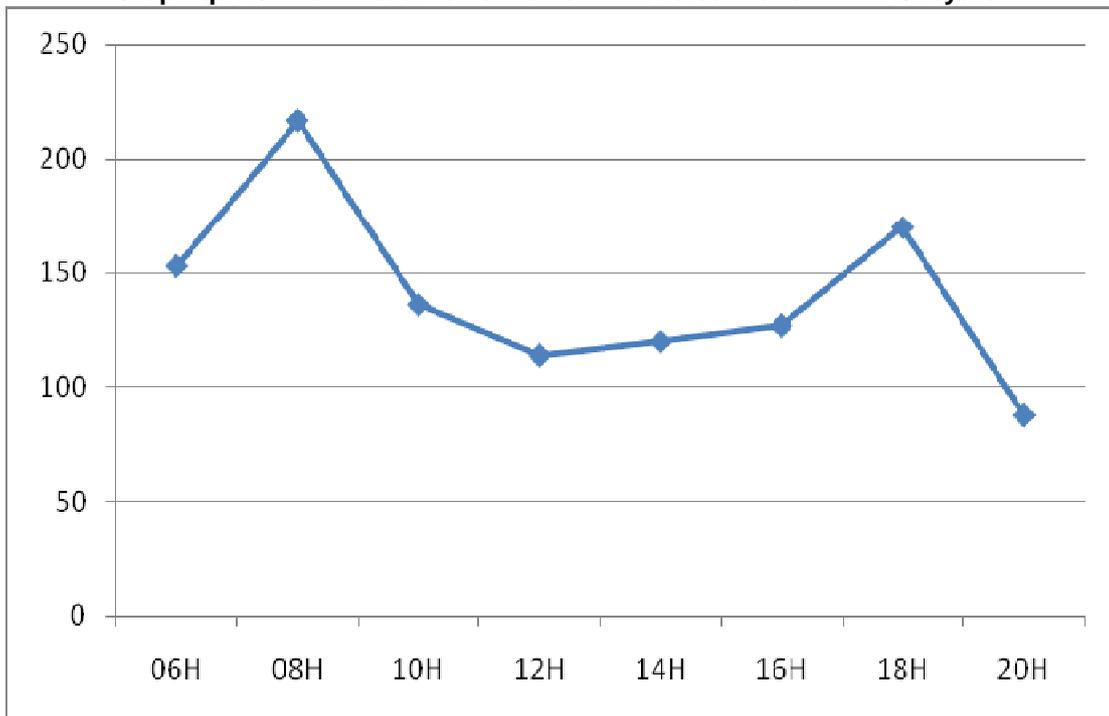
Graphique 4 : Le niveau de l'offre de minibus sur l'axe El Mina/Riyad



Réalisation Y. Diagana, CNRS UMR ESO 6590

Source : enquête TRANSITC 2005

Graphique 5 : Le niveau de l'offre de minibus sur l'axe El Mina/Teyaret



Réalisation Y. Diagana, CNRS UMR ESO 6590

Source : enquête TRANSITC 2005

La relation économique qui lie le chauffeur au propriétaire est un paramètre supplémentaire qui contribue à la polarisation de la desserte autour des quartiers centraux. Dans cette relation, le détenteur du véhicule le confie le plus souvent à un chauffeur qui est chargé de l'exploiter avec une certaine liberté de choix. En contrepartie, ce dernier est tenu à effectuer quotidiennement, à la fin du service, le versement d'une recette dont le montant est fixé par avance. Pour encourager les chauffeurs, en plus du salaire mensuel, les propriétaires leur promettent un bonus, représentant le surplus éventuel réalisé au-dessus de la recette journalière.

Dans ces conditions d'exploitation, ce serait une utopie que de croire que les transporteurs relèguent au second plan l'aspect financier, d'ailleurs contraignant, pour privilégier le principe de l'équitable répartition de l'offre de transport. En effet, compte tenu de cet aspect financier, l'objectif premier de chaque conducteur, de bus ou de taxi collectif consiste à remplir le contrat qui le lie au propriétaire du véhicule. Une fois que ce contrat est rempli, et sachant que le gain réalisé au-dessus de la recette journalière à verser au propriétaire lui revient de droit, le chauffeur essaie du mieux possible de transporter plus pour espérer gagner davantage. De ce fait, les conducteurs se reportent plus facilement sur les destinations où il sera plus confortable pour eux d'atteindre ces objectifs, et tant pis s'il y a des déséquilibres dans la desserte du territoire urbain.

Tant que la recherche absolue de la rentabilité continue d'influencer les logiques d'exploitation, au détriment de l'équité spatiale et donc de l'accessibilité, il est difficile d'attendre de ce mode de fonctionnement du secteur de transport qu'il conduise à un système de répartition juste de l'offre de transports collectifs. Ce mode d'exploitation pénalise fortement les quartiers périphériques peu denses et peu dynamiques, bien que la demande de transport y soit réelle, en raison de leur dépendance aux parties centrales de la ville et de l'importance des distances qui les séparent d'elles. Dans ces situations d'éloignement et de dépendance, tout concourt

à ce que les populations de ces quartiers aient tendance à solliciter le plus possible le service de transports collectifs. De ce point de vue, on peut considérer que la demande potentielle de transport est importante dans ces parties périphériques, mais encore faut-il la comprendre pour mieux y répondre.

1-2 Le dispositif institutionnel et réglementaire dans le secteur des transports urbains.

Par le concours des circonstances, le contexte institutionnel et réglementaire a connu une profonde mutation, mais sans jamais parvenir à aboutir à un cadre d'exploitation adéquat. Tout est parti d'une situation de monopole dans les années 70, lorsque la puissance publique avait le contrôle total sur le secteur de transport urbain. Passée cette période, faute de disposer des moyens suffisants pour faire face à l'explosion de la demande de transport, l'État s'est livré régulièrement à un assouplissement des textes de lois qui régissent ce secteur de transport urbain, pour permettre l'intervention des opérateurs privés. Ceci aboutit, en 2005, à une situation de libéralisation complète, qui, en marquant le retrait de l'État, scelle surtout la disparition des relais sur lesquels il s'appuyait pour faire appliquer un certain nombre de mesures. En conséquence, au regard de l'état de fonctionnement ou simplement de l'inorganisation du secteur de transport urbain, il est évident que cette mutation a conduit plutôt à un désordre institutionnalisé qu'à une régulation efficace.

1-2-1 Compétences et responsabilités des pouvoirs publics.

En situation de monopole, comme c'était le cas avant la libéralisation complète du secteur du transport urbain, la question de compétences des uns ou des autres ne se pose pas. Pour la simple raison que tout relève d'un acteur et d'un seul, en l'occurrence l'État. En cette qualité, les pouvoirs publics jouent à la fois le rôle

d'opérateur de transport public, chargé de mettre à la disposition des populations des solutions de mobilité et d'autorité organisatrice dont la tâche consiste à veiller au bon fonctionnement du système et à la mise en œuvre du dispositif réglementaire qui régit ce secteur. Soit l'État dispose des moyens matériels et humains suffisants, il définit sa politique et assure lui-même la satisfaction des besoins de mobilité des populations dans les meilleures conditions possibles, soit la puissance publique est contrainte de déléguer, en partie ou totalité, cette mission à des partenaires privés, qui se chargeront d'exécuter sous son autorité la politique publique et de répondre dans la mesure du possible à la demande de transport des populations. C'est cette dernière configuration qui prévalait à Nouakchott jusqu'à la dernière réforme dans le secteur des transports terrestres.

Conformément à l'ordonnance n°2005-010 de novembre 2005 portant sur l'orientation et l'organisation des transports routiers, l'arrêté n° 43 du ministère de l'équipement et des transports, définissant les contours de la réforme dans ce secteur des transports, précise en son article 5 les compétences de la puissance publique. Cette décision ministérielle supprime l'autorité organisatrice, incarnée par le bureau national des transports qui suppléait l'État et procède à l'ouverture du secteur de transport public à la concurrence, et ce sur toute l'étendue du territoire mauritanien. Mais, cette libéralisation totale, actant certainement le retrait de l'État, ne signifie pas pour autant la fin de la responsabilité de celui-ci dans le fonctionnement de ce secteur.

L'article 5 de cette réforme des transports terrestres stipule que les pouvoirs publics ont pour mission d'organiser et de promouvoir le transport des personnes, des biens et des marchandises, sur l'ensemble du territoire national dans des conditions satisfaisantes pour les usagers. En ce sens, il revient à l'État :

- *La réalisation et la gestion d'infrastructures et d'équipements de transport et leur mise à disposition des usagers, dans des conditions normales d'entretien, de fonctionnement et de sécurité ;*
- *Le développement de la recherche, des études et des statistiques de nature à faciliter la réalisation des objectifs assignés au système de transports ;*
- *L'organisation des transports publics ;*
- *La réglementation des activités de transport et le contrôle de son application.*

L'exécution de ces missions est assurée par l'État et les collectivités locales en liaison avec les entreprises privées ou publiques qui en sont chargées ou qui y participent en vertu des dispositions de cette ordonnance n° 043.

Ces dispositions concernent aussi bien les transports urbains qu'interurbains. Cependant, considérant la situation actuelle qui prévaut dans le système de transports urbains à Nouakchott, il est à se demander si les pouvoirs publics parviennent à assumer les missions qui relèvent de leurs compétences. Pour preuve, il est impossible d'obtenir auprès des services de l'État des statistiques, ne serait ce que sur le nombre des minibus et des taxis collectifs qui opèrent à Nouakchott. Or, la meilleure connaissance des acteurs qui interviennent dans le secteur constitue une étape fondamentale pour parvenir à un contrôle effectif de l'application des dispositions réglementaires régissant la profession de transport de personnes. Ce manque de connaissance compromet incontestablement les efforts en vue d'un meilleur contrôle du secteur du transport à Nouakchott. En outre, l'état des infrastructures de transports et le retard pris dans leur développement, mais aussi le profond déséquilibre dans la répartition de l'offre, qui est elle-même déficitaire,

témoignent également de toute la difficulté qu'ont les pouvoirs publics à jouer leur rôle.

1-2-2 Le périmètre d'action des partenaires privés dans le fonctionnement du secteur du transport.

Lorsque les pouvoirs publics ne pouvaient compter sur la STPN pour assurer les besoins de déplacements quotidiens des populations de Nouakchott, ils ont sollicité l'intervention des acteurs privés pour donner un nouveau souffle au secteur du transport. La situation a évolué, aboutissant au retrait complet de la puissance publique dans l'organisation des transports urbains dans la capitale et à l'émergence des fédérations des transporteurs regroupant les exploitants privés.

Ces organisations syndicales de transporteurs jouaient un rôle évident dans le fonctionnement du système de transport urbain, en ce sens qu'elles paraissaient être les relais de l'État, sur lesquels ce dernier s'appuyait pour la mise en œuvre de sa politique et l'application du dispositif réglementaire. Ces fédérations à travers la FNT, la plus représentative, assuraient la gestion des terminus et des gares à partir desquels s'organisait la desserte de l'espace urbain. Concrètement, la mission de la FNT consistait à affecter les transporteurs sur des itinéraires, mais aussi à organiser les tours de rôle pour limiter les sources de conflits entre les opérateurs. La suppression de ces organisations crée une situation dans laquelle chaque transporteur exploite comme bon lui semble. C'est sans doute l'absence de ces relais entre la puissance publique et la nébuleuse de transporteurs qui contribue à la difficulté de la mise en œuvre des dispositions prévues par la réforme du secteur des transports de 2005.

2- NOUAKCHOTT, LA VILLE ET LE SYSTEME DE TRANSPORTS COLLECTIFS

URBAINS.

La faiblesse générale du niveau de la motorisation individuelle à Nouakchott renforce la nécessité de disposer d'un système de transport collectif performant qui sera à même de contribuer à l'intégration urbaine des citoyens, en particulier les plus défavorisés. En même temps, le développement urbain de Nouakchott est marqué parallèlement par l'accentuation des différences entre les territoires de la ville. Par exemple, les communes de Riyad, Toujounine et de Teyaret s'étalent sans cesse. Cela ne saurait être un problème si cette croissance spatiale s'était accompagnée d'une distribution équitable des ressources urbaines. Mais tel n'a pas été le cas. Les populations de ces quartiers ont donc besoin d'accéder aux parties les mieux équipées de la ville. Cette nécessité d'intégration urbaine met en évidence la problématique de la mobilité quotidienne pour ces populations. Le système de transport collectif est appelé à devenir, à Nouakchott plus qu'ailleurs, un facteur d'accessibilité et au-delà un des principaux moteurs du dynamisme urbain.

La configuration étalée de l'espace urbain de Nouakchott est de nature à exiger un système de transport performant de sorte qu'il ne subsiste plus d'inégalités dans la répartition spatiale des moyens de déplacements. Cette offre de transport déficitaire est proposée par une pléiade d'exploitants contribuant au manque de lisibilité dans la répartition de celle-ci. Actuellement, les besoins de déplacements des populations sont assurés par les minibus, les taxis collectifs, les taxi-courses, les moyens de transport à traction animale qui constituent le système de transport collectif à Nouakchott. Ces différents modes de transport se complètent pour tenter d'offrir différents moyens pour se déplacer. Cette complémentarité spatialement localisée se traduit par la concentration de l'offre de transport collectif dans une partie de la ville au détriment du reste. D'une manière générale, le manque manifeste de lisibilité dans la répartition de l'offre de transport, mais aussi le caractère aléatoire

de la desserte de l'espace urbain, suivant la fluctuation de la demande, rendent complexe le fonctionnement du système de transport collectif.

2-1 Les minibus ou le moyen de transport populaire.

Avec 140 000 à 150 000 passagers transportés par jour ouvrable⁸⁷, à Nouakchott, les minibus jouent un rôle prépondérant dans les déplacements quotidiens des populations. Ces minibus sont caractérisés par leur état de vétusté très avancé, le manque de confort à bord et le niveau de sécurité dérisoire.

Photo 1 : Matériel roulant généralement dégradé



Photo Y. DIAGANA, 2009

⁸⁷ Donnée issue du comptage routier en 2005 dans le cadre de l'élaboration du plan de déplacements de Nouakchott

Photo 2 : Manque de confort et de sécurité



Photo Y. DIAGANA, 2009

Sur décision gouvernementale, le tarif est fixé à 40 ouguiyas⁸⁸ par passager, quels que soient les destinations, les distances et le temps de parcours. L'intervention de l'État s'arrête là. Aucun effort pour faciliter l'utilisation de ce moyen de transport n'est entrepris par les pouvoirs publics. De ce fait, en l'absence des indications permettant d'identifier facilement les destinations des véhicules ou la fréquence de leur passage, les usagers doivent rivaliser d'ingéniosité pour être sûrs de choisir le bon véhicule pour la destination souhaitée. Néanmoins, malgré les imperfections liées au caractère sommaire du fonctionnement du système de transport, ce moyen de déplacement apporte dans une certaine mesure un véritable service en termes

⁸⁸ Ouguiya est la monnaie locale en Mauritanie. 1Euro = 380 UM

d'intégration spatiale des quartiers. Évidemment, l'offre de transport proposée par les minibus est loin de satisfaire les besoins de mobilité des populations, surtout pour celles des parties périphériques de la ville peu ou pas desservies.

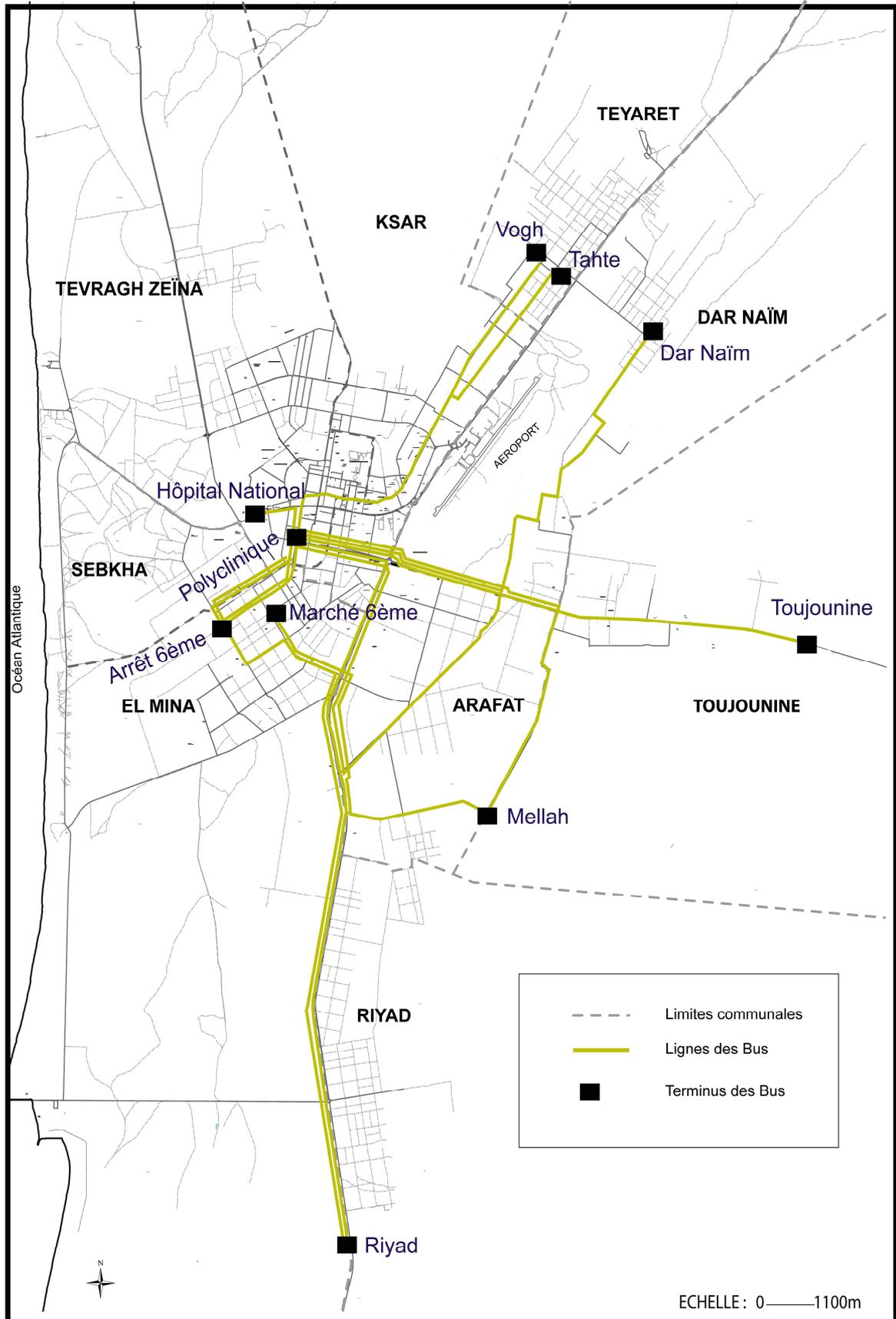
Photo 3 : véhicule souvent bondé. Signe de l'insuffisance de l'offre de minibus ?



Photo Y. DIAGANA, 2009

Aussi paradoxal que cela puisse paraître, la cartographie de l'offre de transport assurée par les minibus montre une couverture spatiale qui privilégie la desserte des axes allant des parties périphériques vers le centre-ville (carte 8). Pourtant c'est bien au niveau de ces quartiers périphériques-là, que le déficit de l'offre de transport collectif, en général, est nettement plus criant. Ce paradoxe est imputable, d'une manière générale, à la disposition du réseau de minibus, à la perte de densité à la périphérie, mais aussi à la virulence des logiques de rentabilité économique exacerbée.

Carte 8 : Le réseau actuel de minibus à Nouakchott



Fond de carte BSA, Réalisation et Conception Y. DIAGANA, CNRS UMR ESO 6590

Lorsque les parcours des minibus coïncident avec les principales artères qui bordent les quartiers, comme c'est le cas à Nouakchott, cela induit un problème d'enclavement pour tous les ménages situés loin de ces artères. Ainsi, le réseau de ces artères sur lesquelles est calqué le réseau de minibus, ne pénétrant à aucun moment à l'intérieur des quartiers, constitue un frein à la satisfaction des besoins de mobilité des populations. Ce degré d'insatisfaction de la demande de mobilité est nettement plus perceptible dans les quartiers périphériques où, compte tenu de la dispersion de l'habitat, un nombre important de populations, du fait de leur insertion résidentielle excentrée, se retrouve lésé par la configuration actuelle du réseau de transport.

Ces quartiers périphériques sont très vastes et de surcroît peu denses. Cette singularité rend peu rentable l'exploitation dans cette partie de la ville. De ce point de vue, la structure spatiale de la périphérie de Nouakchott entre en conflit avec les logiques de rentabilité économiques qui sous-tendent les stratégies d'exploitation mises en œuvre par les opérateurs privés. Ainsi, une fois que la traversée des parties centrales est effectuée, la demande de transport devenant plus étalée dans l'espace, le caractère aléatoire de la desserte prend le pas sur la nécessité de la continuité du service de transport.

Ayant toujours en tête ce principe de rentabilité économique, les exploitants des minibus, après avoir effectué la desserte du centre-ville, où la demande est plus importante, plus resserrée dans l'espace et les trajets plus courts, n'hésitent pas parfois à rebrousser chemin avant la fin du parcours. De ce fait, cette absence de garantie que les transporteurs puissent aller jusqu'à leurs destinations finales, quel que soit l'état de demande, contribue à amplifier le déficit de l'offre de transport dans les quartiers périphériques. Donc, bien que les terminus de neuf lignes, qui composent le réseau de minibus de Nouakchott, se trouvent dans les quartiers

périphériques, cela ne semble pas constituer un facteur décisif contribuant à rompre l'isolement que peuvent ressentir ces habitants.

En fin de compte, la priorité absolue des conducteurs des minibus n'est pas de rendre plus facile l'accessibilité à la ville pour les populations des quartiers périphériques. Pourtant, compte tenu du tarif relativement bas, de la faiblesse générale du niveau de revenu des ménages et de la distance au centre, les minibus constituent pour les couches populaires plus que d'autres, une opportunité pour accéder à la ville et se soustraire à la relégation spatiale.

2-2 Les taxis collectifs ou moyens de transport complémentaires.

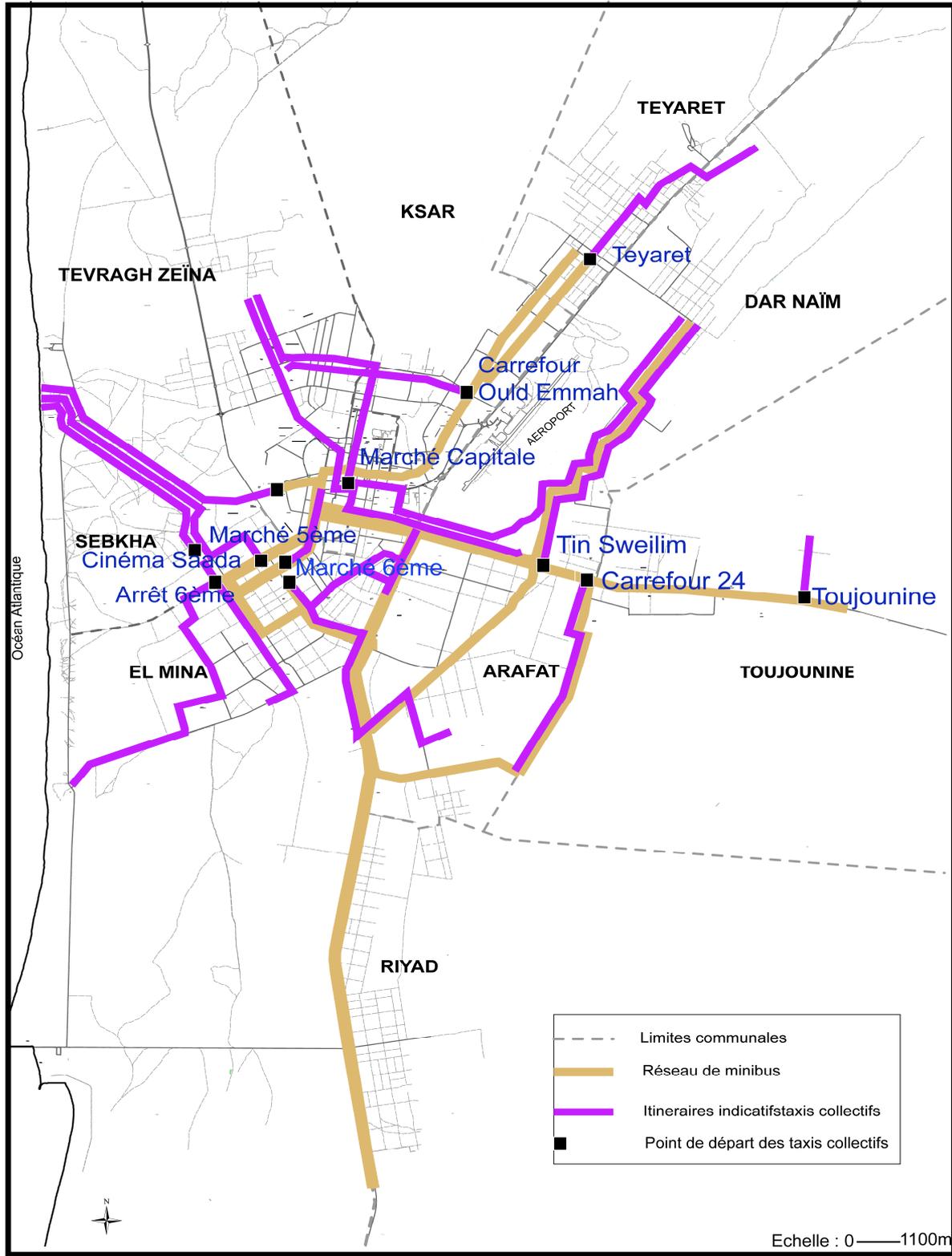
À Nouakchott, pendant que l'espace urbain continuait à s'étaler, le réseau de minibus restait inchangé en termes de nombre de destinations et de longueur de parcours. Déjà, dans la disposition de son tracé, ce réseau ne parvient pas à faire profiter de manière équitable les habitants, quelle que soit leur insertion résidentielle. Observer que ce tracé ne s'est pas adapté à la croissance de l'espace urbain revient à considérer la nécessité d'augmenter le nombre de lignes ou de prolonger celles existantes pour couvrir les quartiers se développant au-delà du réseau de minibus actuel.

Avec un tarif par passager restant inchangé, quelle que soit la distance du parcours, le prolongement ou la création des nouvelles destinations dans les zones évolutives, peu denses en général, vont à l'encontre des logiques d'exploitation mises en œuvre par les transporteurs basées sur la recherche absolue de profit. Tout prolongement de ligne est perçu comme une source supplémentaire de dépense, qui ne serait pas forcément couverte par la recette, compte tenu de la constance du tarif par passager.

C'est ainsi que les taxis collectifs, communément appelés "tout droit", interviennent beaucoup plus dans un processus d'apport d'une alternative aux déçus ou aux

oubliés des minibus que dans une logique consistant à compléter le réseau existant. L'observation des tracés des "tout droit" permet de se rendre compte qu'en dehors de Teyaret où ce mode de transport s'inscrit dans une logique de prolongement du réseau existant, à partir du terminus de la ligne El Mina /Teyaret, ailleurs leur présence se justifie le plus souvent par l'absence des minibus (carte 9).

Carte 9 : Réseau des taxis collectifs en complément à celui des minibus



Fond de carte BSA, Réalisation et Conception Y. DIAGANA, CNRS UMR ESO 6590

En fin de compte, les taxis collectifs, dans leur fonctionnement actuel, ne sont pas dans une configuration de complémentarité effective et encore moins de concurrence avec les minibus. Le tarif relativement élevé appliqué par les taxis collectifs, par rapport aux minibus, excluant de fait les catégories au bas niveau de revenus, rend difficile le report des usagers entre ces deux modes de transport collectif. Or, la possibilité de recourir selon les besoins aux minibus et aux taxis collectifs permettrait une complémentarité réelle dans la couverture spatiale de l'offre de transport urbain. Il en va de la continuité même du service de transport urbain.

Les taxis collectifs prospèrent le plus souvent dans les zones urbaines délaissées par les minibus pour des raisons de rentabilité. De ce fait, à l'exception du centre-ville où se trouvent leurs principaux points de départ, il arrive que ces taxis collectifs opèrent sur les mêmes segments de réseau que les minibus. En générale, leur territoire de prédilection est toute la partie non desservie par ces derniers. Concrètement, ils apportent leur service aux usagers voulant se rendre, par exemple, à Tevragh-Zeïna, une commune qui bien que contiguë à la partie centrale de la ville et bénéficiant d'une accessibilité spatiale de qualité, n'est desservie par aucune ligne de minibus. Le niveau relativement élevé d'équipement des ménages en voitures est la raison principale évoquée pour justifier l'absence des minibus dans cette partie de la ville. En outre, dans une bonne partie des quartiers de la partie Est et Nord-Est de Nouakchott, plus précisément dans les communes de Dar Naïm et de Toujounine, pour se rendre en ville les populations comptent énormément sur les taxis collectifs. De même, ce mode de transport demeure l'unique solution pour les travailleurs, les commerçants, les pêcheurs qui souhaitent se rendre à la plage et au port.

Toujours est-il que les taxis collectifs fonctionnent suivant les mêmes principes que les minibus. Le réseau des taxis collectifs est constitué par des véhicules très

vétustes, mis en circulation par des petits exploitants privés. Là aussi, la recherche de rentabilité économique prime sur toute autre considération. On peut rester circonspect devant une telle situation et se demander dans quelle mesure les opérateurs des taxis collectifs peuvent tirer profit de l'exploitation dans des zones considérées comme étant peu rentables par les opérateurs de minibus. La question mérite d'être posée et trouve sa réponse dans les modalités d'exploitation qui diffèrent quelque peu entre ces deux modes de transport collectif.

En effet, de capacité moindre, les taxis collectifs ne quittent presque jamais leurs terminus avant que toutes les places ne soient complètement occupées. Cette stratégie permet d'assurer au transporteur une recette minimum garantie pour chaque trajet effectué. En plus, ils se déploient, en général, sur les destinations où les trajets sont plus courts, et où il n'y a pas suffisamment de demande pour attirer les véhicules de plus forte capacité de transport. Tout compte fait, même s'il est vrai que ces taxis collectifs transportent peu de personnes, le tarif relativement élevé, 100 ouguiyas en moyenne et les distances moins importantes, permettant de minimiser le coût de l'exploitation, rendent en quelque sorte leur exploitation rentable. Ce qui n'est pas le cas pour les opérateurs des minibus. À supposer que ceci soit possible avec les minibus, il faudrait donc attendre beaucoup plus de temps au niveau des terminus pour que le remplissage du véhicule soit effectué. Or, pour que chaque trajet soit rentable, il n'est pas nécessaire de faire le plein du minibus au départ du parcours mais de faire le ramassage d'un maximum de passagers qui feront de préférence, des courts trajets, pour laisser la place à d'autres clients. Ce qui élimine, de fait, toute possibilité de garantie de recette minimum par trajet. Finalement, si la rentabilité pour les minibus dépend beaucoup plus de l'état de la demande tout au long du parcours, pour les taxis collectifs, c'est plutôt la demande au niveau du terminus qui prime. Par ailleurs, là où les chauffeurs des minibus sont contraints souvent à faire des pauses, au niveau des carrefours, pour chercher d'éventuels clients, ceux de taxis collectifs sont pressés de déposer le dernier passager pour

renouveler le trajet dans le sens inverse. En d'autres termes, si la rentabilité des minibus est liée au nombre de passagers transportés, celle des taxis collectifs est mesurée à travers le nombre de trajets effectués.

Photo 4 : Taxi collectif. Véhicule d'un autre âge.



Photo Y. DIAGANA, 2009

Photo 5 : Point de ralliement des taxis collectifs



Photo Y. DIAGANA, 2009

2-3 Les taxi-courses ou le moyen de transport des plus aisés.

Il y a peu, avant la libéralisation du secteur, les taxis étaient reconnaissables par leur couleur qui était celle du drapeau national ou par un panneau lumineux (photo 6). Il n’y avait pas d’erreur possible pour les usagers souhaitant recourir à ce service. À cette époque, l’exercice du métier de chauffeur de taxi nécessitait la possession préalable d’une licence d’exploitation et d’un permis de conduire pour transport professionnel de personnes. Faute de quoi, l’exploitation était illégale.

La réforme de novembre 2005 scellant la libéralisation totale dans le secteur des transporteurs terrestres a eu lieu et a gommé la ligne de fracture qui séparait la pratique institutionnelle du métier de chauffeur de taxi et la pratique informelle. À partir de la mise en vigueur de cette réforme, ce qui était considéré comme une pratique marginale, en tout cas moins visible, des particuliers cherchant à arrondir leurs fins de mois en se transformant par moment en taximen clandestins, est devenue une pratique courante. En fin de compte, aujourd’hui, à Nouakchott, chaque propriétaire de voiture particulière est en quelque sorte un potentiel taximan. Avant cette réforme, les taxis étaient identifiables par leur couleur et cela était un gage de lisibilité pour les usagers. Aujourd’hui, ce n’est plus le cas. Actuellement, en l’absence de caractéristiques distinctives, si on veut se déplacer en taxi, il suffit tout simplement de se positionner quelque part au bord de la voirie et de faire signe à toutes les voitures qui passent par là, en attendant une réponse à sa demande.

Photo 6 : Taxi-courses de marque Mercedes en général et avec un signe distinctif bien visible



Photo Y. DIAGANA, 2009

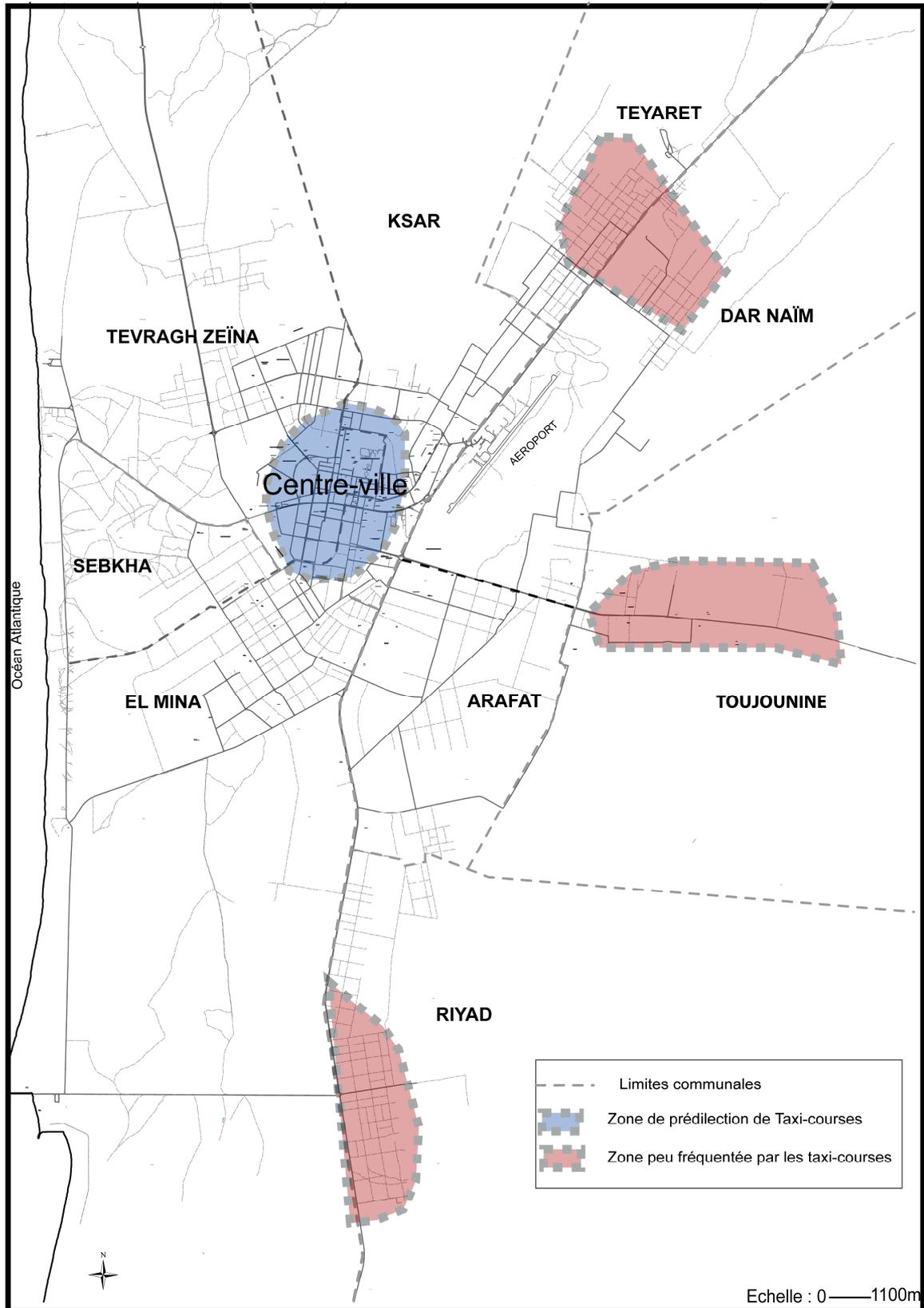
Photo 7 : Taxi-courses sans signe distinctif



Photo Y. DIAGANA, 2009

Le tarif moyen par passager est fixé à 200 ouguiyas par trajet. Mais ce tarif est susceptible d'évoluer en fonction de la destination. En effet, il faut compter au moins 300 ouguiyas pour se rendre dans les quartiers périphériques proches. Encore faudrait-il trouver un taximan qui accepte de faire le trajet. Ainsi, nombre de ces taximen déclinent très souvent la demande en direction des quartiers périphériques pauvres car ils estiment la course peu rentable. De fait, il y a une forte concentration des taxis dans la partie centrale de la ville et les secteurs adjacents (carte 10). En raison de la concentration des activités administratives et commerciales, les courses effectuées dans cette partie de la ville s'avèrent rentables, les trajets étant le plus souvent de courtes distances.

Carte10 : Desserte spatiale par les taxi-courses.



Fond de carte BSA, Réalisation et Conception Y. DIAGANA, CNRS UMR ESO 6590

2-4 Les charrettes ou le moyen de transport des pauvres.

Compte tenu du déficit de l'offre de transport collectif et de la faiblesse du niveau de revenus, certaines populations des quartiers périphériques, pour se déplacer au quotidien, se résignent à recourir aux charrettes à traction animale. Ainsi, ce moyen de transport apporte un véritable service, surtout aux femmes de ces quartiers qui viennent se ravitailler au niveau des principaux marchés de la capitale. De ce point de vue, par les liaisons qu'elles établissent entre les quartiers périphériques et les différents marchés de la ville, les charrettes servent autant pour les déplacements quotidiens de personnes que pour le transport de marchandises.

Photo 8 : Charrettes à traction animale utilisées pour le transport de personnes et de marchandises



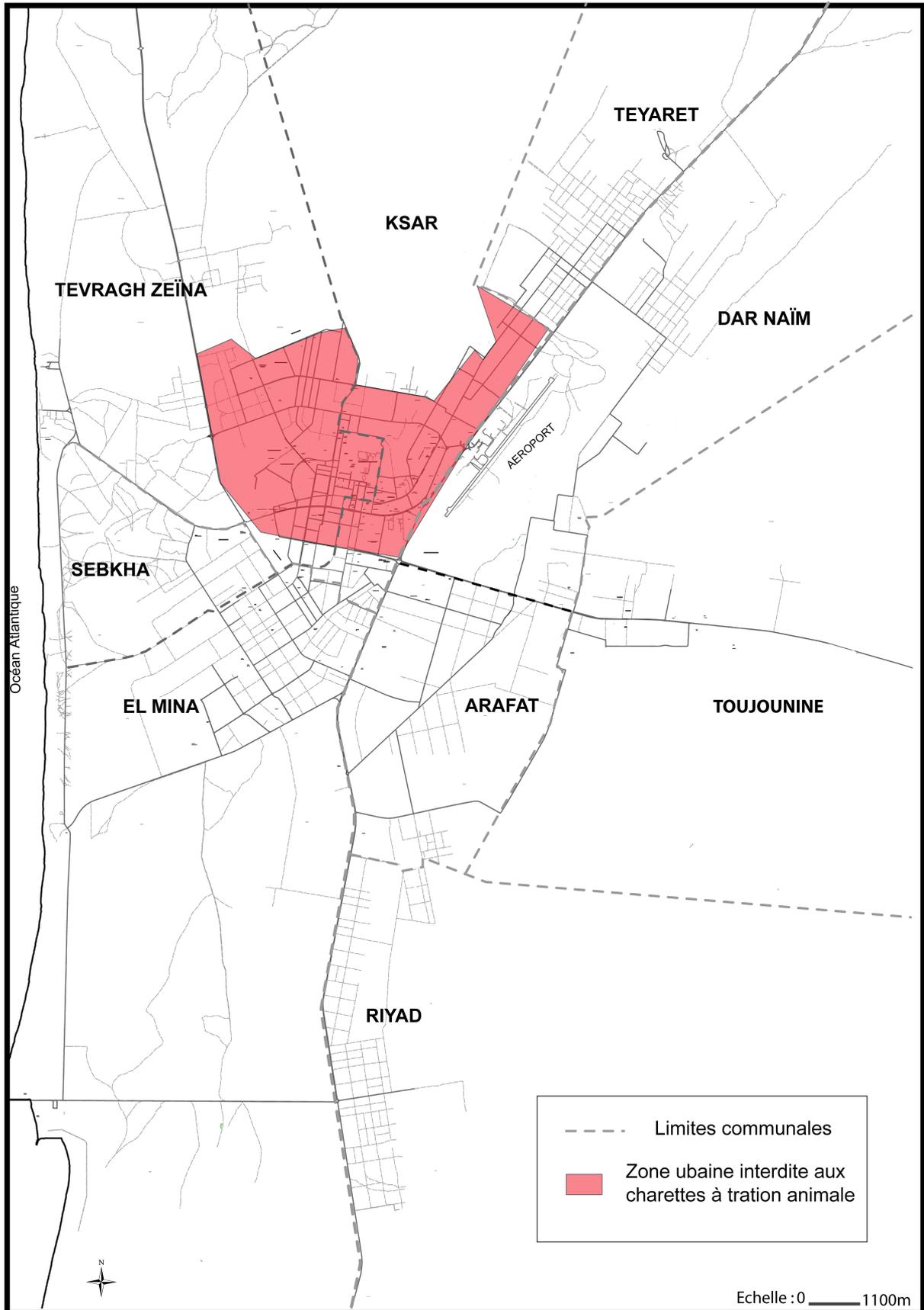
Photo Y.DIAGANA, 2009

À côté d'une offre de transport collectif qui est, tantôt insuffisante, tantôt inaccessible, les charrettes, avec leur tarif défiant toute concurrence, jouent un rôle fondamental dans l'intégration urbaine pour les populations les plus démunies. Même si l'intégration urbaine permise par ce moyen de déplacement reste insuffisante, il n'en demeure pas moins que le système de charrettes offre une opportunité pour se déplacer.

Les charrettes opèrent dans l'espace urbain en empruntant les mêmes axes routiers que les moyens de transport motorisés. À cause de leur lenteur, les charrettes se révèlent très vite une source de nuisances pour la circulation. En effet, mélangées avec les voitures et les minibus, ces charrettes ralentissent la fluidité du trafic et provoquent des congestions, constituant ainsi un véritable casse-tête pour les automobilistes.

Aujourd'hui, pour des raisons liées à l'esthétique, la partie Nord-ouest, où résident les populations les plus aisées de la ville et où se trouvent aussi les représentations diplomatiques, est totalement interdite aux charrettes. Aux yeux des décideurs, ce mode de transport directement lié à la vie de campagne est perçu comme étant incompatible avec l'image de modernité que veut prétendre incarner la capitale. Des opérations sont régulièrement menées pour pousser le plus possible les charrettes à se replier sur les quartiers périphériques.

Carte 11 : Desserte spatiale des charrettes à traction animale.



Fond de carte BSA, Réalisation et Conception Y. DIAGANA, CNRS UMR ESO 6590

3- CONCLUSION

En somme, la problématique de la mobilité quotidienne à Nouakchott se pose de manière lancinante et le système de transport dans son état actuel est inadapté et totalement dépassé pour proposer des solutions appropriées aux besoins de déplacements des populations. Que les conditions de déplacements se dégradent en même temps que la croissance urbaine n'est pas surprenant, étant donné l'inadaptation de l'offre du transport urbain. Mais que les différentes initiatives mises en œuvre par les pouvoirs publics ne parviennent pas à inverser cette tendance amène à s'interroger sur les stratégies d'adaptation ou de contournement explorées par les populations pour se déplacer dans l'espace urbain de Nouakchott.

**PARTIE III : DYSFONCTIONNEMENT DU SYSTEME
DE TRANSPORT URBAIN ET STRATEGIES
D'ADAPTATION : LE CAS DES POPULATIONS D'EL
MINA ET DE RIYAD**

INTRODUCTION DE LA PARTIE III

L'analyse du système de transport urbain de Nouakchott a montré que ce dernier, en dépit des différentes mutations enregistrées, a bien des difficultés à suivre l'évolution du contexte urbain. Ainsi, face à la demande de transport qui ne cesse de croître à l'image de la croissance de la population urbaine et de l'allongement des distances, il y a une dégradation constante des conditions de mobilité. Les besoins de déplacements quotidiens sont de moins en moins bien satisfaits, du fait du manque général de l'offre de transport et de l'instauration des logiques d'acteurs essentiellement fondées sur la recherche de rentabilité économique, au détriment de toute notion de service public. À partir de ces manquements, dire aujourd'hui que le fonctionnement du système de transport urbain de Nouakchott ne répond pas aux enjeux urbains n'est pas une aberration mais un fait établi. Devrions-nous pour autant faire l'hypothèse d'un repli des populations sur des pratiques spatiales de proximité, à cause des insuffisances du système de transport qui peine à assurer une véritable intégration urbaine des quartiers ? Les disparités dans les possibilités de mobilité en fonction de localisation résidentielle pose la question de l'identification des territoires et des populations les plus en difficulté par rapport à cette desserte inéquitable. Dans cette partie, après avoir mis en relation l'insertion résidentielle des populations avec les conditions de déplacements, nous analyserons des mobilités réelles à travers une identification des stratégies explorées au quotidien par les populations. Ces dernières s'adaptent ou contournent les insuffisances liées aux dysfonctionnements du système de transport urbain. Pour ce faire, nous nous focaliserons sur les cas des populations d'El Mina et de Riyad qui font partie des communes les plus peuplées de la ville.

CHAPITRE V.

ÉLOIGNEMENT OU ENCLAVEMENT, LE LIEN AVEC LA CONFIGURATION DE L'OFFRE DE TRANSPORT.

À Nouakchott, le fonctionnement du système de transports urbains dans sa configuration actuelle souffre de graves difficultés sur le plan institutionnel et organisationnel, mais aussi à cause de son incapacité à introduire une équité dans la répartition de l'offre de transport disponible. De ce fait, l'espace urbain n'est desservi que de manière partielle, préférentielle et aléatoire. Les effets de ces dysfonctionnements seraient amortis s'il y avait une certaine contiguïté ou densité spatiale, susceptible de réduire les distances de déplacements et par la même occasion de limiter les besoins en termes des transports. Cette situation idéale n'est pas celle de Nouakchott. Ici, tout concourt à ce que les besoins des populations soient importants en matière de transports collectifs. Ainsi, la structure étalée de l'espace urbain, la ségrégation spatiale, mais également la faiblesse générale du taux de motorisation individuelle sont autant d'éléments qui contribuent à augmenter la dépendance des habitants par rapport aux transports. Ce besoin est encore plus important lorsqu'une certaine distance au centre est franchie et particulièrement dans les quartiers les plus excentrés.

En d'autres termes, la problématique de la mobilité quotidienne est d'abord liée à la difficulté du système de transports urbains à se restructurer, à se renouveler et à s'adapter pour accompagner les mutations du contexte urbain. Il n'en demeure pas moins que ce système, en dépit de la crise structurelle qu'il traverse, apporte un vrai

service aux populations. Cependant, sa continuité est fortement compromise par le décalage sans cesse croissant entre la demande et l'offre de transport, mais aussi par le clientélisme des opérateurs. Le problème qui en résulte s'exprime notamment par l'enclavement de certains quartiers de la commune d'El Mina, qui malgré leur proximité relative à la partie centrale de la ville ne sont que très faiblement desservis par les transports collectifs. La situation est bien plus catastrophique pour les parties les plus excentrées. Ces quartiers, pour des raisons d'éloignement et de dispersion de la demande, sont très souvent désertés par les transporteurs. Cela produit une certaine forme d'isolement pour les habitants, plus particulièrement pour ceux de Riyad. Pour mieux rendre compte de l'ampleur des difficultés susceptibles de peser sur l'intégration urbaine des populations, nous allons mettre le système de localisation résidentielle en relation avec les conditions d'accès aux ressources urbaines. Ensuite nous tenterons de voir comment les conditions de vie des populations peuvent-elles influencer les habitudes de mobilité.

1- ANALYSE CROISEE DU DEVELOPPEMENT URBAIN DES COMMUNES D'EL MINA ET DE RIYAD.

El Mina et Riyad font partie des communes les plus peuplées de la ville de Nouakchott. Elles abritent des populations des couches particulièrement populaires et pauvres pour lesquelles les transports collectifs constituent un facteur déterminant dans leurs possibilités d'accès à la ville et à ses opportunités diversifiées. La croissance spatiale de ces deux communes s'est faite en parfaite discordance avec le développement des différents équipements et infrastructures urbains et sans qu'elle soit suivie par une augmentation des capacités de transport. Au-delà de ce constat général, il est légitime de se demander dans quelle mesure le mode d'urbanisation de ces deux communes a contribué à aggraver ou non les conditions de mobilité des populations qui y habitent. Quelles sont les contraintes

liées à l'organisation spatiale locale susceptibles de peser sur la prise en charge et la satisfaction des besoins de mobilité ? Quelle est la place de l'accès aux transports dans les stratégies de localisation des ménages dans ces communes ?

1-1 Genèse et peuplement.

El Mina et Riyad, à l'image de la ville de Nouakchott d'une manière générale, sont de création récente. La genèse et le développement de ces deux communes sont pour l'essentiel la conséquence directe de l'exode rural et de la spéculation foncière.

1-1-1 "Bidonvilisation" comme principal moteur du développement urbain à El Mina.

La commune d'El Mina est considérée comme étant l'un des anciens noyaux de peuplement de la ville de Nouakchott. La genèse de cette entité urbaine remonte à 1970¹, l'année où l'État a engagé dans le cadre du Schéma Directeur d'Aménagement du grand Nouakchott, le processus de lotissement dans le secteur Ouest de la ville. Cependant, cette planification a été profondément perturbée par l'arrivée brutale et incontrôlée des populations à la recherche de meilleures conditions d'existence. Dans l'urgence, ces populations ont aménagé en toute illégalité sur les terrains nus à la lisière des quartiers équipés, mais aussi à l'intérieur du tissu urbain, là où cela demeurerait possible. Cet afflux massif des migrants vers la capitale a entraîné l'apparition et la multiplication des *Kébbas*, qui sont la forme locale des bidonvilles. Pour endiguer ce désordre ambiant, les pouvoirs publics ont constitué des quartiers d'attente sur l'actuel site d'El Mina notamment. Y ont été transférés la plupart des foyers d'occupations illégales du domaine public qui se diffusaient un peu partout dans l'espace urbain. Le développement d'El Mina doit donc pour beaucoup à la décision des pouvoirs

¹ CHOPLIN. A., 2009, Nouakchott au carrefour de la Mauritanie et du monde, KARTHALA et PRODIG, paris, p.220

publics d'organiser des conditions d'accueil pour les populations rurales particulièrement pauvres. Cette décision dépasse la simple volonté d'accueillir des populations en difficulté. Elle vise à contrecarrer l'urbanisation sauvage de la ville sous l'effet de la prolifération des squats. À ce sujet, la politique mise en œuvre consistait à régulariser des lots illégalement occupés et à tolérer de ceux qui ne l'étaient pas, à partir du moment où ils étaient localisés dans la *kébba*. On observe que ces mesures n'ont pas donné le résultat escompté. En effet, les bénéficiaires des terrains distribués, parce qu'ils étaient pauvres et n'avaient pas les ressources pour y bâtir un habitat solide, les ont cédés aux plus offrants et se sont reportés dans d'autres *kébbas*, en attente d'une nouvelle attribution. Par la force des choses, le site d'El Mina, parce qu'abritant la plus grande *kébba*, est devenu le point de chute de tous ceux qui ne disposaient pas des moyens de se loger en ville. Se sont mêlés à eux des spéculateurs fonciers. Ces multiples logiques ont conduit à la prolifération des bidonvilles autour d'El Mina. En fin de compte, c'est plutôt l'enracinement du triptyque d'usurpation foncière-attribution-vente qui a contribué pour une partie importante à la croissance d'El Mina.

Avec une superficie lotie de 712 hectares, El Mina est l'une des communes les plus urbanisées de Nouakchott. Néanmoins, malgré les efforts de résorption des occupations illégales, elle continue d'abriter la plus grande poche de *Kébba* de la ville. En 2000, sur une population totale qui s'élevait à plus de 82 000 habitants sur toute la commune d'El Mina, 32 600 se trouvaient dans la *kébba*. Aujourd'hui, c'est cette partie de la ville qui abrite la population la plus démunie de toute la ville de Nouakchott. La restructuration de ce quartier s'est faite sur le principe de garder sur place le maximum de ménages et de déloger uniquement ceux qui s'étaient installés sur les emprises réservées à d'autres usages. Dans ce cadre, les familles expulsées de la *kébba* d'El Mina ont bénéficié des mesures de recasement. Cependant, les zones réservées au recasement sont, le plus souvent, excentrées par rapport au reste de la ville. Ainsi, ces familles recasées se sont senties marginalisées.

Elles ont parfois décidé de céder les lots attribués pour revenir dans la *kébba*. C'est sans doute ce qui rend difficile la résorption complète de ce type de quartier précaire dans cette partie de la ville. En somme, l'histoire de cette commune d'El Mina est étroitement liée à la bidonvilisation de Nouakchott.

1-1-2 Résorption des quartiers illégaux comme conséquence du développement de la commune de Riyad.

La genèse de Riyad est liée à la politique initiée par les pouvoirs publics en vue de l'éradication des quartiers illégaux autour des espaces lotis. Cette politique qui vise à la restructuration des quartiers précaires, ne peut se faire sans l'expulsion d'une partie des populations qui ont annexé en toute illégalité le domaine public. Pour ces populations expulsées de leur parcelle de terrain, essentiellement pauvres et qui ne peuvent accéder aux parties loties du centre, il a fallu trouver des sites aménagés qui leur serviraient de quartiers d'accueil. Leur déguerpissement a été accompagné par des mesures de recasement par le biais de distribution des terrains lotis situés en périphérie. Il a donc fallu ouvrir à l'urbanisation de nouveaux espaces dans les parties périphériques de la ville. Ces espaces nouvellement urbanisés ont conduit à la formation la nouvelle génération des communes de Nouakchott. C'est donc la volonté de mettre fin au développement des quartiers illégaux et de promouvoir une urbanisation contrôlée pour Nouakchott qui a amené les autorités publiques à procéder en 1990 à la création de l'actuelle commune de Riyad.

La commune de Riyad, ainsi créée, a grandi au rythme de l'intensification des opérations délogement/recasement des familles jadis installées dans les quartiers illégaux. Cette stratégie mise en œuvre par les autorités, malgré les efforts déployés, n'a malheureusement pas réussi à endiguer définitivement la prolifération des quartiers illégaux. La difficulté de résorption définitive de ces types de quartiers en ville a joué, en quelque sorte, un rôle déterminant dans la croissance spatiale de la

commune de Riyad, en raison du transfert répété des familles expulsées dans les *kébbas*. En effet, l'espace laissé vacant par les expulsés est de nouveau investi par d'autres qui viennent s'y installer dans le même espoir de se voir octroyer une maison dans les nouveaux quartiers lotis. Finalement, non seulement il s'est avéré difficile de rompre avec l'urbanisation sauvage de la ville, mais en plus, le mécanisme mis en place pour assainir les pratiques foncières (régularisation des squats et distribution des lots dans les quartiers lotis) a été détourné. Il est devenu lui-même par la suite, le principal moteur de l'étalement préoccupant des communes périphériques, telles que Riyad. En effet, la difficulté de maîtriser la prolifération de l'habitat illégal, à travers la succession des opérations délogement/recasement, a incontestablement contribué à l'explosion de la superficie urbanisée de Riyad.

Les opérations expulsion/relogement ont donc constitué un important facteur de croissance spatiale dans les nouveaux quartiers dont la vocation première est l'accueil des populations expulsées des terrains illégalement acquis. Cette quasi automaticité entre expulsion et relogement a fini par exacerber les pratiques informelles de la production du foncier urbain. En effet, face à l'impuissance du dispositif réglementaire, ce mécanisme de délogement/recasement des occupants illégaux, mis en place pour réduire la pression foncière autour des quartiers lotis, a été récupéré et perverti par des spéculateurs fonciers.

Cette politique généreuse d'attribution de terrains dont le but était l'éradication des *kébbas*, faute de mesures coercitives, n'a pas atteint son objectif premier. Le non-contrôle de la cession des lots distribués, a plombé le dispositif qui, pire encore, s'est transformé en principal moteur du développement spatial de la commune de Riyad. En définitive, le détournement à des fins spéculatives de cette politique, qui avait comme but de normaliser les mécanismes de production du foncier et de freiner le développement de l'habitat illégal, a contribué pour une large proportion

au développement périphérique irrationnel de Nouakchott. Il a favorisé la naissance de la dernière génération des communes de la ville, dont celle de Riyad. L'installation dans les *Kébbas* perçues à la base comme étant des zones d'attente, était tolérée en tant que seule solution pour les plus défavorisés souhaitant élire domicile en ville. Elle est devenue, par l'inadéquation du dispositif réglementaire, une astuce conduisant à terme à l'accession à la propriété dans les quartiers nouvellement lotis. Ainsi, s'explique la croissance rapide des communes périphériques de Nouakchott qui se développent le long des axes de communication et, pour ce qui est de Riyad, en rupture avec le tissu urbain.

1-2 Localisation résidentielle, les stratégies mises en évidence.

Lorsque les conditions sont réunies, le choix de la localisation résidentielle n'est pas fortuit. Il résulte une forme d'inventaire au cours duquel un certain nombre de paramètres, pouvant influencer d'une manière ou d'une autre les choix des populations, sont pris en compte. Ces paramètres font le plus souvent référence à la qualité du cadre de vie, au niveau d'équipement du quartier, à la possibilité d'accession à la propriété. En fait, c'est une sorte d'arbitrage qui se met en place dans lequel, en fonction de leur système d'organisation et des opportunités qu'ils offrent, les territoires urbains sont mis en concurrence. Les populations font les choix les plus judicieux possible, quitte à faire des compromis. En effet, ceux qui aspirent à la propriété du logement, mais n'ont pas les ressources suffisantes pour s'en procurer en ville, ont tendance à s'orienter vers les parties périphériques où il est plus facile de réaliser leur projet. Seulement, cette localisation résidentielle est accompagnée par le risque de se faire marginaliser par rapport à la ville et à ses ressources diversifiées. Dans ce cas de figure, pour éviter cette marginalisation supposée, la localisation périphérique du logement doit être conditionnée par la capacité à se procurer un moyen de déplacement individuel. Ce qui est hors de portée pour la plupart. Le plus souvent, l'insertion résidentielle répond à la

nécessité première de se loger là où les ressources le permettent, même si la qualité du quartier de résidence laisse à désirer en termes de services et d'infrastructures.

Les données qui ressortent de notre enquête-ménage réalisée à Nouakchott, dans les communes de Riyad et d'El Mina, apportent quelques éléments d'éclairage sur les stratégies de localisation mises en œuvre par les habitants. Cette enquête porte sur 290 ménages dont 190 dans la commune d'El Mina et 100 dans celle de Riyad. Les entretiens auprès des chefs des familles renseignent clairement sur le fait que le critère lié au niveau d'équipement n'est que marginal dans le choix de s'installer, aussi bien à El Mina qu'à Riyad. En effet, ce sont seulement 2% et 2,6% des chefs de ménages qui estiment que la qualité du territoire, en termes de disponibilité des ressources urbaines, a joué pour beaucoup dans le choix de la localisation de leur foyer dans ces deux communes.

1-2-1 Prédominance du statut de locataire à El Mina.

El Mina fait partie des communes les plus peuplées de Nouakchott et présente avec Sebkhah et Arafat, la plus forte densité de la ville, qui est comprise entre 350 et 450 habitants à l'hectare². En outre, cette commune, sans être centrale, occupe dans une certaine mesure une position assez stratégique dans le système urbain. En effet, cette commune est desservie par la principale ligne de transport collectif, même si cette dernière n'y pénètre pas. De plus, elle n'est pas trop éloignée du centre. Ce qui permet aux populations de se déplacer avec un peu moins de difficultés. Il est vrai que face au manque d'offre de transport ou de ressources financières, se loger dans des quartiers moins excentrés est un atout de taille pour des populations contraintes à se déplacer à pied.

² Schéma Directeur d'Aménagement Urbain de Nouakchott, 2003, p. 18

L'aspect populaire d'El Mina se traduit par des prix de loyers peu élevés. Cela offre aux populations des catégories plus modestes l'opportunité d'y élire domicile. Habiter cette commune garantit une certaine proximité, sans doute relative, au bassin de l'emploi correspondant au centre-ville essentiellement. En somme, c'est une situation plus ou moins avantageuse lorsque les ressources sont à peine suffisantes pour se loger dans les parties les mieux desservies ou pour avoir un accès plus facile aux transports. De ce fait, à situation sociale comparable, il serait nettement plus opportun aux populations dépendant le plus souvent des petits boulots du centre-ville, ou des activités de services dans les quartiers résidentiels nord, de s'installer à El Mina plutôt qu'à Riyad. En même temps, les prix des loyers encore plus bas dans certaines parties périphériques pourraient pousser tous ceux pour lesquels l'aspect économique serait déterminant dans leur choix de la localisation résidentielle à se reporter sur Riyad. Face à ce dilemme, les populations semblent rechercher la proximité de la ville plus que les loyers bas. En effet, malgré la différence notoire des prix de loyers, ces populations aux revenus modestes semblent privilégier les communes comme Sebkhah et El Mina, quitte à payer un peu plus cher. Elles auraient pu se loger à coût réduit dans les quartiers nettement plus excentrés. Cet arbitrage pourrait amener à penser que lors du choix de la localisation résidentielle, les ménages auraient tendance à privilégier la proximité au centre-ville, avec tous les avantages que cela procure plutôt, que de vivre, pour des raisons économiques favorables, liées aux prix des loyers, l'éloignement dans des quartiers excentrés.

En l'absence d'informations précises, nous ne pouvons pas vérifier cette hypothèse. Toutefois un article publié en 2001 par Diagana Issagha permet de donner un aperçu sur cette réalité. Son étude part du constat qu'une importante partie de populations qui s'est vu attribuer des terrains lotis dans les parties excentrées, loin de la ville et des infrastructures urbaines, n'a pas hésité à céder ses propriétés pour parfois aller vivre en toute illégalité et en toute précarité sur des franges proches

des quartiers équipés³. Ce constat nous pousse à formuler l'hypothèse suivante. Lorsque la faculté de choisir n'est pas altérée par le manque de ressources, les populations auraient tendance à privilégier les quartiers bénéficiant d'un meilleur accès à la ville. C'est une manière pour ces dernières de ne pas se laisser enfermer dans un cercle vicieux entretenu par le déficit des moyens financiers et la sous-intégration urbaine. À partir de là, nous pouvons établir, avec évidemment une certaine précaution, une relation entre la prédominance du statut de locataire à El Mina et la nécessité des populations des catégories modestes de ne pas se laisser isoler dans des endroits très sous-équipés, à moins d'être propriétaire.

La proximité relative du plus important bassin d'emploi de la ville mais aussi le caractère populaire semblent donc contribuer à attirer des populations à bas niveau de revenus à venir se loger à El Mina où les loyers sont abordables. De ce fait, il n'est pas étonnant de constater que cette commune regroupe une importante partie de la population pauvre de la ville de Nouakchott. D'ailleurs, une enquête réalisée en 2005 dans le cadre du programme de développement urbain a permis de mesurer ce fait. Cette enquête a classé, sur le critère des revenus mensuels moyens des chefs de ménages, El Mina parmi les communes les plus pauvres de la ville de Nouakchott⁴. En dépit de son aspect populaire et pauvre, l'accès à la propriété à El Mina reste tout de même hors de portée de la plupart de ses habitants. Ainsi, sur la base de 190 ménages auprès desquels nous avons mené notre enquête dans cette commune, il se révèle que la majorité des chefs de familles affirment ne bénéficier d'aucun droit de propriété sur leur logement. Dans le tableau ci-dessous, ce sont presque les 2/3 des familles qui occupent leur logement à titre locatif.

³ DIAGANA.I, Régularisation et intégration des quartiers précaires et « irréguliers » de Nouakchott, communication présentée à la conférence N-AERUS Leuven, Belgique, Mai 2001

⁴ Étude sur l'eau et l'assainissement urbains en Mauritanie, 2005, Rapport final, Programme de développement urbain, P 12

Tableau 8 : le statut d'occupation du logement à El Mina.

Statut	Nb. réponses	Fréquence.
Locataire	129	67,9%
Propriétaire	59	31,1%
Autre	2	1,1%
TOTAL	190	100%

Réalisation Y. Diagana, CNRS UMR ESO 6590

Source : Enquête 2007

1-2-2 Prédominance de la propriété privée du logement à Riyad.

Tout comme El Mina, Riyad est l'une des communes pauvres de la ville de Nouakchott. En même temps, elle est connue parmi d'autres communes nouvellement urbanisées, comme étant les zones urbaines les moins pourvues en termes d'équipement en infrastructures urbaines. Contrairement à El Mina qui bénéficie d'une situation géographique plutôt favorable, du fait de sa proximité relative à la partie centrale de la ville, Riyad ne peut se prévaloir de cette position. Elle s'est développée non seulement de manière très excentrée mais aussi en rupture totale avec le reste du tissu urbain. Cette caractéristique particulière n'est pas de nature à faciliter les conditions de déplacements des habitants vers le centre-ville, dont l'accès constitue, pour eux plus que d'autres, une nécessité absolue. La conjonction de cette situation géographique défavorable avec le faible niveau de revenus des ménages a fini par convaincre les opérateurs de transports collectifs, pour des raisons de rentabilité économique, de ne pas se précipiter pour desservir cette partie de la ville.

Cependant, les inconvénients liés à l'éloignement du centre, le déficit de l'offre de transport et le sous-équipement n'ont-ils pas découragé des populations, qui

aspirent à la propriété du logement, de se reporter massivement vers cette commune et bien d'autres de la périphérie. Ainsi, contrairement à El Mina, à Riyad la majorité écrasante des habitants résident dans leur propre maison. En effet, au cours de notre enquête auprès des familles, sur les 100 chefs de ménages interrogés à Riyad, seuls 15% ne sont pas propriétaires de leur logement. Le tableau suivant permet de faire la répartition de la population enquêtée à travers le statut d'occupation de la résidence.

Tableau 9 : le statut d'occupation du logement à Riyad.

Statut	Nb. réponses	Fréquence.
Propriétaire	85	85,0%
Locataire	11	11,0%
Autre	4	4,0%
TOTAL.	100	100%

Réalisation Y. Diagana, CNRS UMR ESO 6590

Source : Enquête 2007

Ce tableau montre que, malgré le faible niveau de revenus des familles, la propriété privée du logement constitue le principal mode d'occupation des résidences. Pour comprendre ce paradoxe, il faut revenir à la genèse du peuplement de Riyad. En effet, comme il a été évoqué précédemment, l'urbanisation de Riyad s'est faite dans l'optique d'offrir des terrains lotis aux populations expulsées dans des *kébbas* et des *gazras*. C'est donc la générosité de la politique foncière mise en œuvre par les autorités pour endiguer la prolifération de l'habitat illégal à Nouakchott qui a pleinement joué en faveur de la suprématie du statut de propriétaire à Riyad.

Les lots attribués étant individuels, on observe une très forte proportion de maisons individuelles. À titre de comparaison, à El Mina, quel que soit le statut d'occupation du logement, 61% des ménages enquêtés résident dans des maisons individuelles,

alors qu'à Riyad ce taux monte à 97 %. Ces chiffres portés dans le tableau 10 ci-dessous véhiculent des informations qui permettent de montrer le jeu d'acteurs en vigueur dans ces communes et amènent, dans une certaine mesure, à comprendre les logiques mises en avant dans les stratégies résidentielles inavouées.

Tableau 10 : Typologie du logement

Typologie	El Mina		Riyad	
	Nb. réponses	Fréq.	Nb. réponses	Fréq.
Maison individuelle	116	61,1%	97	97%
Maison à plusieurs logements	61	32,1%	3	3%
Immeuble à étage	13	6,8%	0	0%
TOTAL.	190	100%	100	100%

Réalisation Y. Diagana, CNRS UMR ESO 6590

Source : Enquête 2007

En effet, les promoteurs immobiliers, conscients de la forte demande de location à El Mina, n'ont pas tardé à procéder à la transformation progressive de leurs biens en maisons à plusieurs logements pour augmenter leurs capacités d'accueil. Ces modifications, par ajout ou par construction en hauteur ont contribué à la densification de cette commune. D'une manière générale, les familles qui louent sont le plus souvent celles qui n'ont pas les moyens d'accéder à la propriété du logement, si ce n'est par annexion illégale du domaine public. Pour ces familles aux revenus modestes, se loger à moindre coût est donc une nécessité absolue. Pour cette raison, tout laisse croire à une ruée vers Riyad où les loyers sont logiquement moins élevés. Seulement, sans que cela ne ressorte clairement dans les entretiens auprès des chefs de ménages, il semble que dans le choix de la localisation du foyer, le critère de proximité de la ville et de ses ressources aurait joué, là où l'attractivité du loyer aurait pu être primordiale. Notre intuition est fondée par l'existence d'un

nombre assez faible des familles qui occupent leur logement à titre de propriétaire à Riyad, alors que les loyers sont nettement plus bas dans cette commune. En fin de compte, les familles viennent s'installer dans cette commune parce qu'il y a l'opportunité de se faire offrir une maison, de manière gratuite le plus souvent, quitte à payer le prix de l'isolement. En définitive, les populations élisent domicile à Riyad non pas pour se loger à moindre coût, mais pour devenir propriétaire et cela explique la forte proportion en maisons individuelles.

Comme cette commune n'est pas soumise à la pression immobilière en termes de demande de logements locatifs, cela ralentit la transformation du bâti comme c'est le cas à El Mina. En même temps, cette transformation n'est pas pour demain compte tenu de la faiblesse générale des ressources des populations de Riyad. Si cette opportunité d'accession à la propriété n'existait pas et que ces familles étaient contraintes de recourir à la location, elles auraient sans doute privilégié l'installation dans les franges populaires et proches du centre-ville comme par exemple à El Mina, Arafat ou Sebkhah. Hormis la possibilité de devenir propriétaire, la commune de Riyad, loin de tout, peine à attirer les populations qui viendraient s'y installer à titre de locataire. De ce fait, les promoteurs immobiliers ne se bousculent pas encore pour construire des maisons ou immeubles locatifs pour accueillir ceux qui n'ont pas les moyens de se loger en ville, malgré les potentialités en termes de superficie. Or, c'est la réponse à la forte demande de cette classe populaire en logements locatifs qui a contribué à la densification d'El Mina. Le même phénomène ne peut se produire à Riyad, sans que le niveau d'équipement en termes d'infrastructures et de services urbains ne soit significativement revu à la hausse. Ces investissements sont nécessaires pour réduire la marginalisation et la sous-intégration des habitants de Riyad et faire en sorte que les populations ne viennent plus s'y installer par absence d'alternatives.

1-2-3 Attractivité du loyer comme principal critère de choix de localisation résidentielle à El Mina.

Lors de notre enquête, à la question de savoir la principale motivation qui a conduit les familles à choisir d'habiter à El Mina, plus de la moitié des chefs de ménages interrogés mettent en avant le prix du loyer par rapport à leurs capacités financières. En effet, 54% de ces chefs de ménages affirment avoir choisi l'installation dans cette commune d'abord pour des raisons financières. À ceux là, il faut ajouter les presque 7% de ménages qui, faute des ressources financières, estiment n'avoir d'autre choix que de résider à El Mina à titre locatif ou même de manière illégale. Pourtant cette raison aurait pu les conduire à s'orienter vers d'autres communes périphériques où les prix du loyer sont très nettement à leur portée. Ce qu'ils n'ont pas fait. Ceci nous pousse à observer que, derrière l'aspect économique comme principal facteur dans le choix de la localisation résidentielle, les populations ne sont pas toujours disposées à renoncer à d'autres paramètres qui peuvent participer d'une manière ou d'une autre à leur bien être au quotidien, même si cela n'est pas avoué de prime abord. Nous envisageons cette corrélation du fait que la faiblesse probable du niveau des prix des loyers dans les communes comme Riyad, Dar Naïm, Teyaret n'a pas suscité un engouement particulier chez ces populations à s'orienter vers ces territoires. Cela équivaut à dire que les populations placent la proximité des ressources urbaines avant l'attractivité des loyers. Que le problème de solvabilité empêche un bon nombre de familles de se loger dans les parties les mieux équipées de la ville, c'est un fait. Mais ce n'est pas une raison suffisante pour aller s'installer loin de la ville. La marginalisation créée par l'éloignement semble être un obstacle si décisif que même la possibilité de se loger à moindre coût passe au second plan.

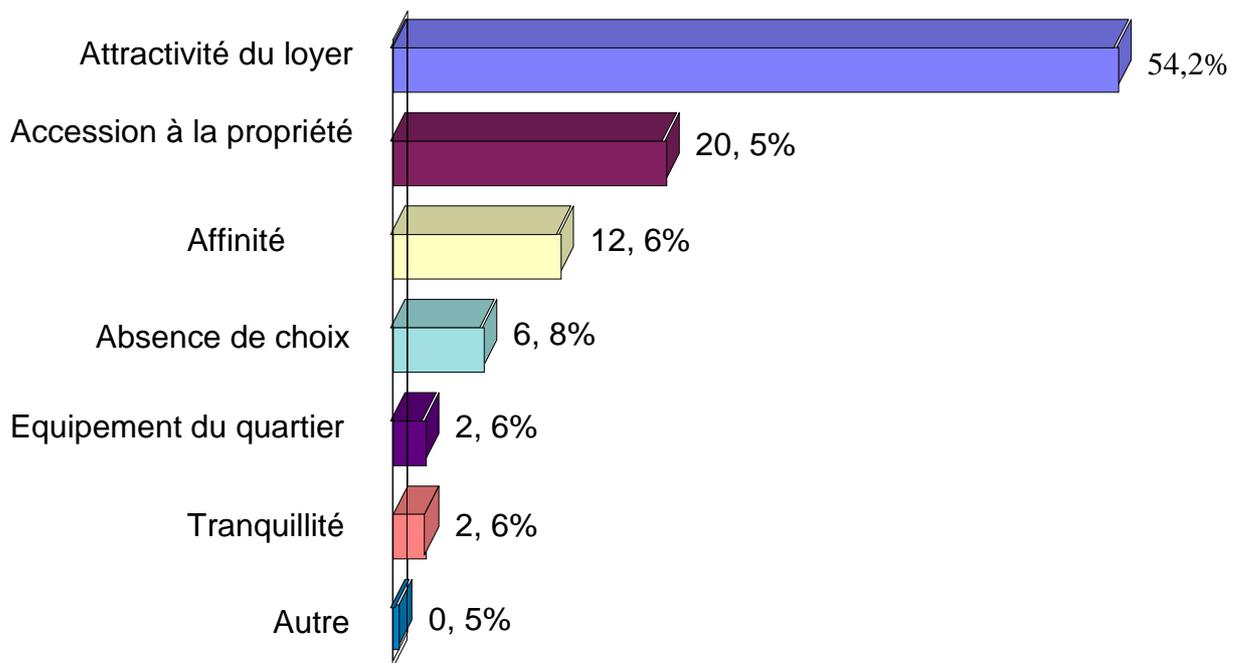
Bien que n'étant pas citée dans les mêmes proportions que le critère de l'attractivité du prix des loyers, l'accession à la propriété pousse un nombre non négligeable de chefs de ménages à élire domicile à El Mina. En effet, la possibilité de devenir

propriétaire est la raison évoquée par seulement un peu plus de 20% des chefs de ménages pour justifier l'insertion résidentielle de leurs foyers dans cette commune. Parmi ceux-là, se trouvent les occupants illégaux qui sont installés essentiellement dans les bidonvilles d'El Mina. Cette commune a été pendant longtemps la cible des squatteurs qui viennent y élire domicile en toute illégalité. Les plus chanceux verront une régularisation de leurs squats, les autres seront le plus souvent transférés vers Riyad. Dans les deux cas, cette occupation illégale du domaine public à El Mina conduit à la possibilité de devenir propriétaire. Cette pratique d'usurpation du sol a été tolérée au départ parce qu'elle répondait à un besoin réel, celui de permettre aux plus démunis de se loger en ville. Elle deviendra par la suite un facteur de spéculation foncière qui va contribuer pour une part importante au développement d'El Mina et de tous les quartiers périphériques de Nouakchott.

Par ailleurs, dans deux quartiers de cette commune d'El Mina, en l'occurrence Socogim PS et Socogim K, beaucoup des chefs de ménages interrogés estiment que leur installation dans cette partie de la ville se justifie par la possibilité d'accéder à la propriété à des coûts raisonnables. En outre, d'une manière générale, à El Mina, notamment dans les deux Socogim mais aussi dans le quartier du sixième arrondissement, on retrouve une forte concentration des populations noires issues des régions de la vallée du fleuve Sénégal. Cette observation nous amène à présumer que lorsque les populations ont la faculté de choisir le lieu de leur insertion résidentielle, il pourrait arriver que certaines mettent parmi les critères de recherche l'envie de se loger dans un quartier où il y a une proportion importante de populations de même origine ethnique ou régionale. En tout cas, l'information qui ressort de notre enquête montre que pas moins de 12% de chefs de ménages enquêtés à El Mina affirment que l'affinité communautaire a compté, dans une certaine mesure, dans le processus du choix de la localisation résidentielle.

Cependant, le niveau d'équipement du quartier de résidence, mais aussi la qualité du cadre de vie de l'environnement immédiat, n'ont semblé pas compter pour beaucoup parmi les critères primordiaux dans les stratégies de la localisation résidentielle. Seulement 5% des chefs de ménages interrogés à El Mina ont justifié, pour ces deux raisons, leur présence sur cette commune. Le graphique suivant permet de récapituler cette analyse sur les raisons ayant motivé les familles à choisir de s'installer dans la commune d'El Mina.

Graphique 6 : Stratégie de localisation résidentielle des ménages à El Mina



Réalisation Y. Diagana, CNRS UMR ESO 6590

Source : Enquête 2007

À l'analyse de ce graphique, nous ne pouvons nous empêcher de remarquer que la desserte par les transports n'est pas considérée comme un élément d'arbitrage important pris en compte par les populations dans leur choix de la localisation

résidentielle dans la commune d'El Mina. Toutefois, les familles installées loin des axes desservis par les transports collectifs, en toute connaissance de cause, estiment que l'enclavement de leur quartier de résidence peut constituer un élément de désagrément lors de leurs déplacements quotidiens. Nous avons eu l'impression à El Mina que les populations n'attribuent pas leur enclavement à la structure spatiale de leur quartier de résidence mais plutôt au déficit global de l'offre de transports et au problème d'organisation du secteur. Avec fatalisme, ils estiment que la situation n'est pas beaucoup meilleure ailleurs. Ceci explique sans doute le peu d'importance que les populations accordent au paramètre de proximité des infrastructures de transports dans la définition de leur choix de résidence.

1-2-4 Accession à la propriété comme principal critère de choix de la localisation résidentielle à Riyad.

Au cours de nos entretiens à Riyad, nous avons pu relever que la volonté de devenir propriétaire de sa résidence a joué pour une part importante dans la décision des familles de venir s'installer dans cette commune. Les 8% des chefs de ménages qui expliquent leur installation à Riyad par le manque d'alternative, ne sont-ils pas tournés vers cette commune parce qu'ils espèrent y avoir plus de possibilité de se faire octroyer une maison ? En tout cas, la plupart des familles qui estiment n'avoir pas eu le choix de s'installer ailleurs qu'à Riyad, sont quand même propriétaires de leur logement. Ces familles sont surtout les anciens expulsés des *kébbas* et *gazras* qui ont su profiter des mesures de recasement. De ce fait, derrière l'absence de choix mise en avant pour justifier la localisation résidentielle à Riyad, il y a en quelque sorte cette volonté de devenir propriétaire de son logement. Parallèlement à cette catégorie, malgré le risque de sous-intégration et de précarité, une importante partie de la population est prête à affronter la relégation à partir du moment où il y a la possibilité d'accéder à la propriété du logement. En effet, ce

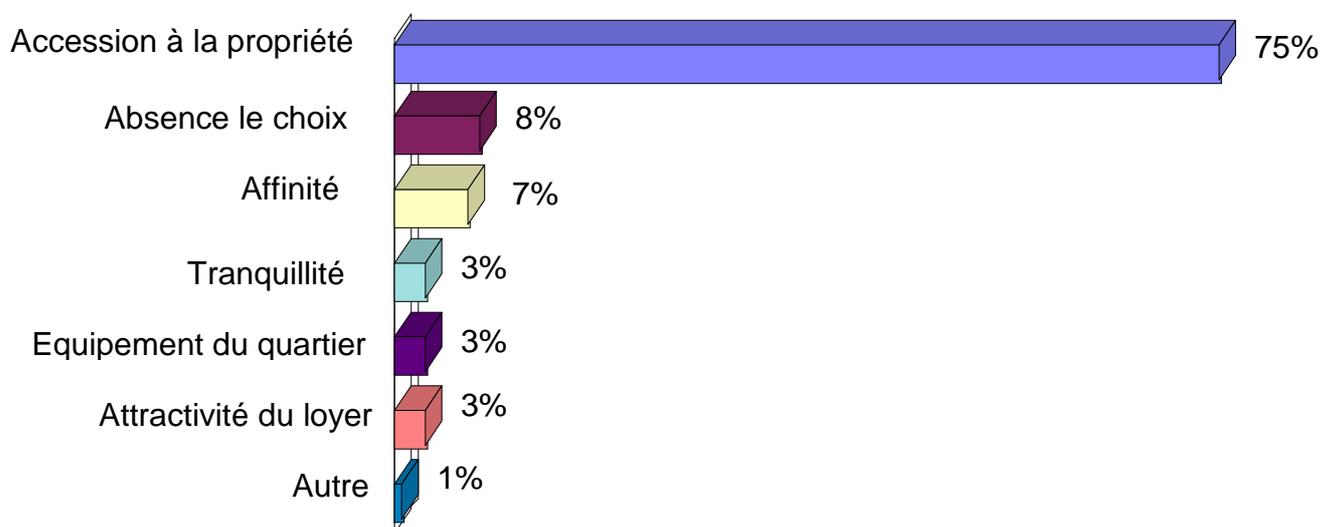
sont 75% des chefs de ménages interrogés qui avouent clairement que le choix de résider à Riyad est avant tout guidé par l'espoir d'accéder à la propriété. Pour ces populations généralement défavorisées, la sécurité foncière prime sur tous les autres critères.

Par ailleurs, contrairement à El Mina où nous avons estimé qu'en plus de la proximité relative au centre-ville, les prix abordables des loyers ont pleinement joué en faveur de la prédominance du statut de locataire, à Riyad, la situation est différente. Dans cette commune, la possibilité de se loger à moindre coût n'a pas suscité pour autant l'arrivée massive des populations. En effet, seulement 3% des chefs de ménages enquêtés affirment avoir choisi de s'installer à Riyad du fait de l'attractivité des prix des loyers. Ce manque d'engouement en faveur de Riyad, amène à se demander si les populations n'ont pas en définitive effectué un arbitrage dans lequel elles préfèrent payer un peu plus cher leurs loyers et disposer des conditions d'accès plus raisonnables à la ville.

Ensuite, il faut noter qu'à Riyad nous avons rencontré des chefs de ménages qui ont mis en avant le besoin de reconstituer le réseau de relations sociales comme le principal critère de leur insertion résidentielle dans cette commune. En effet, ce sont 7% des chefs de ménages qui affirment avoir pris en considération ce paramètre pour venir s'installer à Riyad. Ils sont là parce que des proches leur ont indiqué la possibilité de devenir assez facilement propriétaire de leur demeure. Ils ont suivi ces proches dans leur quête de parcelles ce qui les a conduits jusqu'à Riyad. C'est peut être aussi une méthode subtile mise en œuvre par des familles dans l'éventualité de pouvoir compter à l'occasion sur les solidarités de voisinage. Ainsi, avoir comme voisins des personnes avec lesquelles on partage plus d'affinités en termes d'origine ethnique ou régionale pourrait constituer un atout supplémentaire.

Enfin, avec seulement 6% des familles qui affirment les avoir pris en considération, le niveau d'équipement et le cadre de vie du quartier, tout comme à El Mina, ne constituent pas aux yeux des résidents de Riyad des critères importants qui ont pesé dans leur choix de la localisation résidentielle. Le graphique 7 ci-dessous permet de faire une récapitulation de ce jeu d'arbitrage dans les stratégies de localisation résidentielle mises en œuvre par les ménages à Riyad.

Graphique 7: Stratégie de localisation résidentielle des ménages à Riyad



Réalisation Y. Diagana, CNRS UMR ESO 6590

Source : Enquête 2007

Ce graphique montre sans appel que la principale motivation qui conduit les familles à s'installer à Riyad, sans avoir à se soucier du niveau d'équipement de leur quartier de résidence, demeure de loin cette possibilité de devenir propriétaire. Peu importe que la commune soit peu ou prou desservie par les transports collectifs, cela ne semble pas décourager les familles les plus pauvres en particulier, à condition de disposer de permis d'occuper sur leurs parcelles.

1-2-5 Manque de ressources et attachement à la propriété déterminent

l'enracinement au lieu de résidence.

Le tableau suivant indique qu'à El Mina, parmi les chefs de ménages enquêtés, un peu plus de 62% n'envisagent pas de changer de lieu de résidence dans un futur proche.

Tableau 11: Possibilité de mobilité résidentielle (El Mina).

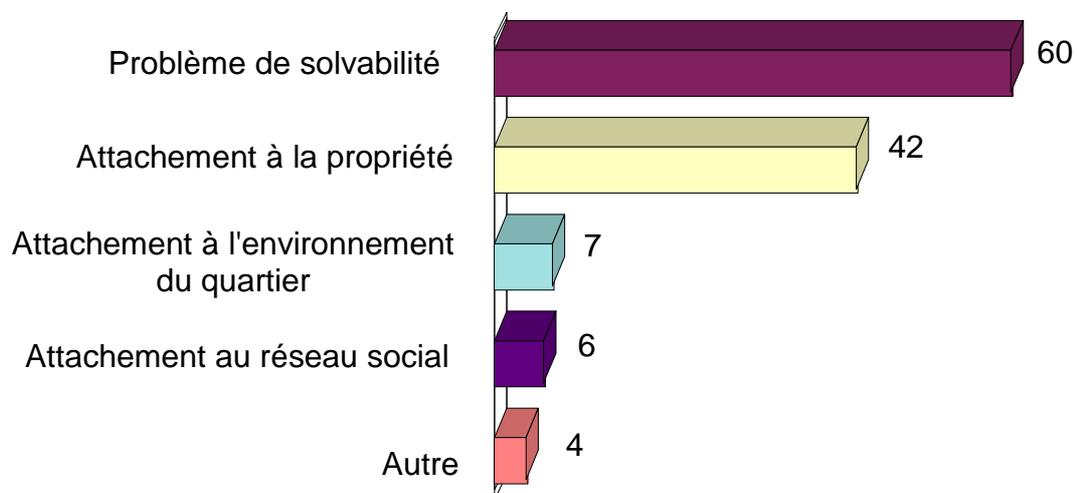
Possibilité de déménagement	Nb. réponses	Fréquence.
Oui	71	37,4%
Non	119	62,6%
TOTAL.	190	100%

Réalisation Y. Diagana, CNRS UMR ESO 6590

Source : Enquête 2007

La principale raison évoquée pour écarter toute idée de mobilité résidentielle est plutôt d'ordre économique. En effet, sur les 119 chefs de ménages qui ne projettent aucun changement de lieu de résidence, 60 d'entre eux justifient cette décision par le manque de moyens. Ensuite, avec 42 citations, l'attachement à la propriété privée du logement constitue aux yeux des chefs de ménages une raison suffisante qui explique leur désir d'enracinement à El Mina. Pour ceux là, il n'est pas question de renoncer à cet avantage même si le niveau d'équipement de leur lieu de résidence n'est pas toujours à la hauteur. Enfin, un nombre limité de résidents estime, quant à eux, que l'attachement à l'environnement général de leur quartier, mais aussi à un réseau de relation sociale peuvent être de nature à les inciter à ne pas changer de lieu de résidence. Le graphique 8 ci-dessous permet de faire une répartition en fonction du nombre de citations, des raisons évoquées par les 119 chefs de ménages (62,6%) pour justifier leur volonté de ne pas envisager leur départ d'El Mina dans un futur proche.

Graphique 8 : Nombre de citations pour chaque raison évoquée pour justifier l'attachement au lieu de résidence à El Mina.



Réalisation Y. Diagana, CNRS UMR ESO 6590

Source : Enquête 2007

Ces principales raisons mises en avant à El Mina par des chefs de ménages contraints, à ce territoire parce que n'ayant pas les moyens de se loger ailleurs, sont très largement partagées par ceux de Riyad se trouvant dans la même configuration. Dans notre enquête, on a pu observer cet attachement assez net au lieu de résidence, même s'il faut le mettre sur le compte de l'absence d'alternative dans la plupart des cas. En effet, en dépit de la situation de sous-intégration et sous-équipement de la commune de Riyad, nombreux sont ceux qui n'envisagent pas pour autant l'éventualité d'une délocalisation résidentielle, comme le montre le tableau suivant.

Tableau 12 : Possibilité de changement de quartier de résidence (Riyad)

Possibilité de déménagement	Nb. réponses	Fréquence.
Oui	21	21,0%
Non	79	79,0%
TOTAL.	100	100%

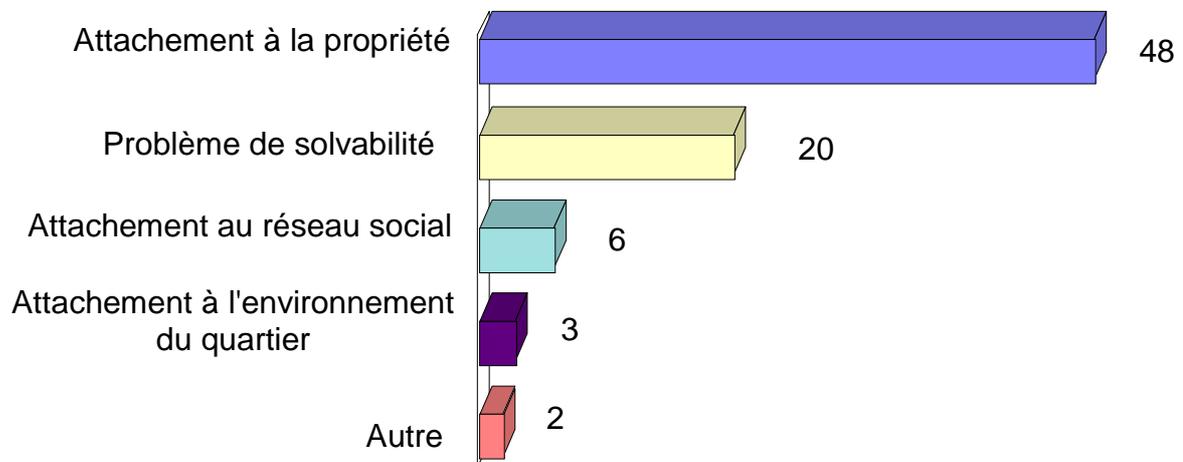
Réalisation Y. Diagana, CNRS UMR ESO 6590

Source : Enquête 2007

Dans ce tableau, on voit qu'une très large proportion des chefs de ménages interrogés affirme ne pas être dans une perspective de mobilité résidentielle. Pour eux, la principale raison qui motive cette décision est avant tout l'attachement au statut de propriétaire qui les a en même temps conduits à s'établir à Riyad au prix d'une forme de relégation. Ainsi, pour les 79 familles ne projetant pas de partir de Riyad, 48 évoquent sans détour la nécessité de ne pas renoncer à la sécurité foncière pour justifier leur choix. En fin de compte, derrière cette volonté de ne pas partir de Riyad, malgré tout ce que cela coûte, ne se cacherait-il pas l'impossibilité de s'acquitter d'un loyer mensuel dans les zones urbaines les plus hospitalières ? En tout état de cause, parmi ces 79 chefs de ménages, 20 mettent clairement en relation leur désir de rester à Riyad avec leur incapacité financière à élire domicile ailleurs, comme propriétaire ou locataire.

Ensuite, viennent loin derrière, les citations ayant trait à l'environnement du quartier, ainsi que la recherche d'affinité d'ordre communautaire, perçus par certains comme étant des facteurs d'enracinement au territoire. Le graphique 9 permet de répartir les ménages en fonction de la principale raison évoquée pour justifier l'absence de projet de délocalisation résidentielle.

Graphique 9 : Nombre de citations pour chaque raison évoquée pour justifier l'attachement au lieu de résidence à Riyad.



Réalisation Y. Diagana, CNRS UMR ESO 6590

Source : Enquête 2007

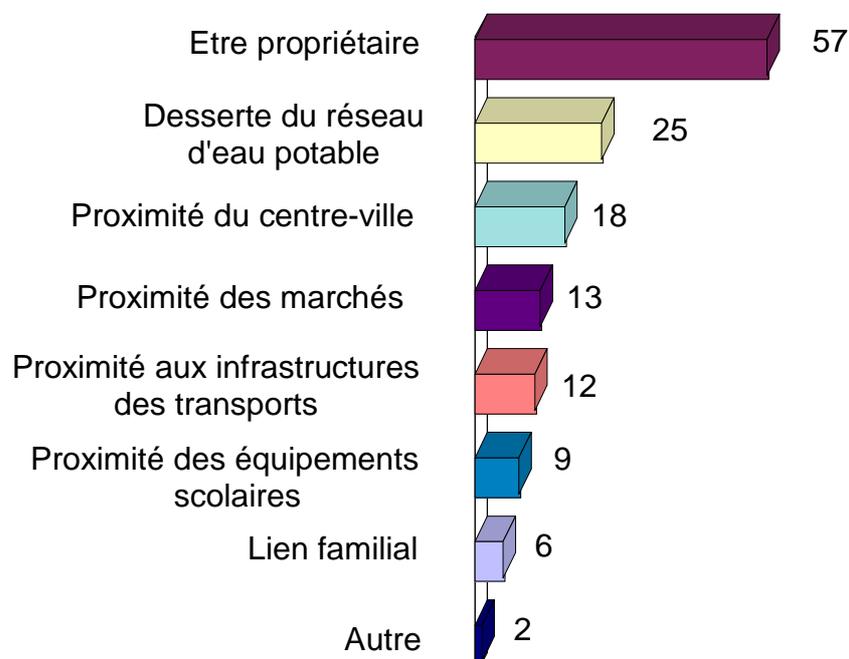
1-2-6 Accession à la propriété, principal motif de la mobilité résidentielle.

Les tableaux 11 et 12 montrent bien qu'à El Mina comme à Riyad que les ménages n'ont qu'une faible propension la mobilité résidentielle. Ces deux communes comptant parmi leurs populations des couches particulièrement défavorisées nous amènent à formuler l'hypothèse d'une relation de cause à effet entre le déficit des ressources et l'assignation au territoire. De ce fait, lorsque les moyens financiers sont limités, les possibilités de mobilité résidentielle s'amenuisent et cela se traduit par une perte de mixité sociale. Néanmoins, à côté de ces ménages, il y a ceux qui espèrent quitter leur commune actuelle de résidence pour aller vers d'autres horizons, mais pas n'importe quel prix. En effet, en recoupant nos informations, on se rend bien compte que les ménages qui sont plutôt favorables à un éventuel changement du lieu de résidence, ne seraient pas pour autant disposés, faute de moyens, à payer ou même à payer plus cher pour une meilleure insertion

résidentielle. Si l'attachement au statut de propriétaire est l'une des sources de motivation qui explique l'enracinement des populations à ces deux communes, l'espoir de pouvoir le devenir est le principal critère avancé par ces candidats au départ.

En effet, à la question de savoir quels seraient les deux principaux critères qui entrent en ligne de compte dans le choix de la localisation future du lieu de la résidence, c'est plutôt le projet de devenir propriétaire qui arrive en tête en nombre de citations, comme le montre le graphique 10. À El Mina pour les 71 chefs de ménages sur les 190 enquêtés, soit 37% (cf tableau 11) qui n'écartent pas le projet de mobilité résidentielle, la possibilité d'accèsion à la propriété est déterminante dans les choix de partir et la localisation du futur lieu de résidence.

Graphique 10 : Nombre de citations pour chaque critère de mobilité résidentielle (El Mina).



Le nombre de citations est supérieur au nombre d'observations du fait de réponses multiples (2 au maximum).

Réalisation Y. Diagana, CNRS UMR ESO 6590

Source : Enquête 2007

La question de l'eau potable se pose avec acuité dans une grande partie de la ville de Nouakchott. Ainsi, nous ne sommes pas surpris d'observer que le niveau de desserte du quartier en eau potable soit cité en deuxième position parmi les critères du choix du futur lieu de résidence. Ceci démontre en effet que le problème de l'eau se révèle être une vraie préoccupation pour de nombreuses familles, d'autant plus que dans notre enquête il n'y a que moins de 10% des ménages s'approvisionnent exclusivement à partir d'un raccordement individuel. De fait, l'approvisionnement en eau de 90% des ménages se fait en partie ou totalité à partir des robinets publics ou par des porteurs d'eau comme le montre le tableau suivant.

Tableau 13 : Mode d'approvisionnement en eau potable à El Mina

Type d'approvisionnement	Nb. réponses	Fréquence.
Porteur d'eau	148	77,9%
Robinet public	24	12,6%
Robinet intérieur	18	9,5%
TOTAL.	190	100%

Réalisation Y. Diagana, CNRS UMR ESO 6590

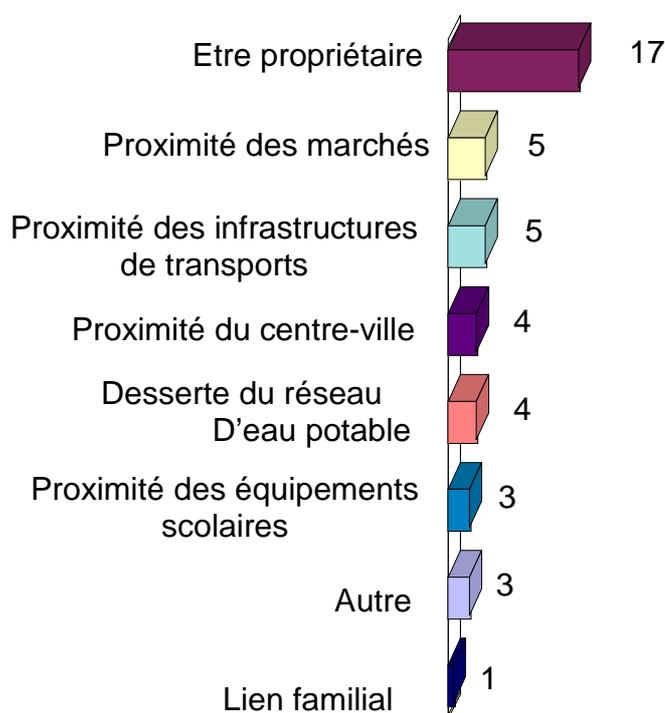
Source : Enquête 2007

Peut être conscients de la forte concentration des ressources urbaines en un lieu et pour atténuer les effets de cette ségrégation spatiale, les candidats au départ émettraient le souhait de ne pas s'éloigner de la partie centrale de la ville, nettement mieux équipée que le reste de la ville. En tout cas, il ressort de notre enquête que ce critère de proximité du centre arrive en troisième position en nombre de citations. Dans ce même ordre d'idée, ils espèrent pouvoir se loger à des distances raisonnables par rapport à certains points forts du système urbain. Cependant, la proximité des équipements scolaires, ainsi que la recherche d'affinité de famille ne

constituent pas des critères primordiaux dans les stratégies de la mobilité résidentielle.

À Riyad, la situation est similaire à celle d'El Mina. En effet, dans cette commune, nombreux sont également ceux qui ne projettent pas de changer le lieu de résidence (cf tableau 12). Ceux qui espèrent le faire malgré tout expliquent que la principale raison qui les pousse à faire ce choix est l'opportunité de devenir propriétaire. En ce sens, ils s'estiment disposés à gagner là où ils ont la possibilité de concrétiser ce projet. Ainsi, dans la commune de Riyad, pour les 21 chefs de ménages sur les 100 enquêtés qui ont émis la possibilité d'entreprendre un déménagement, les citations les plus fréquentes sont celles qui se portent évidemment sur ce critère d'accession à la propriété, comme le montre le graphique 11.

Graphique 11 : Nombre de citations pour chaque critère de mobilité résidentielle (Riyad)



Le nombre de citations est supérieur au nombre d'observations du fait de réponses multiples (2 au maximum).

Réalisation Y. Diagana, CNRS UMR ESO 6590

Source : Enquête 2007

Ce graphique montre que le faible niveau d'équipement, mais aussi la sous-intégration de Riyad ne semblent pas constituer des facteurs de désaffection pour les populations de cette commune. Pourtant, tout concourt à ce que les populations d'un quartier, en proie aux insuffisances de toute sorte, le quittent pour choisir une localisation résidentielle qui leur permette de satisfaire plus facilement leurs besoins en termes de services urbains. De ce point de vue, en raison de ces insuffisances, il aurait été plus cohérent de constater une mobilité résidentielle importante à Riyad, et que, dans le choix du futur quartier de destination, la disponibilité et la proximité des services et équipements urbains prennent une place centrale. Cependant, notre enquête ne nous a pas permis de confirmer cette hypothèse. Tout d'abord, malgré l'ampleur des inconvénients que la localisation résidentielle à Riyad comporte, il se trouve que la proportion des résidents, candidats au départ, reste assez faible (cf tableau 12). Ensuite, ceux qui ont projeté de partir ne mettent pas en avant dans le choix de leur futur quartier, les critères ayant trait au niveau d'équipement du quartier, à la desserte de celui-ci par les transports et à sa proximité par rapport au centre. Le peu de citations portées sur les critères autre que l'accession à la propriété n'équivaut pas au manque d'intérêt des populations à l'égard du niveau d'équipement du quartier, entre autre, dans leurs stratégies de localisation résidentielle, mais en rapport avec leur situation sociale. En effet, parce que les prix du foncier et du loyer évoluent en fonction du niveau d'équipement du quartier, les familles pauvres sont de plus en plus exclues des parties les mieux équipées. Conscients de cette réalité, il n'est donc pas étonnant de constater que les ménages défavorisés ne fondent pas leur stratégie de localisation sur le niveau d'équipement du quartier. Pour ceux là, le plus important est de pouvoir d'abord se loger.

2 - LOCALISATION RESIDENTIELLE ET CONDITIONS DE VIE DES

POPULATIONS

La précarité et plus encore la pauvreté ont été considérées pendant longtemps comme des phénomènes symptomatiques du milieu rural en Mauritanie. Ce n'est pas une aberration car l'aspect aléatoire et la faiblesse des revenus en milieu rural expliquent la vulnérabilité des conditions de vie. En 2006, en Mauritanie, les trois quarts de la population vivant sous le seuil de pauvreté résidaient encore en milieu rural⁵. Cependant, lorsque les familles confrontées à cette réalité s'installent en ville dans l'optique d'une hypothétique amélioration de leurs conditions d'existence, elles apportent avec elles leur situation de dénuement. Le milieu urbain ne répond pas à l'espoir escompté et la pauvreté devient de plus en plus une réalité urbaine. Ces populations essentiellement défavorisées qui tentent l'insertion urbaine, sans disposer des moyens nécessaires pour se loger convenablement, s'installent le plus souvent sur les marges des espaces lotis, dans la précarité la plus absolue. Le manque de préparation de la puissance publique à les accueillir se traduit par la formation, à la périphérie des villes de quartiers précaires qui abritent 35% de la population urbaine⁶. À Nouakchott, ce taux atteint les 44,3% des habitants de la ville⁷.

2-1 Diversité et spatialisation des formes de précarité.

D'une manière générale, la périphérie de Nouakchott est en proie à plusieurs formes de précarité. En fonction de leur mode d'urbanisation, d'organisation et de leur niveau d'équipement, les quartiers périphériques se distinguent les uns des autres par la ou les formes de précarité qui prédominent. En effet, dans ces parties

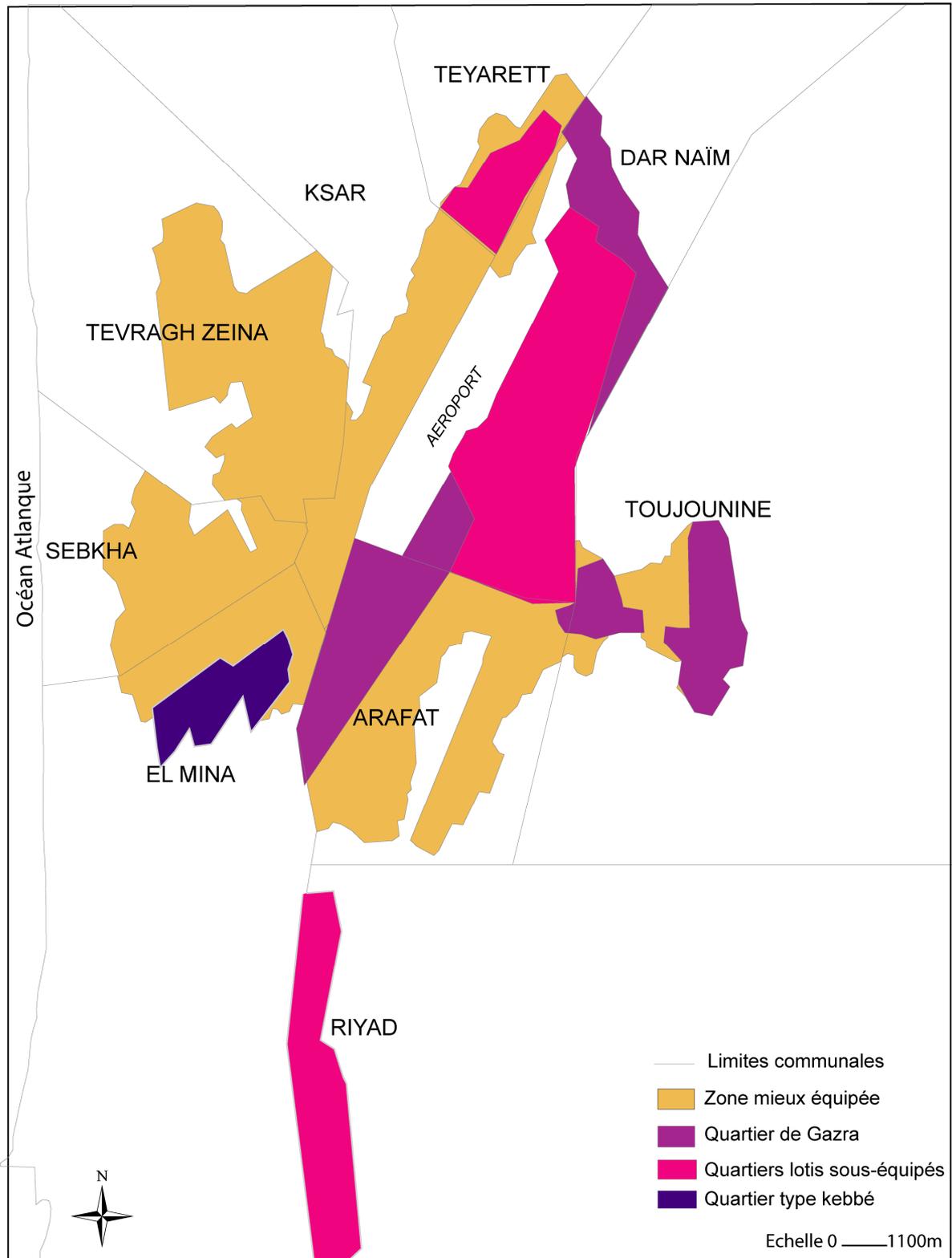
⁵ Cadre stratégique de lutte contre la pauvreté, plan d'action 2006-2010, octobre 2006, p 16

⁶ Cadre stratégique de lutte contre la pauvreté, Janvier 2001

⁷ Étude sur la stratégie de développement des villes de Nouakchott, Nouadhibou et Kaédi (volet : évaluation environnemental et sociale stratégique), Rapport préliminaire A 2003, Décembre 2000, p.8

de la ville, les conditions d'appropriation du foncier, les outils et les techniques de mise en valeur des parcelles, le niveau d'équipement en infrastructures urbaines, contribuent à la précarité en lui donnant diverses formes. La carte suivante permet, de localiser les poches de précarité à Nouakchott selon leurs caractéristiques.

Carte 12 : Localisation des quartiers précaires par rapport aux zones urbaines mieux équipées.



Fond de carte BSA. Réalisation et conception DIAGANA. Y, CNRS UMR 6590

Cette carte montre que ce phénomène de quartiers précaires concerne la plupart des communes de Nouakchott. Ces quartiers se présentent selon la forme dominante de la précarité, sous la forme de *Kébbas* à El Mina, de *Gazra* à Arafat ou à Dar Naïm et de sous-équipement essentiellement à Riyad, mais aussi à Toujounine.

La population de la commune d'El Mina est constituée pour l'essentiel de couches populaires et pauvres. C'est également la commune qui a accueilli les premières *kébbas* de la ville et continue d'abriter aujourd'hui encore, la principale zone de relégation de ce type à Nouakchott. Dans la *kébbas* d'El Mina, la précarité est multiforme. D'abord, l'installation illégale, du fait de l'absence de permis d'occuper, conduit les familles à vivre sous la menace permanente d'expulsion. Cette insécurité foncière est la première source de précarité dans la *kébbas* d'El Mina. En effet, l'absence de certitude d'une attribution officielle des lots annexés ruine les efforts de transformation du bâti en habitat salubre⁸. Autrement dit, pendant la phase d'attente d'une régularisation, tout autant possible qu'incertaine, les familles aménagent sur leurs parcelles des abris de fortune à l'aide de matériaux sommaires issus de la récupération. En même temps, rien indique que ces familles, après obtention de permis d'occuper, soient en capacité d'entreprendre le processus d'amélioration significatif de leurs conditions d'habitation. En définitive, dans la *kébbas* d'El Mina, trois formes de précarité s'articulent, s'entretiennent et conduisent à des situations de vie difficiles : aléas et faible niveau de revenus, précarité de l'habitat et insécurité foncière. De ce point de vue, la localisation résidentielle à El Mina d'une manière générale n'est déjà pas très avantageuse ; à plus forte raison, habiter dans la *Kébbas* est synonyme de précarité de toute sorte.

Pour lutter contre l'une des principales sources de précarité, qui est l'insécurité foncière, il a été envisagé de procéder à la régularisation d'une partie des lots et au

⁸ DIAGANA.I, Mai 2001 Op cit

recasement des populations qui ne pouvant pas bénéficier de cette mesure. Cette opération était indispensable pour engager sur le plan collectif la restructuration du quartier et susciter sur le plan individuel une mutation de l'habitat insalubre. Pour ce faire, une politique a été engagée en 2001 avec la réhabilitation des quartiers précaires et le lancement du programme *Twizé*⁹ pour le financement des micros projets et la création d'emplois¹⁰.

Pour circonscrire l'évolution de la *kébba* d'El Mina, presque toute nouvelle occupation illégale sur le domaine public est suivie d'une expulsion systématique. Cependant, tout l'espace urbain de Nouakchott n'étant pas soumis aux mêmes restrictions, les populations délogées d'El Mina et les spéculateurs fonciers se reportent vers d'autres secteurs pour se livrer à la même pratique d'usurpation du sol. Ce mécanisme assez rodé a conduit à la création des quartiers de type *Gazra* également considérés comme étant des zones de précarité. Contrairement à El Mina au niveau de *kébba* où la précarité est multiforme, dans les *Gazras*, elle est essentiellement foncière. Désormais, les familles qui se laissent aller à cette pratique d'occupation illégale de l'espace public ne sont plus forcément les plus démunies. Cette mutation se traduit également dans les techniques de mise en valeur des parcelles. Si au niveau de la *kébba*, la stratégie adoptée est celle de « l'attente », dans les *Gazras*, celle du « fait accompli » domine. Cette stratégie consiste d'abord à entamer la construction d'une maison en dur sur un terrain illégalement occupé. Par la suite, les intéressés se retournent vers les autorités pour leur soumettre une demande de régularisation motivée par l'investissement effectué dans la construction de la maison. Devant le fait accompli matérialisé par le début de mise en valeur du sol, les autorités finiront le plus souvent par accorder des permis d'occuper en bonne et due forme.

⁹ Mot hassanya (langue locale) qui signifie « travail fait en commun par des groupes solidaires » où l'on s'entraide

¹⁰ La politique nationale d'amélioration des quartiers précaires en Mauritanie, bulletin Ville en développement N° 60-61, Juin-septembre 2003, p14-16

Contrairement à la *kébbba* et à la *Gazra*, les habitants des quartiers lotis sous-équipés bénéficient d'un avantage majeur, celui de disposer d'une situation foncière formelle. L'habitat s'y transforme lentement par le remplacement d'abris sommaires et au gré de la solvabilité des occupants. La commune de Riyad est la meilleure illustration de cette réalité. Dans cette commune, bien que pauvres, les populations sont pour l'essentiel propriétaires de leurs parcelles. De ce fait, elles ne sont pas concernées par l'insécurité foncière. Cela constitue un atout de taille surtout en situation de pauvreté. À Riyad, la précarité est surtout symbolisée par le niveau d'équipement du quartier en infrastructures urbaines. Contrairement aux quartiers de type *Kébbba* ou *Gazra* où la proximité des quartiers équipés, confère aux populations la possibilité d'accéder plus facilement aux ressources urbaines, dans les quartiers sous-équipés l'isolement constitue pour les habitants une source évidente de précarité. De toute évidence, toute action entreprise pour améliorer les conditions de vie des populations à Riyad doit nécessairement s'attaquer à la sous-intégration qui est la principale source de précarité au niveau de cette commune.

2-2 État des lieux de l'offre urbaine à El Mina et à Riyad.

L'un des faits majeurs de l'urbanisation de Nouakchott est la discordance entre la production de l'espace urbain et la réalisation des infrastructures et équipements publics. L'offre urbaine est non seulement insuffisante, mais répartie de manière très inégalitaire entre les quartiers. De ce fait, en dehors des quartiers résidentiels, au fur et à mesure que l'on s'éloigne du centre qui bénéficie d'un niveau d'équipement assez satisfaisant, le déficit de l'offre urbaine devient de plus en plus pressant. Au-delà de ce constat et d'une analyse spatiale pour localiser les équipements, il est intéressant de recueillir le sentiment des populations qui pratiquent le territoire pour mieux se rendre compte de leur perception quant à la disponibilité de l'offre urbaine au niveau du lieu de résidence.

2-2-1 Sous-équipement, un sentiment largement partagé.

En se référant à la carte précédente, on observe qu'une importante partie de la commune d'El Mina est considérée parmi les secteurs les mieux équipés de la ville. Cependant, les populations ne semblent pas valider cette observation. En effet, au cours de notre enquête, comme le montre le tableau suivant, nous avons pu observer que la grande majorité des chefs de ménages rencontrés ne trouvent pas que leur quartier soit bien équipé.

Tableau 14 : Opinion sur le niveau d'équipement du quartier de résidence (El Mina)

Réalisation Y. Diagana, CNRS UMR ESO 6590

	Nb. réponses	Fréquence.
Plutôt mal équipé	154	81,1%
Assez bien équipé	20	10,5%
Très bien équipé	16	8,4%
TOTAL.	190	100%

Source : Enquête 2007

Moins de 20% seulement des chefs de ménages ont une opinion positive par rapport au niveau d'équipement de leur quartier de résidence à El Mina. Le nombre élevé des ménages qui soutient l'opinion contraire conduit à s'interroger non pas sur la quantité de l'offre urbaine, mais sur la façon dont celle-ci est répartie au niveau de la commune. Cela est d'autant plus indispensable qu'il y a une certaine polarisation des équipements par endroit. Étant donné qu'El Mina est une des communes les plus vastes de Nouakchott, cette polarisation produit très vite des situations de déséquilibres, qui peuvent être problématiques pour les ménages situés loin des points forts du territoire.

Dans la commune de Riyad, l'opinion des ménages sur le niveau d'équipement de leur lieu de résidence est encore plus tranchée. Comme nous pouvons le voir dans le tableau suivant, ils sont seulement 12% à penser que leur quartier est bien pourvu en termes d'équipements et d'infrastructures urbaines.

Tableau 15 : Opinion sur le niveau d'équipement du quartier de résidence (Riyad).

	Nb. réponses	Fréquence.
Plutôt mal équipé	88	88,0%
Assez bien équipé	9	9,0%
Très bien équipé	3	3,0%
TOTAL.	100	100%

Réalisation Y. Diagana, CNRS UMR ESO 6590

Source : Enquête 2007

Ce tableau 15 témoigne de l'état de sous-équipement de la commune et de toutes les difficultés que cela suppose dans la vie quotidienne des populations pour satisfaire les besoins les plus élémentaires en termes de services urbains. Ce sous-équipement ne saurait être un problème insurmontable si les quartiers étaient bien desservis par les transports et si les populations disposaient des ressources suffisantes leur permettant de se soustraire plus facilement à l'isolement et d'accéder dans les meilleures conditions aux services localisés hors de la commune.

2-2-2 Des difficultés réelles à être desservi par les services urbains

Au-delà de l'opinion de sous-équipement général du lieu de résidence largement partagée aussi bien à El Mina qu'à Riyad, notre enquête nous a permis de relever la nature des équipements dont le déficit est fortement ressenti par les ménages. Les populations se sentent délaissées par les pouvoirs publics qui tardent à investir dans la réalisation des infrastructures pour améliorer leurs conditions de vie. Elles sont d'autant plus critiques en observant que dans des quartiers résidentiels plus

aisés, la puissance publique ne ménage aucun effort pour répondre aux besoins des populations. De ce point de vue, les populations d'El Mina ou de Riyad n'ont sans doute pas tort de constater la lenteur des autorités à engager d'ambitieux projets de réhabilitation et de mise à niveau de l'équipement de leur quartier. De toute évidence, c'est bien le rôle de la collectivité d'acheminer vers les populations les services indispensables à leur vie quotidienne.

À El Mina, à la question de savoir quels sont les équipements et les services urbains qui manquent le plus à la commune, les ménages ont mis le service de l'eau et celui des transports en tête de leurs préoccupations. En effet, lorsque nous leur avons demandé de préciser deux équipements ou services urbains qu'ils estiment sous-représentés au sein de leur quartier de résidence, sur les 190 chefs de ménages enquêtés, 115 ont pointé du doigt, dans un premier temps, le manque d'eau. Vient ensuite le déficit de l'offre de transports qui est cité 65 fois. Le tableau suivant permet de faire pour chaque équipement ou service urbain concerné, la distribution des réponses faites par les chefs de ménages, pour exprimer le faible niveau de l'offre urbaine de leur lieu de résidence.

Tableau 16 : Fréquence de citations pour les équipements et les services sous représentés à El Mina

Offre urbaine	Nb. réponses	Fréquence.
Service de l'eau	115	60,5%
Transports publics	65	34,2%
Équipements scolaires	62	32,6%
Équipements sanitaires	50	26,3%
Centres commerciaux	48	25,3%
Assainissement	40	21,1%
TOTAL.	190	

Le nombre de citations est supérieur au nombre d'observations du fait de réponses multiples (2 au maximum).

Réalisation Y. Diagana, CNRS UMR ESO 6590

Source : Enquête 2007

Ce tableau 16 montre que l'attente des populations est grande vis-à-vis de la mise à niveau de l'offre urbaine de leur quartier de résidence. Aussi paradoxal que cela puisse paraître, la commune d'El Mina dispose de l'un des plus grands marchés de la ville et de plus est reliée au centre par la principale ligne de transport collectif urbain. Pourtant cela n'a pas empêché les ménages de désigner ces équipements parmi ceux qui sont sous-représentés. L'observation du terrain permet de constater une concentration dans le même secteur du marché, du centre de santé, du centre d'état civil, de la mairie. C'est à ce niveau aussi que s'articule la desserte de la commune par les transports. Cette concentration de l'offre urbaine disponible est sans doute la principale raison pour laquelle un bon nombre de ménages estime que leur lieu de résidence comme est sous équipé.

En s'intéressant au cas de Riyad, l'observateur est très vite frappé par le faible dynamisme interne de cette commune. L'état de sous-équipement a atteint un tel

niveau que les populations sont tenues dans une forme de dépendance presque absolue par rapport aux quartiers les plus proches. Au cours d'un entretien avec le maire de la commune en avril 2007, ce dernier nous apprend qu'il est à la tête d'une collectivité qui manque de l'essentiel. Il cite pêle-mêle, les problèmes des transports publics, d'acheminement d'eau potable, manque d'établissements secondaires, un centre de santé à très mal équipé. À ce propos, pour anecdote, le maire raconte que parce que la maternité n'est pas fonctionnelle, on fait parfois appel à lui certains soirs pour amener en ville une femme sur le point d'accoucher. En somme, le déficit de ressources urbaines à Riyad a pour conséquence que la réalisation des activités les plus banales de la vie quotidienne, telles que faire ses courses, se soigner, chercher du travail, les populations sont obligées de se tourner vers les communes voisines et le centre-ville notamment.

Pour ce qui est de l'identification des équipements ou des services urbains qui manquent le plus à Riyad, les populations semblent être préoccupées avant tout par la question de leurs déplacements vers la ville. Une situation qui n'est pas surprenante eu égard à l'éloignement et aux difficiles conditions d'accessibilité à la ville. Tout comme à El Mina, à Riyad la question de l'adduction au réseau d'eau potable est centrale. Il ressort de notre enquête auprès de 100 ménages à Riyad que le transport a été le plus cité pour être le service qui fait le plus défaut aux populations. Il est suivi de près par celui de l'eau. En troisième position en nombre de citations, les interviewés ont souligné l'absence d'un grand centre commercial comme un handicap pour le dynamisme économique de leur commune. Le tableau suivant permet de faire la distribution des réponses portées sur chaque équipement ou service urbain pour rendre compte du déficit de l'offre urbaine sur la commune de Riyad.

Tableau 17 : Fréquence de réponses pour équipements et services sous représentés à Riyad

Offre urbaine	Nb. réponses	Fréquence.
Transports publics	54	54,0%
Service de l'eau	48	48,0%
Centres commerciaux	39	39,0%
Équipements sanitaires	29	29,0%
Équipements scolaires	24	24,0%
Assainissement	6	6,0%
TOTAL.	100	

Le nombre de citations est supérieur au nombre d'observations du fait de réponses multiples (2 au maximum).

Réalisation Y. Diagana, CNRS UMR ESO 6590

Source : Enquête 2007

2-2-3 Difficultés réelles pour atteindre les services et équipements urbains.

Lorsque l'offre urbaine en termes d'équipements et de services urbains n'est pas acheminée convenablement, les populations doivent se donner les moyens d'aller la chercher là où elle se trouve. Cela pose la question de l'accès aux ressources urbaines qui est fondamentale surtout pour les populations doublement handicapées par la localisation résidentielle excentrée, et par le dysfonctionnement du système de transport. De toute évidence, mise à part l'insuffisance des services d'eau et d'assainissement, toute situation de sous-équipement d'un territoire est susceptible de conduire les habitants à entrer dans une relation de dépendance étroite vis-à-vis d'autres territoires dans lesquels ces derniers espèrent combler leur insatisfaction. De ce point de vue, après avoir mesuré le degré d'insuffisance au sein du territoire, il est opportun de faire le point sur leurs conditions d'accès aux différents types de services et équipements urbains localisés en dehors du quartier de résidence.

Le volet de notre enquête consacré à cette question révèle que les populations éprouvent des réelles difficultés pour accéder aux équipements et services urbains situés hors du lieu de résidence. En effet, à El Mina, c'est presque 75% des chefs de ménages enquêtés qui estiment qu'ils ont eux-mêmes, ainsi que les membres de leurs foyers, des difficultés lorsqu'ils essaient de se mettre en relation avec les services et équipements de base localisés ailleurs.

Tableau 18 : Avis par rapport aux conditions d'accès aux ressources urbaines à partir d'El Mina

	Nb. réponses	Fréquence.
Mauvaise	142	74,7%
Bonne	48	25,3%
TOTAL.	190	100%

Réalisation Y. Diagana, CNRS UMR ESO 6590

Source : Enquête 2007

La situation est encore plus critique à Riyad : c'est moins de 15% seulement de la population enquêtée qui estiment n'avoir pas de difficulté particulière pour accéder aux ressources urbaines indisponibles sur leur commune. Autrement, pour la grande majorité de la population concernée, comme le montre le tableau suivant, l'accessibilité à des services disponibles dans le centre-ville ou dans les communes voisines, par exemple, peut ressembler à un vrai parcours du combattant.

Tableau 19 : Avis par rapport aux conditions d'accès aux ressources urbaines à partir de Riyad.

	Nb. réponses	Fréquence.
Mauvaise	86	86,0%
Bonne	14	14,0%
TOTAL.	100	100%

Réalisation Y. Diagana, CNRS UMR ESO 6590

Source : Enquête 2007

Les deux tableaux précédents permettent de mettre en évidence à la fois l'importance du déséquilibre territorial et l'ampleur des difficultés d'accessibilité. Les populations risquent un repli sur les pratiques spatiales de proximité, si rien n'est fait pour rendre plus faciles leurs conditions d'accès à la ville et à ses possibilités diversifiées.

2-2-4 Nature des difficultés d'accessibilité.

À El Mina aussi bien qu'à Riyad, les populations subissent au quotidien les conséquences de la répartition inéquitable de l'offre urbaine. Pour s'y soustraire, elles se heurtent à des difficultés de diverses natures. En effet, ne trouvant pas de solution dans leur lieu de résidence, les populations de ces deux communes privilégient massivement le centre-ville pour satisfaire leurs besoins en termes de services et équipements de base.

Tableau 20 : Lieu de prédilection des populations en quête de services et équipements de base.

Localisation	Riyad		El Mina	
	Nb. réponses	Fréquence.	Nb. réponses	Fréquence.
Centre-ville	76	76,0%	132	69,5%
Ailleurs	24	24,0%	58	30,5%
TOTAL.	100	100%	190	190

Réalisation Y. Diagana, CNRS UMR ESO 6590

Source : Enquête 2007

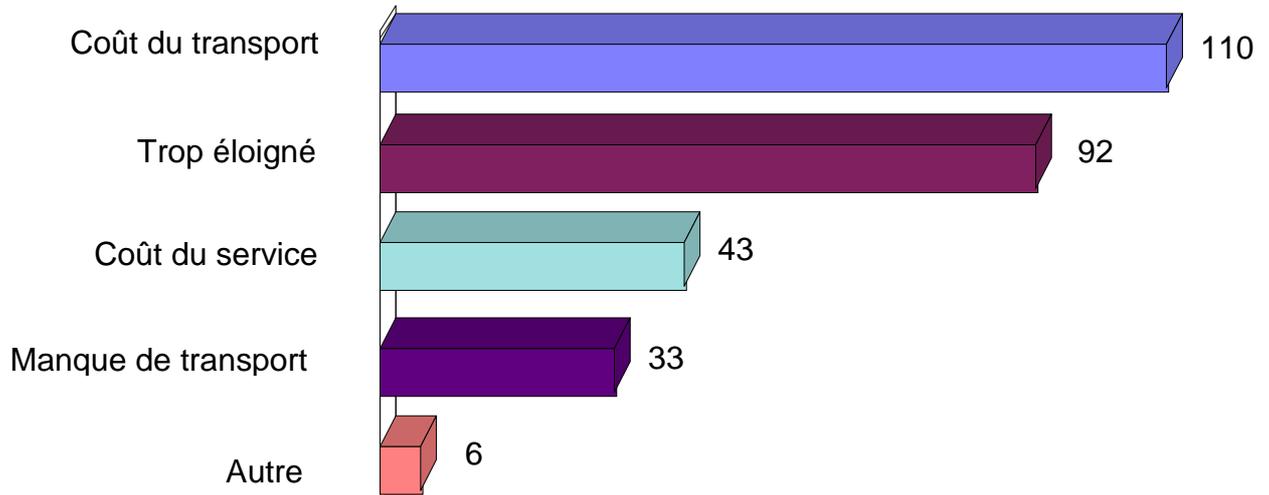
Comme le montre ce tableau, la plupart des chefs de ménages interrogés affirment avoir l'habitude, eux, ainsi que les membres de leur foyer, de se rendre dans les quartiers du centre-ville pour accéder à tel ou tel autre service de base et non sans difficultés.

Pour approfondir la réflexion autour de la question d'accessibilité, nous avons tenu à répertorier les principaux éléments qui peuvent constituer un frein à la volonté des populations d'accéder aux ressources urbaines d'une manière générale. Ainsi, pour rendre compte de la nature des difficultés ressenties à chaque fois que l'insuffisance territoriale impose des échanges entre les espaces urbains, nous avons tenté de recueillir directement les impressions des populations à ce sujet.

À El Mina, à la question de savoir quelles étaient les deux principales difficultés rencontrées lors de l'accès aux services et équipements de base localisés en dehors de la commune, il se révèle que le paramètre de coût du transport et celui de l'éloignement arrivent en tête des préoccupations. Le graphique suivant, en permettant de faire la distribution des réponses fournies par la population enquêtée par rapport à chaque élément d'obstacle, amène à comprendre l'ampleur et la

hiérarchie de la difficulté que rencontrent les uns et les autres dans leur accès à l'offre urbaine indisponible au niveau de leur lieu de résidence.

Graphique 12 : Les différents niveaux de difficulté d'accès à l'offre urbaine pour les populations d'El Mina



Le nombre de citations est supérieur au nombre d'observations du fait de réponses multiples (2 au maximum).

Réalisation Y. Diagana, CNRS UMR ESO 6590

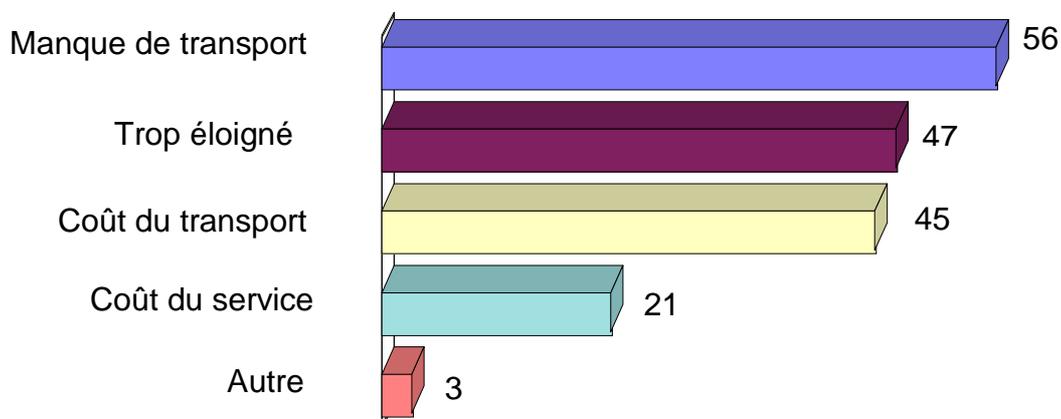
Source : Enquête 2007

Ce graphique 12 montre que sur les 142 chefs de ménages qui estiment, eux-mêmes ainsi que les membres de leurs foyers, avoir des difficultés pour profiter suffisamment des services et équipements urbains de base (cf tableau 18), 110 évoquent le coût de transport pour s'y rendre comme la première des contraintes qui entravent cette volonté. Ensuite, ils sont 92 à expliquer leur difficulté d'accès à ces ressources par l'éloignement, qui est de nature à contribuer à l'allongement des distances de déplacement. Par ailleurs, lorsque les ménages arrivent à vaincre l'éloignement par quelques moyens que ce soient pour accéder aux services et équipements, se pose la question de leur solvabilité. En effet, il ne suffit pas de pouvoir se rendre à l'hôpital pour être en mesure d'assumer les coûts liés au traitement, il en va de même pour les démarches administratives. À ce sujet, 43 chefs de ménages estiment qu'au-delà du paramètre de transport et d'éloignement,

c'est surtout le manque de ressources financières qui peut être de nature à saper leur volonté d'accéder aux services et équipements de base localisés en dehors du lieu de résidence. Enfin, une proportion non négligeable des ménages estime que le déficit de l'offre de transport explique en partie les mauvaises conditions d'accès à la ville et à ses opportunités.

Pour apprécier les conditions d'accessibilité à la ville pour les populations de Riyad, notre enquête indique que les préoccupations en rapport avec le déplacement constituent, globalement, les principales sources de difficultés. À ce titre, l'aspect excentré et étalé de la commune, mais aussi la faiblesse générale du niveau de vie de ses populations, découragent les opérateurs de proposer une offre de transport suffisante, du fait du problème de rentabilité du service. Ceci n'est pas de nature à améliorer les conditions d'accessibilité. De ce fait, les difficultés d'accessibilité des populations de Riyad à la ville et à ses ressources s'expriment avant tout en termes de problème de transport. Le graphique 13 suivant fait la synthèse des difficultés rencontrées par les populations lorsqu'elles aspirent à se mettre en relation avec les services et les équipements localisés hors de leur quartier de résidence.

Graphique 13 : Les différents niveaux de difficulté d'accès à l'offre urbaine pour les populations Riyad



Le nombre de citations est supérieur au nombre d'observations du fait de réponses multiples (2 au maximum).

Réalisation Y. Diagana, CNRS UMR ESO 6590

Source : Enquête 2007

Contrairement à El Mina, à Riyad c'est d'abord le manque de transport qui est cité en premier pour être la difficulté qui empêche les populations de jouir de la ville d'une manière générale. Pour cause, en l'absence d'un service public de transport, la desserte du territoire urbain est du ressort des seuls opérateurs privés. Ces derniers ne prenant en compte que la seule notion de la rentabilité économique, les populations de Riyad sont fortement pénalisées par cette organisation. De ce fait, 86 chefs de ménages sur les 100 enquêtés (cf tableau 19) éprouvent des problèmes à accéder aux ressources urbaines dont leur quartier est dépourvu. 56 mettent en avant le manque de transport comme un facteur qui contribue à amplifier leurs difficultés d'accessibilité.

À Nouakchott, le coût du service de transport collectif n'est pas proportionnel à la distance parcourue et en même temps il y a une diminution remarquable de la densité de la demande de transport au fur à mesure que l'on s'éloigne des parties centrales. Ces deux paramètres contribuent à rendre peu rentable la desserte des parties périphériques parce que les coûts de la production du service ne sont pas

couverts par les recettes. Ce rapport distance/coût, défavorable aux opérateurs, se traduit par une diminution des solutions de mobilité lorsqu'une certaine distance est franchie à partir du centre. Les populations de Riyad, une commune qui s'est développée loin de la ville et en rupture avec le tissu urbain, doivent se débrouiller au quotidien pour faire face au manque d'offre de transport. Cet éloignement du lieu de résidence par rapport aux ressources urbaines a été cité par les chefs de ménages, en deuxième position juste derrière le manque de transport, comme l'une des deux difficultés qui restreignent leur accès aux services et équipements urbains.

Enfin, la capacité à pouvoir assumer les coûts des différents services urbains, le transport compris, permet de comprendre le rapport des populations au territoire. À ce titre, les plus pauvres ont plus de difficultés à accéder aux transports et aux autres services urbains. De ce point de vue, 66 chefs de ménages, parmi la population enquêtée, estiment que le manque de ressources financières explique pour beaucoup leurs difficultés d'accessibilité aux services et équipements urbains localisés en dehors de leur lieu de résidence.

3- MOBILITE QUOTIDIENNE ET ACCES AUX TRANSPORTS URBAINS.

La mobilité est indispensable pour la maîtrise du territoire. Elle permet de rendre compte du rapport des uns et des autres à l'espace. Néanmoins, la force de ce rapport au territoire est fonction de la capacité des individus se soustraire aux contraintes susceptibles de peser sur leur mobilité. Par exemple, l'aptitude à vaincre l'éloignement et la relégation spatiale est un indicateur important pour apprécier le degré d'insertion dans la vie urbaine par la mobilité. De ce point de vue, les possibilités offertes par l'accès aux transports permettent d'accroître les potentialités de partir plus loin dans le territoire et plus vite par la même occasion. En fin de compte, l'étendue du territoire de la mobilité, est pour une partie

importante définie par la faculté de dominer les distances. De ce fait, les transports jouent un rôle fondamental parce qu'ils permettent aux individus de redessiner l'espace dans lequel se déroulent leurs activités quotidiennes. La possibilité offerte par l'accès aux transports est un vecteur d'inégalités par rapport à la mobilité de tous les jours. En effet, puisque les inégalités d'accès aux transports se répercutent incontestablement sur le niveau de mobilité et sur la richesse des pratiques spatiales, elles déterminent le niveau d'intégration urbaine des populations. C'est pour cette raison qu'il faut établir une relation forte entre l'intégration urbaine et le niveau de mobilité. Il va de soi que, ceux qui, résidant à proximité de la desserte, ou ayant une situation financière suffisante, disposent d'un accès facile aux transports, ont potentiellement un niveau de mobilité global plus important et une pratique de la ville plus riche.

3-1 Localisations résidentielles et desserte de l'espace par les transports.

Dans une même ville, il peut arriver que le volume de la demande de transport ne soit pas identique pour tous les quartiers. En effet, en fonction de l'organisation spatiale, des dynamiques internes propres à chaque entité urbaine, la demande de transport est différente. Pour un meilleur fonctionnement du système de transport, la répartition de l'offre disponible doit s'adapter à cet état de fait. C'est de la répartition équitable de l'offre de transport qu'il s'agit plutôt que de la répartition égalitaire de celle-ci, qui n'est pas de toute évidence appropriée compte tenu de l'aspect hétérogène des territoires. Ce mécanisme de répartition équitable de l'offre sur lequel est fondé le modèle de service public de transport, conçoit la mobilité comme étant un droit fondamental. Le système est organisé de telle sorte que, quelle que soit la localisation résidentielle, un niveau minimum d'accès aux transports soit garanti aux habitants. Cela n'est naturellement possible que si l'offre de transport existe en quantité suffisante et que s'il y a une autorité organisatrice qui veille à ce que la desserte soit faite sur une base équitable et non pas sur la seule

logique de rentabilité économique. Or, à Nouakchott, l'offre de transport est insuffisante et la desserte de l'espace est faite de manière très préférentielle. Ceci aboutit à une dégradation drastique des conditions de déplacements et des possibilités de mobilité qui s'amenuisent dans les quartiers de Riyad pour ne prendre que cet exemple là.

3-1-1 Fortes inégalités dans la desserte des transports, en fonction de la

localisation résidentielle.

L'accès aux transports est un bon indicateur pour apprécier le niveau de mobilité de chaque individu. Cependant, cet indicateur, aussi intéressant soit-il, n'est pertinent que si la desserte de l'espace est assurée correctement. À défaut, il serait impératif de s'orienter vers d'autres paramètres qui seraient à même d'apporter des éléments de compréhension pour déceler le comportement de mobilité. Ce recentrage de l'analyse est nécessaire, d'autant plus que l'accès aux transports, comme élément d'appréciation du niveau de mobilité, est vidé de sa substance, dès lors que l'offre est insuffisante et inégalement répartie. Dans ces conditions, bien plus que l'accès physique aux transports, l'accent devrait être mis sur la manière dont l'espace urbain est desservi, qui est en fin de compte un indicateur éminemment important pour appréhender les conditions de mobilité des populations. À ce propos, si tant est que les possibilités financières pour solliciter le service de transport existent, les individus ne disposeraient pas des mêmes solutions de mobilité tant qu'il n'y aurait pas de répartition équitable de l'offre de transport. En somme, l'accès aux transports, avant d'être une affaire de disponibilité des ressources financières, dépend d'abord de l'accessibilité du quartier de résidence. Le décalage sans cesse grandissant entre le développement spatial de la ville de Nouakchott et la croissance des capacités de transports urbains ne fait que renforcer les inégalités dans la desserte des quartiers. Cela aggrave davantage les

difficultés de déplacements pour les populations de certaines parties excentrées de la ville.

La desserte de la ville de Nouakchott est assurée suivant un réseau radial qui ne pénètre pas dans les quartiers. Une situation qui pénalise les habitants localisés loin des principaux axes de communication correspondant aux lignes de transports collectifs. Cette configuration du réseau de transport est porteuse d'inégalités importantes, en fonction non seulement de la localisation du quartier de résidence, mais aussi de celle du ménage par rapport au réseau de transport. Ce fait est général à tout l'espace urbain de Nouakchott et prend un caractère particulier à El Mina, se traduisant par un enclavement de certains quartiers en pleine ville et à Riyad, qui est doublement pénalisée par l'inadaptation de la desserte et le déficit important de l'offre de transport.

Notre enquête met en évidence que les populations, aussi bien à El Mina qu'à Riyad, partagent globalement l'idée que leur quartier de résidence est pénalisé par la configuration actuelle du réseau de transports collectifs. En effet, pour ce qui est d'El Mina, des ménages auprès desquels nos entretiens ont été menés, nous avons pu nous rendre compte de l'ampleur des inégalités entre les populations par rapport à la desserte spatiale. Le tableau suivant montre l'avis des chefs de ménages par rapport à la desserte de leur quartier. Ainsi, à la question de savoir si le quartier est bien desservi ou pas par les transports collectifs, la réponse apportée en dit long sur le déficit de l'offre et de l'inégale répartition de celle-ci. Avec plus de 70% des ménages enquêtés qui estiment que leur quartier n'est que peu ou pas desservi, c'est une bonne partie de la population d'El Mina qui se sent lésée par la façon dont le service de transport est assuré à Nouakchott.

Tableau 21 : Avis des habitants sur l'état de la desserte de leur quartier de résidence.

	El Mina		Riyad	
	Nb. réponses	Fréquence.	Nb. réponses	Fréquence.
Bonne	54	28,4%	23	23%
Mauvaise	136	71,6%	77	77%
TOTAL.	190	100%	100	100%

Réalisation Y. Diagana, CNRS UMR ESO 6590

Source : Enquête 2007

La situation n'est pas bien meilleure à Riyad. Les difficultés qu'ont ses populations, ne serait-ce que pour accéder à la ville, témoignent du dysfonctionnement du système de transport. Pourtant, le principal axe de communication, le long duquel la commune s'est développée, offre à Riyad la possibilité d'être reliée à El Mina et à la partie centrale de la ville par deux lignes de minibus. Malgré cette situation théoriquement avantageuse, la majorité de la population enquêtée à Riyad évoque la faiblesse du niveau de la desserte pour expliquer les problèmes rencontrés au cours de leurs déplacements quotidiens (tableau 21). En fin de compte, n'est ce pas l'affaissement du niveau de l'offre en bout de réseau, pour des questions de rentabilité, qui explique le mieux les difficultés de déplacements, que le simple problème de desserte par les transports ? En tout cas, face à l'absence de service public de transport, les logiques individuelles d'exploitation sont telles qu'on serait tenté de mettre la faible fréquence des transports constatée sur le compte de la marginalisation périphérique de Riyad, ce qui découragerait les transporteurs d'opérer dans cette partie de la ville.

La commune de Riyad, à l'heure actuelle, se résume à une bande qui s'étire le long de l'axe utilisé par les transports collectifs. Cette polarisation de l'urbanisation autour de cette infrastructure réduit potentiellement les distances pour accéder au

réseau de transports. Ce paramètre de distance moyenne au réseau de transports est un indicateur déterminant qui permet de mesurer la qualité de la desserte d'un territoire. L'observation cartographique permet de se rendre compte qu'eu égard à la configuration allongée de cette commune, même pour les ménages les plus excentrés, les distances pour atteindre les lignes des minibus restent raisonnables. De ce point de vue, nous pouvons émettre l'hypothèse que Riyad bénéficierait d'une meilleure accessibilité spatiale par les transports collectifs qu'El Mina. Seulement, il ne suffit pas simplement qu'un espace soit potentiellement bien accessible pour que les conditions de mobilité des populations qui y résident deviennent plus faciles. Cela dépend plutôt de la fréquence des transports que le réseau est susceptible de drainer et donc de la quantité de l'offre destinée à ce territoire. Cette quantité d'offre dépend elle-même, compte tenu des logiques d'acteurs en vigueur dans le secteur de transports à Nouakchott, du bon vouloir des opérateurs à proposer leur service aux populations dans certaines parties de la ville. Cette organisation du système de transport se traduit, pour Riyad, par une faible fréquence de passage des transports collectifs. Le tableau suivant montre que la plus grande partie des chefs de ménages enquêtés évoque des temps d'attente au niveau du réseau qui sont généralement assez importants. Cette variable est étroitement liée à la fréquence des transports. En effet, plus la fréquence des transports est importante, moins il y a des temps d'attente et vice versa.

Tableau 22 : Avis des usagers à Riyad sur la fréquence des transports collectifs.

	Nb. réponses	Fréquence.
Bonne	11	11,0%
Mauvaise	89	89,0%
TOTAL OBS.	100	100%

Réalisation Y. Diagana, CNRS UMR ESO 6590

Source : Enquête 2007

Ce tableau montre que l'enclavement de Riyad est beaucoup plus à mettre sur le compte de la faible fréquence des transports, donc du manque de l'offre de transports que du problème d'accessibilité spatiale à proprement parler.

3-1-2 Comprendre les raisons de la mauvaise desserte spatiale par les transports.

Au-delà du constat faisant état de la mauvaise desserte du quartier de résidence largement partagé par les populations interrogées à El Mina et à Riyad, nous avons tenté de comprendre sur se fonde cette opinion générale. Avec seulement 28% et 23% des chefs de ménages respectivement à El Mina et à Riyad (cf tableau 21) qui estiment que leurs quartiers de résidence bénéficient d'un bon niveau de desserte, ce sentiment d'enclavement domine dans ces deux communes. Mis à part l'aspect financier qui peut constituer un frein à l'accès aux transports pour certains, dire qu'une partie importante des populations de ces deux communes se sent marginalisée par à la répartition de l'offre de transport est un fait. Cependant, il est difficile d'affirmer que ce sont les mêmes causes qui ont conduit au même effet partout et ce, dans le même ordre de grandeur. Chaque quartier ayant ses spécificités, il s'est imposé à nous de relever directement auprès des ménages qui pratiquent ce territoire, les raisons qui expliquent leurs difficultés à trouver des

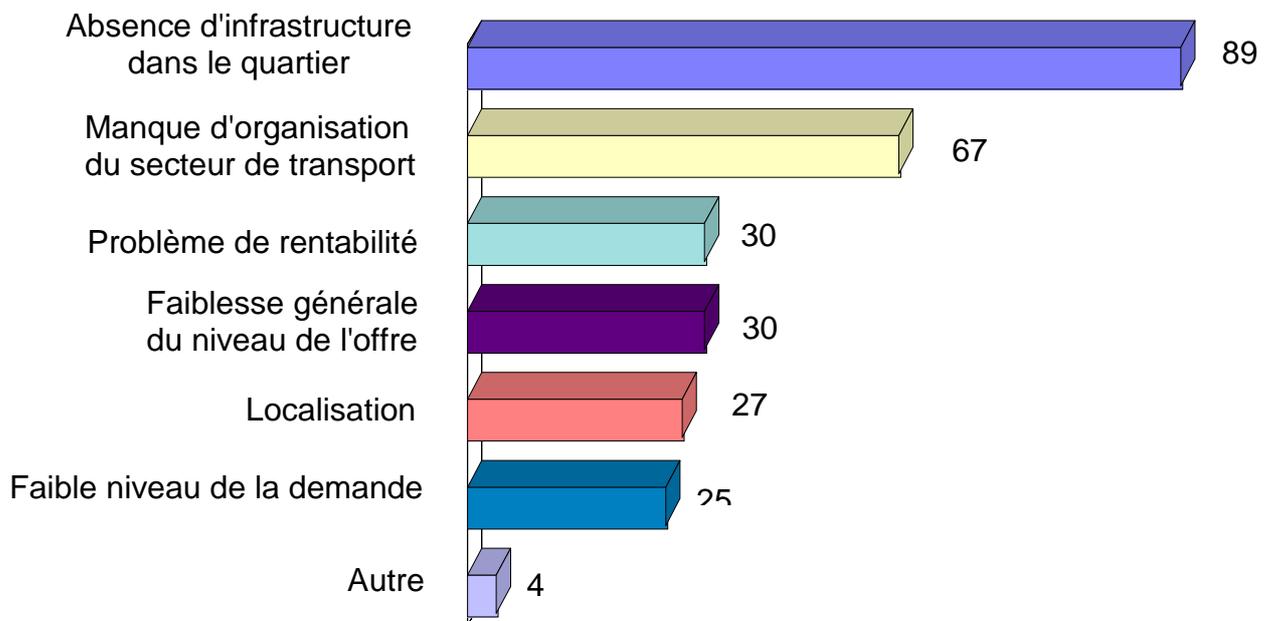
transports dans un rayon raisonnable autour de leur domicile. Nous avons demandé aux chefs de ménages lésés par le faible niveau de la desserte de leur quartier de résidence d'avancer deux principales raisons qui expliquent, selon eux, cette situation d'insuffisance.

Pour El Mina, les 136 chefs de ménages sur les 190 enquêtés (cf tableau 21) qui ont affiché leur insatisfaction, mettent en relation dans un premier temps le faible niveau de desserte avec le manque d'infrastructures de transport à l'intérieur de leurs quartiers. À Nouakchott, le réseau de transports collectifs étant associé exclusivement aux axes goudronnés, les populations ont tendance à penser que la desserte par les minibus et taxis collectifs de leur quartier ne peut se faire sans la transformation préalable de la voirie. Pour eux, le prolongement des routes goudronnées à l'intérieur des quartiers est un facteur de désenclavement, en ce sens qu'il encourage les transporteurs à s'aventurer plus facilement au-delà des principaux axes de communication qui bordent l'espace communal.

Avec 67 réponses, le dysfonctionnement du système de transport est perçu pour ces chefs de ménages comme étant un facteur déterminant qui explique la desserte déficitaire de leur quartier. Cela n'est pas surprenant eu égard à la concentration de l'offre de transport destinée à toute la commune sur un seul quartier. En effet, si tant est que la commune d'El Mina abrite l'un des plus importants points forts du réseau de transports collectifs de la ville au niveau duquel s'effectuent les départs de trois lignes de minibus, le tout est polarisé dans le quartier du sixième arrondissement, au détriment des quartiers de Socogim PS et de Socogim K. Comparée à d'autres communes périphériques, El Mina est assez bien desservie par les transports et pourtant les habitants de certains de ses quartiers se sentent plus ou moins enclavés. La configuration de cette desserte, se traduisant par la concentration de l'offre dans un quartier et l'enclavement pour les autres, témoigne de l'incohérence du fonctionnement du système de transport. Le graphique 14

suivant récapitule l'ensemble des facteurs avancés par les populations pour expliquer la mauvaise desserte de leur quartier de résidence par les transports collectifs.

Graphique 14 : Raisons de la mauvaise desserte du quartier de résidence (El Mina).



Le nombre de citations est supérieur au nombre d'observations du fait de réponses multiples (2 au maximum).

Réalisation Y. Diagana, CNRS UMR ESO 6590

Source : Enquête 2007

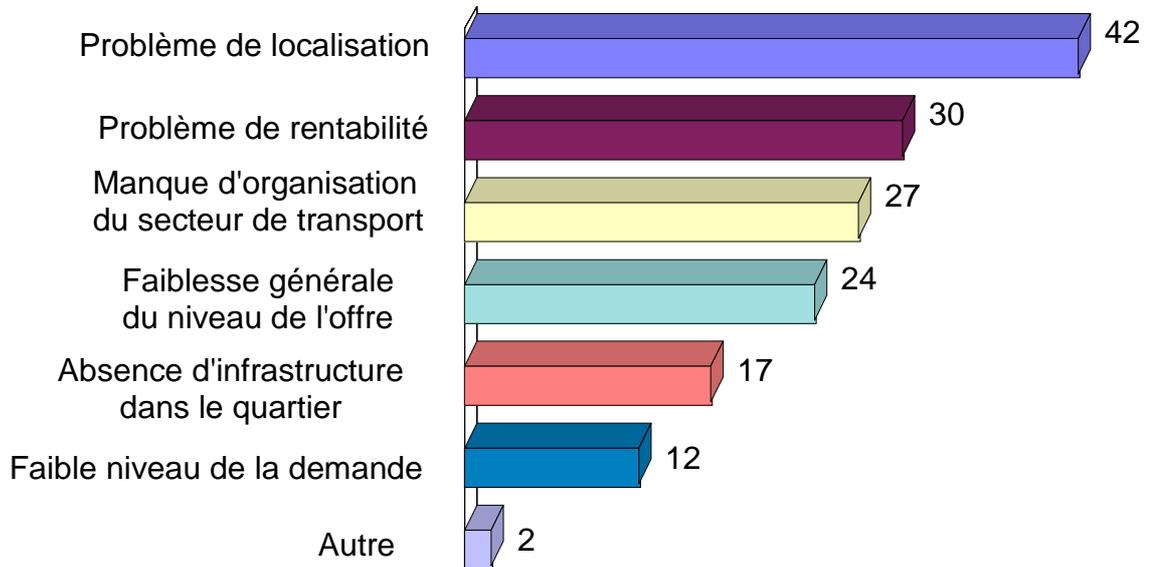
Bien qu'El Mina soit l'une des communes les mieux desservies de Nouakchott, les habitants évoquent le manque de l'offre au niveau de la ville parmi les principales raisons pour lesquelles leur quartier est enclavé. En effet, ce facteur arrive en troisième position en nombre de citations. Pour eux, lorsque les moyens mis en œuvre pour garantir un niveau minimal de service ne sont pas suffisants, il n'est pas étonnant que la desserte de certaines parties soient sacrifiées. Cela est d'autant plus évident qu'il existe un décalage entre la croissance des moyens de transports et les transformations urbaines du point de vue spatial et démographique. En guise de stratégie d'adaptation, il s'est mis en place une forme de desserte préférentielle de

l'espace, se traduisant par une focalisation de l'offre sur certains axes et une absence totale sur d'autres secteurs. Cependant, le manque de moyens de transport n'est pas la seule raison qui explique leur concentration par endroit. En effet, les habitants des quartiers d'El Mina peu ou pas desservis par les transports collectifs mettent en avant au même rang que le manque général de l'offre de transport, la question de rentabilité du service qui constitue selon eux un facteur de nature à décourager les transporteurs d'opérer dans leur secteur. Lesdits transporteurs cherchent à consacrer plutôt leurs efforts à la desserte des hauts lieux d'activités tels que les principaux marchés ou le centre-ville. Pour cette raison, l'exploitation des quartiers en dehors de ces secteurs jugés rentables a tendance à passer à la trappe. De ce fait, dans un contexte où les moyens de transports ne sont pas suffisants pour garantir une répartition équitable de l'offre, la localisation du quartier de résidence par rapport aux principaux axes de communication devient un gage de meilleure desserte. En tout cas, cette raison est mise en avant par des habitants pour être l'une des sources de l'absence de desserte de leur quartier.

Par ailleurs, une partie de ces habitants interrogés pensent que si leur quartier n'attire pas les transporteurs c'est que la demande n'y est pas importante. Ceux-là rejoignent naturellement les habitants qui ont établi une relation entre la faible desserte et la question de rentabilité économique.

Le graphique 15 suivant met en évidence les raisons évoquées par les ménages, auprès desquels nous avons mené notre enquête à Riyad pour expliquer la mauvaise desserte de leurs quartiers.

Graphique 15 : Raisons de la mauvaise desserte du quartier de résidence (Riyad)



Le nombre de citations est supérieur au nombre d'observations du fait de réponses multiples (2 au maximum).

Réalisation Y. Diagana, CNRS UMR ESO 6590

Source : Enquête 2007

À Riyad, 77 chefs de ménages sur 100 (cf tableau 21) auprès desquels nous avons effectué notre enquête estiment que la desserte de leurs quartiers par les transports n'est pas suffisante. Un nombre important parmi eux explique ce fait par la localisation géographique peu avantageuse de leur lieu de vie. En effet, pour eux, l'éloignement de leur commune du reste de la ville est la principale source du désintérêt que peut avoir un grand nombre de transporteurs pour s'y rendre. Ainsi, 42 chefs de ménages ont cité, dans un premier temps, le facteur de localisation comme étant la principale source de la défaillance de la desserte de leurs quartiers. La périphéricité est synonyme d'allongement des parcours, donc d'augmentation du coût de la production du service. Le fait que cela ne soit pas répercuté sur les tarifs décourage les transporteurs dans les zones excentrées. L'impossibilité de couvrir les coûts de production du service par les recettes en s'assurant la desserte des quartiers périphériques, pousse les opérateurs à se détourner de l'exploitation des zones urbaines particulièrement éloignées. De ce fait, quand une certaine

distance est franchie à partir de la partie centrale de la ville et surtout en périodes dites creuses, il n'est pas rare de voir des transporteurs rebrousser chemin lorsqu'ils jugent peu rentable de terminer le parcours. Puisque la grille tarifaire pour les transports collectifs ne prévoit pas une corrélation des prix par rapport à la distance, la pratique consistant à proposer l'offre sur la seule base de rentabilité économique se banalise, se traduisant par des fortes inégalités dans la desserte de l'espace urbain. Les principales victimes de ce système de fonctionnement sont incontestablement les populations de Riyad. D'ailleurs, avec 30 citations, cette absence de rentabilité vient en deuxième position comme un facteur déterminant qui pousse les transporteurs à proposer de moins en moins leur service en direction de cette commune éloignée.

L'absence d'autorité organisatrice permettant une distribution équitable des moyens de transports n'a fait qu'accroître les inégalités entre les territoires en ce qui concerne par rapport à la desserte des transports. Aujourd'hui, la desserte de l'espace urbain dépend du bon vouloir de chaque opérateur, ce qui contribue à exacerber les logiques d'exploitation fondées seulement sur la recherche de rentabilité économique au détriment d'une desserte équitable. C'est pour cette raison qu'un nombre important de chefs de ménages n'hésitent pas à mettre sur le compte de cette logique économique, la mauvaise desserte de leur commune qui peut être jugée par les transporteurs comme étant peu rentable, du fait de sa localisation géographique et de la dispersion de la demande. Ce facteur de rentabilité a été évoqué, avec 27 citations, pour être l'une des causes de la mauvaise desserte de la commune de Riyad. Un peu plus loin en termes de nombre de citations, mais toujours en relation avec cette question de rentabilité, à force de voir les minibus n'arrivant pas à destination sous prétexte que la demande serait faible, une partie de la population enquêtée met en relation la faible desserte de leurs quartiers avec ce facteur. Il est vrai que la structure étalée de la commune n'est pas de nature à favoriser la concentration de la demande de transport et donc à faciliter

la prise en charge de celle-ci. Les populations de Riyad ont également conscience que si leur commune n'est pas bien desservie, c'est aussi à cause du déficit général de l'offre de transport disponible au niveau de la ville. Du coup, à défaut de pouvoir proposer une offre suffisante en direction de tous les quartiers, il s'est produit une polarisation de celle-ci sur la desserte des parties dont l'exploitation est jugée plus rentable. Dans ce cas de figure, les zones périphériques sont en général les secteurs abandonnés. Contrairement à El Mina, où l'absence d'infrastructures est évoquée comme le principal facteur de la faible desserte du quartier, à Riyad cette absence d'infrastructures celle-ci arrive très loin derrière. Pourtant, cette commune ne dispose pas d'un réseau de voirie bien fourni surtout à l'intérieur des quartiers. L'explication de paradoxe vient sans doute de la configuration spatiale de la commune. En effet, la structure allongée sous forme de bande le long du principal axe de communication réduit les distances de déplacements pour accéder au réseau de transport.

4. CONCLUSION

Le sous-équipement du quartier de résidence est un sentiment assez largement partagé par les populations concernées par notre enquête-ménage aussi bien dans la commune de Riyad ou dans celle d'El Mina. Dans ces parties de la ville notamment, les équipements, les infrastructures et les services urbains sont non seulement en quantité insuffisante, mais surtout inégalement répartis. C'est pourquoi, les populations ont fait savoir leur frustration non seulement à se faire acheminer en quantité suffisante l'offre urbaine, mais aussi les difficultés qui sont les leurs lorsqu'elles envisagent de se mettre en relation avec les ressources urbaines qui manquent tant à leur quartier de résidence. Pourtant, malgré le poids de ces insuffisances sur leur vie quotidienne, les populations n'ont pas affiché une réelle volonté de quitter ces zones pour aller vers les secteurs où l'offre urbaine est plus abondante. Pour la plupart de ceux qui ont émis la possibilité d'entreprendre une mobilité résidentielle, parmi les stratégies de la nouvelle localisation du ménage, le besoin d'avoir un accès plus facile aux services et aux richesses urbains arrive loin derrière la volonté d'accession à la propriété. D'ailleurs, nous avons pu noter une certaine forme d'enracinement au territoire fondé essentiellement sur l'opportunité de devenir propriétaire. Attirées par la sécurité foncière ou le faible niveau des prix du loyer, certaines des couches modestes, pour qui, l'accès au logement dans les parties les mieux équipées demeure hors de portée, n'hésitent pas à investir les secteurs assez éloignés de la ville quitte à payer le prix d'une forme de relégation. En acceptant l'enclavement ou la relégation et en ne cherchant pas à n'importe quel prix à s'y soustraire, ces populations sont résignées à l'idée qu'elles ne puissent pas de trouver une insertion résidentielle aux mêmes conditions financières dans un secteur bien desservi par les transports. Ces populations ont intégré l'idée que là où elles ont la possibilité d'élire domicile en cas de mobilité résidentielle, la situation

ne serait guère différente de celle de leurs quartiers actuels. Ce fatalisme révèle l'incapacité du système de transport actuel à proposer une desserte équitable de l'espace urbain de Nouakchott et à proposer des solutions viables de mobilité aux populations quelque soit leur localisation résidentielle. Cependant, lorsque l'assignation à un territoire qui cumule les insuffisances existe, se pose la question des stratégies d'adaptation ou de contournement mises au point pour trouver des alternatives afin de dominer ces manquements.

CHAPITRE VI.

MOBILITE QUOTIDIENNE ET STRATEGIES D'ADAPTATION OU DE CONTOURNEMENT.

En ville, le niveau d'intégration des populations est aussi et surtout apprécié par leurs capacités dominer le territoire pour réaliser de quelconques activités ou profiter de quelconques services urbains ou ressources urbaines. De ce point de vue, le système de transport a un rôle important à jouer, dans le sens où il permet de favoriser ou de faciliter les échanges physiques entre les différents territoires urbains. L'importance de cette tâche qui incombe au système de transport augmente en même temps que la croissance urbaine. En effet, les défis urbains grandissants supposent une adaptation permanente du système de transport, du fait de l'ampleur des mutations démographiques et spatiales, mais aussi de celles qui touchent le système de localisation. Cela s'impose comme une nécessité absolue. Toutes ces mutations, parce qu'elles entraînent l'allongement des distances de déplacements, accentuent l'ampleur de la demande et produisent une croissance constante des besoins de mobilité. En somme, les mouvements et les échanges sont inhérents à la vie urbaine et puisque la ville pédestre où tout s'organise à l'échelle du quartier n'est plus qu'un lointain souvenir, la place des transports devient centrale dans le système urbain. Cela étant, pour que le système de transport puisse jouer pleinement son rôle en termes d'intégration urbaine des territoires, il faut que ce système soit en mesure d'accompagner non seulement les mutations urbaines mais aussi d'introduire un mécanisme de répartition équitable de l'offre sur la base de service public.

Le modèle de service public et l'équité dans la politique tarifaire permettent de garantir un niveau minimal de desserte pour chaque territoire urbain et de minorer

au maximum le frein à l'accès aux transports surtout pour les populations les plus défavorisées. Autrement subsistent dans les territoires de fortes inégalités par rapport à la répartition de l'offre et l'accès aux transports. En effet, lorsque ce système d'exploitation tendant à favoriser la mobilité pour tous, est remis en cause, par le déficit des moyens de transports ou pour des raisons de rentabilité, l'accessibilité des territoires et les conditions de déplacements des habitants se trouvent questionnées. Ainsi, parce que l'immobilité n'existe pas en réalité, la qualité du niveau d'accès aux transports devient une histoire de localisation résidentielle mais aussi de solvabilité. Dans ces conditions, les ménages qui sont bien situés par rapport au secteur de prédilection des transporteurs, au même titre que ceux qui disposent des ressources suffisantes, ont plus de facilités pour accéder aux transports. Ce modèle d'exploitation d'initiative privée pénalise doublement les habitants des quartiers périphériques du fait de leur localisation résidentielle et de leur faible niveau de revenus. Le manque de solvabilité constitue un obstacle à la motorisation individuelle. Compte tenu de ces obstacles, comment les populations s'organisent elles pour se soustraire aux contraintes d'ordre spatial et financier afin de se déplacer malgré tout ? En cas de déficit des ressources, sur quelle base est défini l'accès aux transports ? En définitive, quel est l'ensemble des stratégies mises en œuvres au sein des ménages pour s'adapter au dysfonctionnement du système de transport ?

1- FACULTE FINANCIERE ET ACCES AUX TRANSPORTS.

Pour prendre l'exemple de la France, le droit à la mobilité est au cœur de la politique de transport. À ce titre, des mesures à caractère social, allant de la réduction des tarifs à la gratuité complète, sont adoptées par les collectivités pour que les plus défavorisés ne soient pas trop exclus de l'accès aux transports. Une politique de cette nature vise à favoriser l'intégration urbaine et à faire en sorte que

l'insolvabilité ne soit pas un frein à la mobilité. Ce dispositif à lui seul ne suffit pas à entraîner une péréquation des niveaux de mobilité, mais il permet de garantir un accès suffisant aux transports. Quelle que soit la politique en vigueur, les usagers des voitures particulières n'ont évidemment pas le même niveau de mobilité que les usagers des transports collectifs. Si tant est qu'elles ne soient pas incontournables, les ressources financières sont indispensables dans le sens où elles augmentent les possibilités d'entreprendre des déplacements, mais surtout la capacité de les réaliser dans les meilleures conditions. En fin de compte, la relation entre le manque de solvabilité et l'assignation au territoire est nuancée par les initiatives visant à promouvoir la mobilité à travers des grilles tarifaires prenant en compte les conditions sociales des populations.

En l'absence d'équité dans la politique tarifaire ou de mesures sociales à même de réduire les inégalités face à l'accès aux transports, comme c'est le cas à Nouakchott, la solvabilité devient un facteur déterminant dans la mobilité quotidienne des habitants. De ce fait, les ressources du ménage et la distribution de celles-ci au sein de cette sphère constituent un indicateur important pour rendre compte des conditions d'accès aux transports. La faculté se déplacer ou de se procurer un moyen de transport individuel confère une pratique spatiale plus étendue et plus riche. À Nouakchott, l'absence d'entreprise publique de transport fondée sur le modèle de service universel pousse à l'émergence des logiques d'exploitation du ressort privé qui conduisent à creuser le fossé, par rapport à l'accès aux transports, entre les ménages en fonction de leur niveau de solvabilité. En effet, lorsque les opérateurs définissent leur périmètre d'exploitation sur la seule base de la rentabilité économique, ils défavorisent profondément les ménages installés en dehors de cette zone de desserte prioritaire. Cela serait moins problématique si les résidents de ces quartiers peu desservis par les transports collectifs disposaient des ressources suffisantes pour acquérir des moyens individuels de transport. Au demeurant, cette relation entre l'accès aux transports et le niveau de solvabilité

présage pour les populations de Riyad et El Mina classées parmi les catégories populaires et pauvres de la ville, des conditions de mobilité difficiles. Même si les transports arrivent malgré tout jusqu'à ces populations, il n'est pas sûr qu'elles aient toutes et tout le temps la faculté financière pour solliciter leurs services à chaque fois que le besoin s'en fait sentir.

1-1 Un accès aux moyens individuels de transport de moins en moins significatif.

L'organisation urbaine de Nouakchott est doublement injuste. Injuste dans la façon dont les ressources urbaines sont réparties entre le centre et la périphérie. Également injuste, parce qu'elle oblige les populations les plus pauvres à élire domicile dans les quartiers les moins favorisés par cette forme de répartition des ressources urbaines. Les populations de ces quartiers se retrouvent donc doublement pénalisées par leur localisation résidentielle périphérique. Pénalisées du fait du déficit de l'offre de transport collectif dans leurs quartiers rendant ainsi difficile leur accès à la ville. Pénalisées ensuite, par leur supposé non choix dans la stratégie de localisation résidentielle du fait de la faiblesse de leurs ressources financières qui ne leur permettent pas de se loger à la meilleure convenance. La faiblesse des ressources rimant avec la marginalisation périphérique qui, elle-même, est accentuée par le déficit de l'offre de transport collectif, amène à s'interroger sur les alternatives qu'ont les populations pour dominer ces injustices. En ce sens, l'accès à un moyen de transport individuel constitue pour ces populations un atout de taille pour contourner les insuffisances du système collectif. Cependant, pour de telles populations en prise à des difficultés sociales aiguës, l'achat et l'usage de la voiture particulière exigent des moyens financiers importants qu'elles n'ont pas.

Avec seulement 2% du parc mondial, l'Afrique est le continent où les ménages sont les moins équipés en voiture particulière¹¹. Néanmoins, de grandes disparités existent entre les pays. À l'échelle des capitales, de fortes disparités subsistent entre des pays de la même sous-région comme entre villes au sein d'un même pays. En effet, lorsque le nombre de voitures particulières pour 1 000 habitants se situe entre 20 et 30 à Bamako ou à Niamey, il est estimé à 40 à Dakar¹². Selon une enquête en forme de comptage du trafic à Nouakchott, le nombre de voitures pour 1000 habitants est estimé à peu près à 126¹³. Ce taux est élevé par rapport aux pays de la sous-région, mais paradoxalement les conditions de mobilité ne sont guère différentes des villes où la motorisation est plus faible. Pour comprendre ce paradoxe, il faudra se reporter à la manière selon laquelle le parc automobile est distribué au sein de la ville. En effet, des inégalités sont patentées en termes de motorisation de ménages entre les quartiers en fonction des niveaux de revenus de leurs habitants. Ainsi l'observation du terrain montre un usage de l'automobile nettement plus répandu dans les quartiers résidentiels riches. Dans ces quartiers, rares sont les ménages qui ne sont pas équipés d'au moins une voiture particulière. Ainsi, hormis ces quartiers résidentiels, le taux de motorisation de ménages à Nouakchott reste assez limité d'une manière générale. Notre enquête nous a permis de mesurer, à travers l'exemple des communes d'El Mina et de Riyad, l'ampleur de ce sous-équipement des ménages en termes de moyens de transports individuels. Le tableau ci-dessous permet de saisir à partir des résultats de notre enquête-ménage à El Mina et à Riyad la disponibilité de moyens de transports individuels

¹¹ PLAT.D, 2002, V comme Voiture ou le rêve contrarié, « Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara : Le temps de la débrouille inventif », KHARTHALA-INRETS, p. 358

¹² Ibidem

¹³ Étude du plan de déplacements de Nouakchott ; Phase 1 Diagnostic du secteur des transports urbains à Nouakchott, Rapport technique, 2005, p. 23

Tableau 23 : Disponibilité par les ménages des moyens de transport individuels

Possession	El Mina		Riyad	
	Nb. réponses	Fréquence.	Nb. réponses	Fréquence
	VOITURE			
Oui	21	11,1%	4	4%
Non	169	89,0%	96	96%
TOTAL.	190	100%	100	100%
VELO				
Oui	4	2,1%	2	2%
Non	186	97,9%	98	98%
TOTAL.	190	100%	100	100%
DEUX ROUES MOTORISEES				
Oui	3	1,6%	3	3%
Non	187	98,4%	97	97%
TOTAL.	190	100%	100	100%

Réalisation Y. Diagana, CNRS UMR ESO 6590

Source : Enquête 2007

Ce tableau montre que, tous modes confondus, la place des véhicules individuels dans les déplacements quotidiens reste marginale dans les communes d'El Mina et de Riyad. À El Mina, cette enquête auprès des familles révèle que seulement 11% des ménages disposent d'au moins une voiture. Cette proportion est encore plus faible à Riyad. En effet, avec seulement 4% de ménages enquêtés qui sont équipés de ce mode de transport, Riyad est l'une des zones urbaines où le taux de la motorisation individuelle est le plus faible de toute la ville. Pourtant, en tenant compte du déficit de l'offre de transport collectif et la tendance à l'allongement progressif des distances de déplacement surtout à Riyad, l'acquisition d'une

voiture, En raison à l'autonomie qu'elle procure, peut permettre aux populations de se soustraire plus facilement aux contraintes liées aux dysfonctionnements du système de transport urbain. Or, cette alternative est réservée à une catégorie limitée de populations relativement aisées. Étant donné que la majorité des populations dans les communes de Riyad et d'El Mina vit sous le seuil de pauvreté et dispose de ressources à peine suffisantes pour vivre correctement, l'acquisition de la voiture constitue pour elles un luxe hors de portée. En même temps, si la voiture est banalisée dans les nations développées, elle continue d'être perçue comme étant un objet pour affirmer une certaine réussite sociale à laquelle les plus défavorisés ne peuvent prétendre.

L'acquisition d'une voiture par les ménages modestes étant un projet difficile à réaliser, compte tenu des situations sociales tendues, les deux roues peuvent théoriquement faire office d'alternative viable. En tout cas, un certain nombre d'éléments concourt à ce que l'utilisation du deux-roues soit assez répandue au sein des catégories modestes notamment. Tout d'abord, lorsque les ressources ne sont pas suffisantes, la propension à acquérir un véhicule non motorisé de surcroît est beaucoup plus probable que celle d'une voiture particulière. À ce titre, un deux-roues motorisé ou pas pourrait amplement convenir à un sujet pauvre. En plus de son prix à l'achat, il est beaucoup moins coûteux d'entretenir ou d'utiliser un deux-roues qu'une voiture particulière. Ces coûts sont encore moins importants lorsqu'il s'agit d'un deux-roues non motorisé. En fin de compte, tout est potentiellement réuni pour que ce mode de transport puisse jouir d'une adhésion populaire à Nouakchott en particulier dans les quartiers pauvres. Le dysfonctionnement du système de transport collectif, l'allongement des distances, particulièrement pour les habitants de Riyad la précarité des ressources sont autant de facteurs pouvant jouer en faveur de l'utilisation accrue du deux-roues, à défaut de voiture particulière. En plus, la topographie relativement plate de la ville est un atout supplémentaire pour accroître l'utilisation du deux-roues à Nouakchott. Malgré

tous ces facteurs qui sont à même de favoriser le recours au deux-roues, rien n'y fait. À Nouakchott, l'utilisation de ce mode de transport individuel reste très marginale. En effet, un comptage effectué en 2005 pour le compte de la communauté urbaine de Nouakchott révèle que ce mode de transport ne représente que seulement 1 à 2% maximum du trafic¹⁴. Notre enquête-ménage à El Mina et à Riyad confirme cette tendance à l'utilisation marginale du deux-roues, qu'il soit motorisé ou pas. Dans le tableau ci-dessus, parmi les familles auprès desquelles nous avons mené notre enquête, rares sont celles qui disposent dans le foyer d'un deux-roues. À El Mina, pour 190 ménages enquêtés, seuls 2,1% disposent d'au moins un vélo. Ils ne sont que 1,6% à disposer d'un deux-roues à moteur. La situation n'est pas meilleure à Riyad. En effet, malgré le fait que la commune réunisse les conditions propices à la diffusion du deux-roues, cette pratique reste encore très limitée. Ainsi, sur 100 ménages enquêtés à Riyad, seuls 3% disposent d'un deux-roues à moteur et 2% seulement d'au moins un vélo.

En ce qui concerne l'usage des deux-roues, Nouakchott n'est un pas un cas exceptionnel, car mise à part la ville d'Ouagadougou qui fait office de contre-exemple, partout dans les grandes villes africaines, l'usage du deux-roues est très limité. Pourtant, à l'image d'Ouagadougou ou des villes d'Asie, ce moyen de déplacement pourrait apporter de réelles solutions de mobilité pour les populations au bas niveau de revenus qui ont un accès réduit aux transports collectifs. Pascal Pochet¹⁵, en se basant sur les résultats de plusieurs enquêtes sur la mobilité dans différentes villes, a avancé un certain nombre de raisons pour expliquer ce manque général d'engouement en faveur du deux-roues dans les capitales africaines. Parmi les explications avancées figure l'inadaptation de la voirie urbaine qui fait la part belle au trafic automobile. Une situation qui s'avère problématique pour les usagers

¹⁴ Étude du plan de déplacements de Nouakchott ; Phase 1 Diagnostic du secteur des transports urbains à Nouakchott, Rapport technique, 2005, p 23

¹⁵ POCHET.P, 2002, V comme Vélo ou le rêve contrarié, « Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara : le temps de la débrouille inventif », KHARTHALA-INRETS, p 343

des deux-roues, contraints de se faufiler entre les véhicules pour se frayer un chemin, ce qui les rend vulnérables au milieu du trafic. Cette question liée à l'insécurité routière est un facteur dissuasif quant à l'usage du deux-roues pour les populations de ces villes. En plus à Nouakchott, le sol sablonneux notamment le long des chaussées, n'est pas de nature à encourager l'usage du deux-roues. Dans son analyse, Pascal Pochet met en évidence l'aspect culturel également pour tenter d'expliquer la prédominance du deux-roues dans certaines régions. En tout cas en Mauritanie d'une manière générale, en ce qui concerne le vélo, la représentation collective l'associe plus au loisir qu'à un moyen de transport à part entière, et de ce fait, sa pratique est réservée grosso modo à un jeune public. Essentiellement utilisé dans le cadre du loisir, le vélo ne favorise pas la mobilité quotidienne. En même temps, dans ces conditions d'usage, l'acquisition du vélo n'est pas nécessairement liée à la volonté de se procurer un moyen de transport alternatif pour ne pas se résoudre à la marche à pied. Par ailleurs, si le deux-roues n'est pas populaire à Nouakchott, c'est aussi et notamment à cause du problème de solvabilité des ménages. En effet, lorsque les ressources financières sont rares pour faire face correctement à la vie quotidienne, elles le sont aussi pour assurer un accès suffisant aux transports collectifs et davantage pour acquérir un moyen de transport individuel, même à deux-roues. C'est cette raison qui prime au-delà de tout autre facteur susceptible d'expliquer l'impopularité du deux-roues à Nouakchott. Avant toute chose, c'est le manque de finance qui restreint les capacités des ménages à s'équiper de ce moyen de transport. De toute façon, pour que le deux-roues, un mode de transport individuel très "solitaire" comparé à la voiture, puisse favoriser la mobilité, il faudrait impérativement en avoir plus d'un au sein du foyer. Cette hypothèse complique davantage la situation pour les familles aux revenus modestes, pour lesquelles l'achat d'un deux-roues est déjà assez problématique. En fin de compte, pour ces populations peu solvables de Riyad et d'El Mina et dont le niveau d'équipement en moyen de transport individuel est très bas, l'alternative est le transport collectif ou la marche à pied.

1-2 Un accès aux transports collectifs de plus en plus sélectif.

Dans le ménage, lorsque les ressources financières sont limitées, chacun n'a pas accès à ces ressources de la même façon. Par rapport à la mobilité, cela se manifeste par un accès réduit aux transports, qui se ferait sur la base d'un jeu de priorité. En effet, lorsque les chefs de ménages ne disposent pas des moyens nécessaires pour créer les conditions d'un accès suffisant aux transports pour les leurs, ils s'appuient sur des critères ayant trait aux individus ou à la priorité de leurs déplacements pour décider qui mérite le plus une aide. Cette forme de hiérarchisation est l'une des astuces mises au point par les chefs de ménages pour concilier le manque de solvabilité et la nécessité d'accès aux transports pour les membres de leurs foyers. Avant de montrer à mettre en exergue les stratégies élaborées qui sous-tendent cet accès sélectif aux transports, nous avons scindé le groupe des chefs de ménages en différents sous-groupes selon qu'ils prennent en charge ou non les frais de transport des leurs, mais aussi selon qu'ils aient ou non des difficultés à assurer ce poste de dépense. Le tableau suivant permet de rendre compte de la proportion des chefs de ménages qui affirment payer plus ou moins régulièrement le transport des personnes à leur charge.

Tableau 24 : Prise en charge des frais de transport de la famille par le chef.

Charge	El Mina		Riyad	
	Nb. réponses	Fréquence.	Nb. réponses	Fréquence.
Oui	115	60,5%	58	58%
Non	75	39,5%	42	42%
TOTAL.	190	100%	100	100%

Réalisation Y. Diagana, CNRS UMR ESO 6590

Source : Enquête 2007

À cette question de la prise en charge des frais de transport, notre enquête-ménage révèle qu'aussi bien à El Mina qu'à Riyad, en moyenne, c'est près de 60% des chefs de ménages interrogés qui affirment payer plus ou moins régulièrement les frais de transport des personnes vivant dans leur foyer. Parmi les chefs de ménages qui ont émis l'avis contraire, il y en a beaucoup, qui, par manque de moyens, sacrifient ce poste de défense. De cette défaillance, du fait du problème de solvabilité, naissent les stratégies d'adaptation. C'est pourquoi il nous a paru pertinent d'axer notre analyse auprès des chefs de ménages qui éprouvent bien des difficultés à assurer l'accès aux transports pour les membres de leur foyer. En effet, la volonté affichée de prendre en charge les frais de mobilité des membres du foyer ne garantit pas pour autant un accès permanent aux transports pour tous. Cela dépend de la faculté financière du chef de ménage à dégager un budget consacré à cet effet. Or, parmi les 60% des chefs de ménages enquêtés dans les deux communes estimant avoir à leur charge la dépense de transport de leur entourage, nombreux sont ceux qui ne parviennent pas à remplir cet engagement. Le tableau suivant permet de répartir ces chefs de ménages en fonction de leur faculté financière à garantir un accès permanent ou non aux transports collectifs.

Tableau 25 : Faculté financière et accès aux transports.

Difficulté	El Mina		Riyad	
	Nb. réponses	Fréquence.	Nb. réponses	Fréquence.
Oui	78	67,8%	45	77,6%
Non	37	32,2%	13	22,4%
TOTAL.	115	100%	58	100%

Réalisation Y. Diagana, CNRS UMR ESO 6590

Source : Enquête 2007

Au-delà de la catégorie des chefs de ménages qui, face au déficit de ressources, supprime tout simplement le budget transport parmi les postes de dépense de la famille, il y a ceux qui malgré leur insolvabilité, tentent de garantir un certain niveau d'accès aux transports. Notre enquête montre que ces chefs de ménages qui tiennent à financer les déplacements des membres de leur foyer ne sont pas tous à l'abri de la défaillance. En effet, dans le tableau précédent, presque 2/3 des chefs de ménage à El Mina et un peu plus de 3/4 à Riyad éprouvent des difficultés à s'acquitter des frais de transport des membres de leur foyer. Pour ceux qui estiment ne pas avoir de difficultés particulières à assumer leurs frais de déplacements ainsi que ceux de leur famille, la question de stratégie d'adaptation ne se pose pas, mais elle devient centrale dès lors qu'il s'agit de procéder à un système d'accès sélectif aux transports. Étant donné que les ressources du ménage sont faibles et ne permettent pas l'accès de tous aux transports, la question de la distribution du budget transport au sein de la famille se pose. Dans ce contexte, sur quelles bases sont définies les conditions d'accès aux transports ? Autrement dit, quels sont les principaux critères qui entrent en ligne de compte dans ce processus de sélection ?

1-2-1 Difficultés financières et modalités d'accès aux transports.

Lorsque les ressources disponibles dans les ménages ne sont pas suffisantes pour permettre la prise en charge intégrale des frais de déplacements quotidiens de tous les membres de la famille, l'accès aux transports se fait de manière sélective. Cela équivaut à dire qu'en fonction des critères établis, tout le monde n'aura pas le même niveau d'usage des transports. Ainsi, en l'absence de ressources individuelles permettant de payer les frais de ses propres déplacements, l'accès aux transports de chaque membre du foyer reste suspendu aux ressources du chef du ménage. La faiblesse de celles-ci explique en partie la sévérité de la sélection entre les membres du foyer pour à l'utilisation des transports. Pourtant, recourir à un transport est nécessaire pour tout un chacun afin de conquérir une faculté supplémentaire dans la maîtrise du territoire. Il va sans dire que la capacité à dominer l'espace est l'un des indicateurs qui détermine le niveau d'intégration urbaine. En prenant comme exemple le cas des populations aux prises à des inégalités territoriales, celles des communes périphériques en l'occurrence, profiter de la ville suppose le franchissement de longs trajets de déplacements. Pour ces populations, la maîtrise du territoire, donc l'intégration urbaine, est tributaire de leur capacité vaincre l'éloignement. Pour cette raison, l'accès aux transports constitue un atout important, car il confère la possibilité d'aller plus vite et plus loin. Cela est un avantage considérable donné aux populations pour qu'elles puissent de n'importe quel lieu du territoire se mettre en relation avec telle ou telle autre ressource urbaine. Seulement, cet atout n'est pas accessible de la même manière pour tous. Cela dépend en effet de la disponibilité de l'offre, mais aussi de la faculté financière solliciter le service de transport. Cela fait des ressources disponibles dans le foyer et surtout de la manière dont celles-ci sont distribuées entre les membres, des facteurs importants par rapport à l'accès aux transports. En effet, bien plus que l'importance des ressources disponibles dans le foyer, c'est plutôt la façon dont elles sont distribuées qui détermine en réalité le niveau d'accès aux transports. Cette

distribution est délicate lorsque les ressources sont limitées et la tâche est plus compliquée dans une situation où la taille de la famille est importante. Si on ne pouvait attester que l'appartenance à une famille aisée soit forcément considérée comme un facteur d'accès permanent aux transports, c'est tout de même un atout de taille. Cet avantage est remis en question à cause de l'appartenance à une famille nombreuse et pauvre de surcroît. Dans une situation de restriction budgétaire au sein du foyer, l'importance de la part de la dépense pour le transport dans les revenus du ménage permet d'expliquer en quoi il est si difficile pour certains chefs de ménages d'assumer au quotidien les frais liés aux déplacements des personnes vivant sous leur responsabilité. L'importance de ce poste de dépense dans le budget total du ménage donne lieu à un arbitrage sévère.

En fonction du budget approximatif que les chefs de familles affirment consacrer presque quotidiennement à leurs déplacements et à ceux des leurs, nous avons estimé en moyenne ce que représente ce poste de dépense dans les revenus des ménages (tableaux 26 et 27). Le rapport entre les frais de transport et le revenu mensuel moyen des ménages nous permet d'avoir une idée des difficultés que peuvent éprouver certains chefs de ménages à assurer l'accès des leurs aux transports. Il faut dire qu'en l'absence de système d'abonnement, il est difficile d'appréhender avec précision cette variable du budget exclusivement consacrée à payer les frais de transport de la famille tellement les réponses à cette question restent assez souvent approximatives. Pour remédier à cette imprécision et minorer par la même occasion les marges d'erreurs, nous avons choisi de travailler à l'aide des moyennes. Cependant, pour les revenus des ménages, nous avons pris en compte les résultats d'une étude réalisée dans le cadre du programme de développement urbain qui établit les niveaux de revenus mensuels moyens pour les populations de Nouakchott en fonction de leur localisation résidentielle.

Tableau 26: La part du budget transport dans le revenu moyen mensuel des ménages à El Mina.

Budget total en UM	Moyenne en UM	Budget semaine ¹⁶ en UM	Budget mois ¹⁷ en UM	Rapport au revenu mensuel moyen ¹⁸	Nb. rép.	Fréq.
50 à 100	75UM	375	1500	4,7%	11	9,6%
100 à 150	125UM	625	2500	7,9%	81	70,4%
150 à 200	175UM	875	3500	11,1%	19	16,5%
200 à 250	225UM	1125	4500	14,3%	3	2,6%
250 à 300	275UM	1375	5500	17,4%	1	0,9%
TOTAL.					115	100%

Réalisation Y. Diagana, CNRS UMR ESO 6590

Source : Enquête 2007

Le calcul de la part du budget transport dans les revenus moyens des ménages montre qu'à El Mina pour 20% des cas, cette variable représente plus de 10% de ce que gagnent mensuellement les chefs de ménages. Pour 70% des cas, le budget transport de la famille engloutit presque 8% des revenus du ménage.

¹⁶ Le budget semaine est calculé sur la base de 5 jours ouvrés. (Moyenne×5)

¹⁷ Budget mois= budget semaine×4

¹⁸ Le revenu mensuel moyen à El Mina est évalué dans le programme de développement urbain en 2005 à 31 523UM.

Tableau 27: La part du budget transport dans le revenu moyen mensuel des ménages à Riyad.

Budget total en UM	Moyenne en UM	Budget semaine en UM	Budget mois en UM	Rapport au revenu mensuel moyen ¹⁹	Nb. rép.	Fréq.
50 à 100	75UM	375	1500	4%	19	32,7%
100 à 150	125UM	625	2500	6,7%	29	50,0%
150 à 200	175UM	875	3500	9,4%	10	17,2%
TOTAL.					58	100%

Réalisation Y. Diagana, CNRS UMR ESO 6590

Source : Enquête 2007

À Riyad, pour les 100 chefs de ménages interrogés, 58% estiment avoir en charge les frais de transport des membres de leurs familles dont ils essaient de s'acquitter tant bien que mal. Pour 17% d'entre eux, la part du budget transport de la famille représente environ 10% des revenus de leurs ménages. Pour 83% de ceux qui affirment prendre en charge les frais de déplacements des leurs, le budget consacré à cet effet occupe entre 4 et 8% des revenus mensuels de leurs ménages. Avec ces proportions, il est difficile pour les chefs de ménages aussi bien à El Mina qu'à Riyad d'assurer quotidiennement l'accès des leurs aux transports. En effet, la part de la dépense de transport dans le budget total du ménage peut se révéler tellement importante qu'il n'y a pas d'autres alternatives que de procéder par ordre prioritaire. Notre enquête révèle que pour les chefs de ménages qui affirment prendre en charge les frais de transport des leurs (cf tableau 24), 67,8% d'entre eux à El Mina et 77,6% à Riyad (cf tableau 25) rencontrent des difficultés pour relever ce défi. Ils estiment recourir à un jeu de priorité pour définir l'accès aux transports. Le tableau et le graphique suivants permettent, en fonction des critères bien définis, de faire le point sur les mécanismes mis en œuvres par les chefs de ménages pour décider de l'accès des uns ou des autres aux transports.

¹⁹ Revenu moyen mensuel pour les ménages de Riyad est évalué à 37157UM.

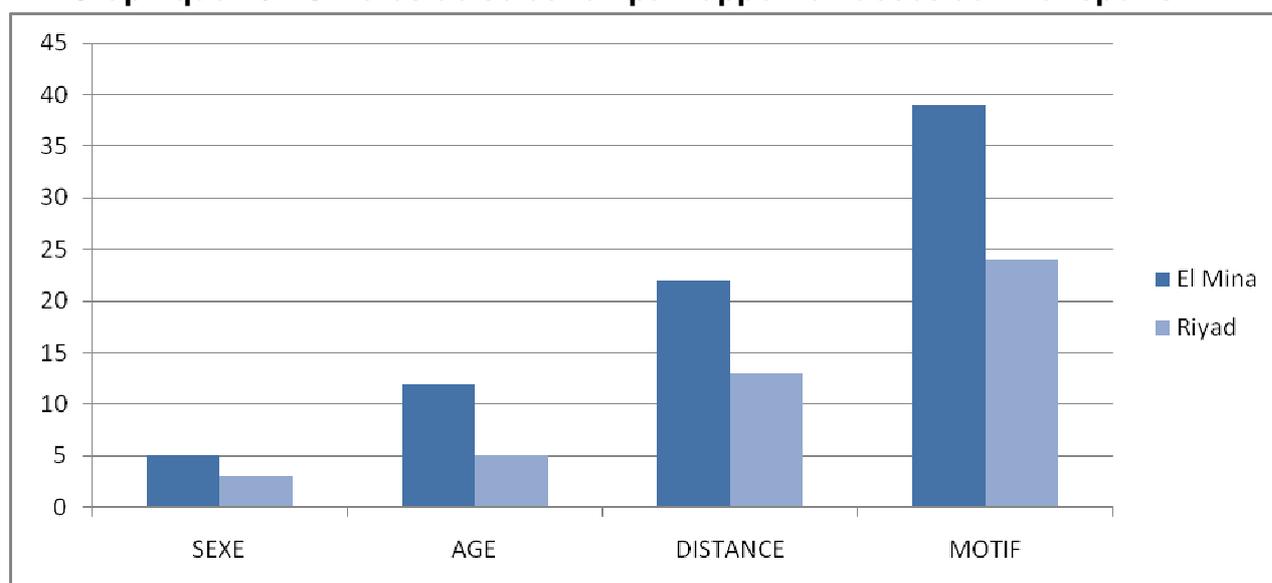
Tableau 28 : Critères de l'accès sélectif aux transports.

Critères	El Mina		Riyad	
	Nb. réponses	Fréquence.	Nb. réponses	Fréquence.
MOTIF	39	50,%	24	53,3%
DISTANCE	22	28,2%	13	28,9%
AGE	12	15,4%	5	11,1%
SEXE	5	6,4%	3	6,7%
TOTAL.	78	100%	45	100%

Réalisation Y. Diagana, CNRS UMR ESO 6590

Source : Enquête 2007

Graphique 16 : Critères de sélection par rapport à l'accès aux transports



Réalisation Y. Diagana, CNRS UMR ESO 6590

Source : Enquête 2007

Lorsque les chefs de ménages se trouvent dans l'incapacité de garantir à chaque membre de leur foyer insolvable la possibilité d'accéder aux transports à chaque fois que le besoin s'exprime, ils se réfèrent à un certain nombre de facteurs pour justifier la prise en charge des frais de déplacements des uns aux dépens des autres. En effet, les principaux critères de sélection tournent autour des caractéristiques

socioéconomiques, de la position de chaque membre dans la sphère familiale, mais aussi des paramètres propres aux déplacements à réaliser, en l'occurrence, le motif et la distance.

Notre enquête montre que la moitié des chefs de ménages défaillants par rapport à la prise en charge effective des frais de déplacements des leurs, un peu plus à Riyad, mettent en avant le motif du déplacement qui justifie ou pas la dépense pour l'accès aux transports. Dans ces conditions, la priorité est accordée aux déplacements suscités par des obligations. De ce fait, les ressources du ménage sont utilisées pour payer en priorité les déplacements d'ordre professionnel, notamment. Parmi les autres déplacements prioritaires, il y a ceux qui interviennent dans le cadre des courses domestiques et des études. En fin de compte pour ces chefs de ménages, à distance équivalente, lorsqu'il n'est pas possible de financer tous les déplacements, la priorité se porte sur ceux qui ont des retombées concrètes à court ou à long terme sur la vie de la famille. De ce point de vue, les déplacements dont les motifs sont jugés accessoires sont relégués au second plan.

Le critère de distance de déplacement est également considéré comme un élément primordial à prendre en compte dans ce jeu de priorité par rapport à l'accès aux transports. En effet, dans le tableau précédent, pour un peu moins de 30% des chefs de ménages, en cas de défaillance financière, la stratégie mise en œuvre, pour organiser l'accès des membres insolubles de leur foyer aux transports, consiste à privilégier les déplacements en fonction de leurs portées. Ainsi, les déplacements de longue portée confèrent aux sujets qui les réalisent une certaine légitimité pour l'accès aux transports, d'autant plus que cet éloignement au quartier de résidence intervient le plus souvent dans le cadre d'un programme d'activités lié à la vie quotidienne. En effet, lorsque le système du transport n'est pas à la hauteur du défi urbain, chaque déplacement à travers la ville peut s'avérer problématique et, ainsi, pousser les populations à s'investir davantage dans les pratiques spatiales de

proximité, de manière à minimiser le recours au service de transport. Cependant, que faire lorsque les inégalités territoriales imposent, pour bénéficier d'un accès suffisant aux ressources urbaines, d'importantes distances de déplacements ? De fait, le niveau d'intégration urbaine est souvent tributaire de la possibilité de réaliser des déplacements de longues portées. Ceux qui veulent se déplacer sur de longues distances ont de bonnes raisons de le faire. La longueur de leur déplacement est incontestablement fonction de l'importance de l'activité à entreprendre une fois que la destination est atteinte. Cela justifie doublement que les individus au sein du ménage, qui se livrent à ces types de déplacements, soient privilégiés par rapport à ceux qui effectuent les déplacements de proximité, quel que soit le motif.

Parallèlement à ces principaux critères de sélection que sont le motif et la distance de déplacement, les caractéristiques individuelles semblent jouer un rôle important dans le jeu de priorité par rapport à l'accès aux transports. En effet, notre enquête montre que 15% et 11% des chefs de ménages respectivement à El Mina et à Riyad affirment que, lorsqu'ils sont amenés à opérer un arbitrage entre les membres de leur foyer, le critère de l'âge joue pour beaucoup dans la définition de leur choix. Ainsi, à motif et distance de déplacements comparables, mais lorsque les moyens ne sont pas suffisants pour permettre l'accès de tous aux transports, la priorité se porte sur les plus âgés au détriment des plus jeunes. Dans le même ordre d'idée, 5% à El Mina et 3% à Riyad de chefs de ménages estiment, en cas de manque de moyens financiers, réserver l'accès aux transports aux femmes âgées de préférence.

1-2-2 Faible recours aux solidarités pour pallier les difficultés.

Dans les sociétés africaines d'une manière générale, le capital social est souvent considéré comme le dernier recours auquel certaines populations en proie aux difficultés matérielles peuvent faire appel. En effet, les solidarités qui s'y expriment apportent des solutions pouvant les aider à combler, dans une certaine mesure, leur insuffisance économique. De ce fait, compte tenu des difficultés qui sont les leurs, une importante partie des populations de Riyad et d'El Mina est en situation de faire jouer ce mécanisme de solidarité. En effet, en ce qui concerne l'accès aux transports, vu le nombre important des chefs de ménages se déclarant défaillants financièrement, à cette option paraît être un recours dans l'hypothèse d'amortir les coûts de déplacements.

Notre enquête (cf tableau 25) a indiqué que sur les 115 chefs de ménages de 190 interrogés à El Mina qui affirment assurer les frais de transport des membres de leurs familles, 68% estiment le faire avec difficultés. De même, à Riyad, pour les 58 chefs de ménages sur les 100 rencontrés qui s'acquittent de la dépense liée aux déplacements des leurs, ce sont 78% d'entre eux qui éprouvent des difficultés à y faire face. En somme, pour cette population aux prises avec la pauvreté monétaire, l'entraide peut constituer dans une certaine mesure une solution à la crise. Cependant, nous nous sommes rendu compte que, si tant est que ce mécanisme de solidarité existe, peu nombreux sont les chefs de ménages qui déclarent en bénéficier. De ce fait, l'entraide à travers les solidarités de voisinage ou de famille, comme remède aux difficultés de la vie quotidienne et d'accès aux transports en particulier, reste très marginale aussi bien à El Mina qu'à Riyad comme le montre le tableau suivant.

Tableau 29 : Recours au capital social pour pallier l'insuffisance financière.

Entraide	El Mina		Riyad	
	Nb. réponses	Fréquence.	Nb. réponses	Fréquence.
Oui	18	23,1%	4	8,9%
Non	60	76,9%	41	91,1%
TOTAL.	78	100%	45	100%

Réalisation Y. Diagana, CNRS UMR ESO 6590

Source : Enquête 2007

Ce tableau montre qu'en dépit des affinités qui peuvent se nouer entre les habitants d'un quartier, rares sont les chefs de ménages qui déclarent avoir bénéficié d'un soutien extérieur de quelque nature que ce soit pour combler leur déficit de moyens. Dans ces conditions, ceux qui éprouvent des difficultés pour garantir un accès suffisant aux transports pour chaque membre du foyer ne peuvent compter que marginalement sur le capital social. En effet, l'enquête a pu déterminer que pour les 78 chefs de ménages déclarant être en situation d'insolvabilité à El Mina, seulement 23% d'entre eux affirment solliciter et bénéficier de l'aide des personnes extérieures à leurs foyers. À Riyad, pour les 45 chefs de ménages se trouvant dans la même situation, seuls 9% d'entre eux estiment bénéficier de l'entraide pour faire face aux difficultés de la vie quotidienne en général, parmi lesquelles l'accès aux transports.

2-MARCHE A PIED COMME STRATEGIE DE CONTOURNEMENT DES

DIFFICULTES D'ACCES AUX TRANSPORTS?

À Nouakchott, d'une manière générale, en raison des dysfonctionnements dans le système de transport urbain dans le cadre de la mobilité quotidienne, les difficultés sont nombreuses et variées. Ces difficultés sont décuplées pour les populations les plus défavorisées qui en prime, du fait de leur localisation résidentielle, sont appelées à parcourir souvent de grandes distances pour rejoindre la ville. Même si

leurs quartiers sont bien desservis, ce qui n'est pas souvent le cas, la faiblesse de leur niveau de ressources est telle qu'il leur est difficile de faire face aux coûts du transport. Notre enquête montre que pour ces populations, en cas de problème de solvabilité, si le poste de dépense lié aux déplacements n'est pas supprimé, l'accès aux transports pour les membres du ménage se fait par ordre prioritaire. Dans tous les cas, cette restriction à l'accès aux transports amène à s'interroger sur les pratiques de mobilité alternatives. Cela place la marche à pied, parce qu'elle est accessible à tous, au centre de l'analyse. Le contexte du recours à la marche à pied comme mode de transport à part entière mérite donc une attention particulière.

2-1 Marche à pied, une alternative ultime aux insuffisances du système de transport et du problème de solvabilité.

Refuser l'immobilité, même en cas d'insuffisance en termes de moyens financiers et de transports, pousse à s'interroger sur les pratiques alternatives explorées pour se déplacer. De ce point de vue, la marche à pied joue un rôle prépondérant dans la mobilité quotidienne des populations des quartiers mal desservis par les transports, parmi lesquelles on trouve les plus défavorisées. La marche à pied fait partie intégrante de l'activité physique humaine, mais lorsqu'elle est considérée comme un moyen de transport à part entière, se pose la question des conditions de son utilisation. En ce sens, notre enquête nous permet d'apporter quelques éléments de renseignements sur ce sujet. En effet, pour dépasser l'utilisation la plus restrictive, sans doute normale, de la marche à pied qui concerne les déplacements de proximité, nous avons mis l'accent sur ceux qui vont au-delà du quartier de résidence. Pour ce faire, nous avons demandé aux chefs de ménages, en dehors des déplacements de quartier, dans quelles situations eux, ainsi que les membres de leurs foyers, sont appelés habituellement à recourir à la marche à pied. Le tableau suivant met en évidence le rôle alternatif que la marche à pied est susceptible d'incarner pour les populations qui n'ont pas un accès suffisant aux transports, mais ne peuvent renoncer à leurs déplacements.

Tableau 30 : Principales raisons du recours à la marche à pied à El Mina.

Situation	Nb. réponses	Fréquence.
Accéder aux transports publics	63	33,2%
Manque de l'offre de transports	55	29%
Manque de ressources financières	43	22,6%
Autre	29	15,3%
TOTAL.	190	100%

Réalisation Y. Diagana, CNRS UMR ESO 6590

Source : Enquête 2007

Un parcours effectué en transport collectif se compose de trois principales sections. La première et la troisième correspondent aux distances séparant le domicile du réseau de transport, puis de celui-ci à la destination finale. Elles sont réalisées principalement à pied. La distance principale, est parcourue, quant à elle, par le transport collectif en question. Au cours d'un déplacement, ces deux trajets parcourus à pied, autant pour accéder au réseau que pour joindre sa destination, à partir de la station de transport, sont des indicateurs qui permettent de mesurer le niveau de la desserte du territoire. De ce fait, plus la distance moyenne au réseau de transport est réduite, meilleure est la desserte du quartier. Le cas échéant, le seul accès aux transports nécessite au préalable des distances importantes de déplacement à pied.

À El Mina, la desserte de la commune s'est faite sous forme d'une polarisation de l'offre de transport autour du principal axe qui la relie au centre-ville. Cette configuration inadaptée du réseau de transport induit des trajets de plus en plus importants à mesure que l'on habite loin de cette infrastructure. Dans ces conditions, il peut arriver que certains habitants soient amenés parfois à aller au-delà de leur quartier de résidence pour se mettre en relation avec le réseau de transport. Ces trajets de rabattement sont essentiellement parcourus à pied. C'est la

raison pour laquelle, pour 33% des chefs de ménages enquêtés à El Mina, la marche à pied rime souvent avec le manque de desserte de leurs quartiers de résidence par les transports. Cela les pousse en effet à marcher parfois sur des longues distances dès lors qu'ils sollicitent le service de transports collectifs.

Mais rappelons que la seule localisation résidentielle favorable par rapport au réseau de transport ne suffit pas pour y accéder. La faculté financière individuelle ou du ménage importe aussi. La marche à pied constitue l'alternative ultime pour les laissés pour compte. Notre enquête confirme ce fait. En effet, pour 23% des chefs de ménages interrogés à El Mina, en cas de défaillance financière pour prendre en charge les frais de transport, la marche à pied devient le principal moyen de déplacement. Dans ces conditions, le recours aux transports se fait de manière exceptionnelle pour joindre des destinations hors de portée de la pratique de la marche à pied.

À Nouakchott, le faible niveau de motorisation des ménages confère au système de transports collectifs un rôle important dans la mobilité quotidienne des populations. Cependant, pour que la prise en charge effective de la demande de transport puisse être remplie correctement, il est nécessaire que l'offre soit répartie de manière équitable. Faute de quoi notamment à cause de la polarisation par endroit de l'offre de transport, pour des raisons de rentabilité économique, il se produit des problèmes de mobilité de plus en plus aigus pour les habitants de certains quartiers. Pour ceux-là, l'accès à la ville se révèle problématique, dans le sens où il nécessite des niveaux d'investissements assez importants. En effet, face au déficit de l'offre de transport collectif, les habitants ont le choix : soit de solliciter le service des taxis de courses, ce qui n'est pas à la portée de tout le monde, soit de marcher sur de longues distances avant de trouver un minibus ou d'atteindre leur destination. En fin de compte, la conjonction entre le déficit de l'offre de transport collectif et le faible niveau de motorisation individuelle se traduit par un recours

accru à la marche à pied et pas seulement pour des déplacements de proximité. En ce sens, parmi les chefs de ménages interrogés à El Mina, 29% estiment qu'en raison du déficit de l'offre de transport dans leur quartier, eux ainsi que les membres de leur foyer sont souvent contraints de se déplacer à pied de plus en plus loin.

Nous avons mené l'enquête similaire à Riyad et les résultats portés dans le tableau suivant permettent de comprendre en quelque sorte le rapport des habitants à la marche à pied.

Tableau 31 : Principales raisons du recours à la marche à pied à Riyad.

Situation	Nb. réponses	Fréquence.
Manque de l'offre de transports	44	44,0%
Manque de ressources financières	39	39,0%
Pour accéder aux transports publics	9	9,0%
Autre	8	8,0%
TOTAL.	100	100%

Réalisation Y. Diagana, CNRS UMR ESO 6590

Source : Enquête 2007

Encore une fois, l'analyse focalise sur la dimension de cette pratique de mobilité qui va bien au-delà des simples déplacements de proximité. Il s'agit donc de s'intéresser aux déplacements effectués à pied, et qui dépassent la proximité. Ceci étant posé, notre attention s'est portée sur les principales raisons qui poussent, habituellement, les habitants à marcher souvent pour des distances importantes.

Riyad est l'une des communes de Nouakchott qui sont fortement pénalisées par la répartition très inégalitaire de l'offre de transport collectif. Autant à El Mina, bien que polarisée, l'offre existe, il suffit d'atteindre le réseau pour en profiter, autant à Riyad les transports qui n'atteignent pas toujours leur destination finale sont

source de difficultés de mobilité pour les résidents. Dans ces conditions, si à El Mina le dysfonctionnement du système peut se mesurer à travers l'importance des distances que les habitants parcourent pour atteindre ce réseau, à Riyad c'est plutôt le temps d'attente au bord de la chaussée qui est à même de renseigner sur les difficultés de mobilité des populations. Ce temps d'attente peut se révéler important en dehors de périodes de pointe. Or même à ces heures là où peu nombreux sont les transporteurs qui décident d'arriver, quel que soit l'état de la demande, à leur destination initiale. De ce fait, pendant les périodes creuses, qu'il s'agisse d'aller en ville ou d'en revenir, la marche à pied est souvent indispensable. En effet, lorsque les transporteurs font descendre les usagers de leurs véhicules avant la destination finale à Riyad, et d'un autre côté lorsque l'offre se raréfie, le recours à la marche devient presque inévitable pour beaucoup. Notre enquête montre que 44% des chefs de ménages interrogés mettent en avant l'aspect aléatoire de la prise en charge de la demande de transport pour justifier leur recours habituel à cette pratique de mobilité. Dans ces conditions, compte tenu de la situation géographique de Riyad, chaque déplacement à destination ou provenance de la ville pourrait se révéler problématique, en raison du manque d'intérêt que les transporteurs accordent à la desserte de cette commune. Pour remédier à cette difficulté, il n'y a pas de meilleure solution que l'instauration d'un service public de transport qui saura garantir un niveau minimum d'offre de transport en tout temps et en tout lieu.

Au même titre que le déficit de l'offre de transport, le problème de solvabilité constitue pour certains un frein à l'accès aux transports. En effet, à Riyad, 39% des chefs de ménages enquêtés estiment qu'au-delà des déplacements de proximité, habituellement, quand eux et les leurs marchent, c'est surtout par manque des ressources financières. Or, la situation géographique de leur commune ne les favorise guère. Pour se rendre au centre-ville à partir de Riyad, et en se déplaçant en transports collectifs, il est nécessaire de faire au moins une correspondance. Cet

impératif en raison de l'absence d'interopérabilité entre les exploitants privés, conduit à des frais de transport plus importants. Ainsi, pour se rendre en ville, lorsqu'un habitant d'El Mina fait un trajet en transport collectif, il en faut deux pour celui de Riyad, qui paie donc deux fois plus cher. En définitive, le mode opératoire du système de transport, qui ne prend pas en compte les correspondances dans la tarification, alourdit les frais de transport, notamment pour les habitants les plus pauvres des quartiers excentrés. Au-delà de la qualité de la desserte du quartier de résidence, c'est plutôt le problème de solvabilité qui pousse ces personnes à se déplacer à pied et souvent pour des longues distances. À Riyad, les charrettes à traction animale, plus faciles d'accès, offrent une autre possibilité que la marche à pied, lorsque les moyens sont insuffisants, pour accéder à certaines parties bien définies de la ville.

Dans notre enquête, certes dans une proportion moins importante, l'enclavement du quartier de résidence est évoqué par d'autres chefs de ménages pour être la principale raison qui les pousse, ainsi que les membres de leur foyer, à se déplacer à pied. En effet, 9% des chefs de ménages enquêtés estiment que le faible niveau de la desserte de leur quartier les oblige souvent à marcher même pour accéder au réseau de transport. À titre de comparaison, ils sont 37% à El Mina à avoir mis en évidence cette raison pour expliquer le recours à la marche à pied (cf tableau 30), bien que l'offre de transport y soit nettement plus importante. Le paradoxe se situe au niveau de la structure spatiale de Riyad. En effet, la polarisation de l'urbanisation autour de l'axe principal utilisé par les transports réduit fortement les distances à parcourir pour accéder aux transports. Raison pour laquelle, ils sont moins nombreux dans cette commune à estimer marcher sur de longues distances ne serait-ce que pour accéder au réseau de transport.

La dernière catégorie dans les deux tableaux précédents est constituée des chefs de ménages qui estiment n'être que très peu concernés par l'usage de la marche à pied

pour les déplacements de longue portée. Ils sont presque 15% à El Mina et 8% à Riyad à affirmer que leur recours à la marche à pied reste le plus souvent limité à leurs déplacements de proximité. Parmi eux, certains justifient l'utilisation domestique de la marche par l'équipement de leur foyer en moyen de transport individuel ou leur proximité au réseau de transport. D'autres estiment qu'en raison de la proximité de leurs lieux de fréquentation, ils n'ont pas forcément besoin de recourir à un moyen de transport autre que la marche à pied pour réaliser l'essentiel de leurs déplacements quotidiens. Pour ceux-là, la pratique spatiale est fortement centrée autour du quartier de résidence. Cette forme d'insertion à la vie urbaine ne peut être perçue comme un repli sur des pratiques spatiales de proximité imposées par les difficultés d'accès aux transports. En effet, la population concernée par cette pratique est constituée essentiellement par ceux qui sont en dehors du marché de l'emploi, notamment les retraités, les ménagères, les inactifs en général. À ceux-là, il faut ajouter tous ceux qui n'ont pas besoin de parcourir de longs trajets pour se rendre à leurs lieux de travail ou de formation qui constituent pour beaucoup les principaux motifs du recours aux transports.

2-2 Dimension spatiale de la marche à pied.

La marche à pied est le socle de toute mobilité. De ce point de vue, chaque individu, pourvu qu'il possède toutes ses capacités motrices, y a recours dans chacun de ses déplacements, mais à des degrés variables. Cependant, s'arrêter sur cette évidence, amène à occulter une alternative face à des transports collectifs défaillants que cette pratique de mobilité peut incarner. Or, lorsque les insuffisances en termes de finances, de desserte et d'offre de transport sont importantes, la marche à pied devient un moyen de déplacement à part entière, au même titre que tous les autres. L'importance n'est pas simplement d'identifier les raisons qui poussent à opter pour la marche, mais aussi l'usage qu'on en fait. Cela renseigne sur sa place réelle

dans la mobilité quotidienne de tout un chacun. Il faut dire que cet usage est différent si on a la possibilité matérielle d'accéder aux moyens de transports ou au mieux de se procurer une voiture. À cet égard, les plus solvables ont en théorie un recours à la marche beaucoup plus limité dans l'espace que les plus démunis. Pour cette raison, la réflexion doit aller au-delà de la simple question du recours à la marche à pied pour s'intéresser à la dimension spatiale de celle-ci. C'est pourquoi, dans notre enquête, nous avons jugé nécessaire de mettre en évidence l'inscription spatiale des déplacements réalisés à pied comme le montre le tableau suivant.

Tableau 32 : Inscription spatiale de la marche pied.

Dimension spatiale	El Mina		Riyad	
	Nb. rép	Fréq.	Nb. rép.	Fréq.
Souvent pour tous types de trajets	68	35,8%	49	49%
Pour les trajets annexes	94	49,5%	42	42%
Que pour les trajets courts	28	14,7%	9	9%
TOTAL.	190	100%	100	100%

Réalisation Y. Diagana, CNRS UMR ESO 6590

Source : Enquête 2007

Il ressort de notre enquête que presque 50% des chefs de ménages rencontrés à El Mina et 42% à Riyad, recourent à ce mode de déplacement, notamment en complément aux autres moyens de transports. La pratique de la marche à pied, dans ce contexte précis concerne essentiellement les usagers des transports publics. De ce fait, les usagers pour accéder à ce service, sont contraints en amont de parcourir à pied le trajet qui sépare le domicile du réseau, et en aval le trajet entre le réseau et la destination finale. Il va sans dire que les distances de ces trajets varient en fonction de la qualité de la desserte de l'espace urbain par les transports. À El Mina, la configuration et la pauvreté du réseau de transport impose parfois aux usagers des transports collectifs des trajets secondaires assez importants. Dans cette

fonction de complément aux autres modes de transport, la marche à pied occupe une place centrale dans la mobilité quotidienne des habitants de Riyad. En effet, le fait que les transporteurs ne soient soumis à aucune forme de contrat les obligeant à conduire les usagers jusqu'à leurs destinations contribue au recours croissant de la marche. Dans ce mode opératoire, où la logique de rentabilité prime et où il n'y a aucune garantie donnée aux usagers, pendant certaines périodes de la journée, de se faire acheminer jusqu'au bout, même le recours aux transports ne met pas à l'abri de la marche sur des distances importantes. En outre, de Riyad pour se rendre dans l'hyper centre, il est nécessaire d'effectuer au moins une correspondance, ce qui rend en fin de compte plus coûteux les frais de déplacements. En guise de stratégie de contournement, il peut donc arriver que certains usagers, en se rendant en ville, une fois atteint le terminus qui est un peu excentré par rapport au centre, préfèrent effectuer le reste du parcours à pied, au lieu de solliciter un autre service de transport. De toute évidence, la marche à pied permet de réduire les effets des externalités induites par la configuration inadaptée du réseau de transport ou par le mode de fonctionnement du système de transport qui ne prévoit pas une interopérabilité entre les opérateurs. En fin de compte, étant donné ce système d'organisation du secteur des transports urbains en vigueur à Nouakchott, l'accès aux transports collectifs n'exclut pas souvent des distances importantes de marche.

En plus de ces usagers de transports qui ont recours à la marche essentiellement pour les trajets annexes, il y a des marcheurs plus ou moins exclusifs, qui ont l'habitude de se livrer à cette pratique quelles que soient les distances. En effet, 49% et 36% des chefs de ménages interrogés respectivement à Riyad et à El Mina, expliquent que, soit pour des raisons d'ordre financier, soit à cause de l'enclavement de leur quartier de résidence, soit pour ces deux raisons, ils sont contraints le plus souvent à faire leurs déplacements à pied.

Enfin, parmi la population enquêtée, 15% des chefs de ménages à El Mina et 9% à Riyad estiment que leur recours à la marche à pied ne limite à leurs déplacements de proximité. Ce sont en général ceux qui disposent d'au moins une voiture particulière, ou qui ont un accès satisfaisant aux transports collectifs, en raison de leurs possibilités financières suffisantes et de la desserte convenable de leurs quartiers.

3 – LA FORCE DU MOTIF DE DEPLACEMENT JUSTIFIE LE CHOIX DE L'ACCES AUX TRANSPORTS.

Le manque de ressources financières est susceptible de constituer un obstacle à la mobilité quotidienne parce qu'il limite les possibilités d'accès aux transports. Cet accès aux transports reste en effet tributaire des capacités financières des personnes solliciter à chaque fois que le besoin se fait sentir le service de transport. Cependant, le problème de solvabilité n'impose pas forcément l'immobilité. Le manque de transports ou de moyens pour les solliciter, loin de pousser au repli sur des pratiques spatiales de proximité, amène surtout les populations à hiérarchiser leurs déplacements de transports en fonction des critères bien définis. De ce fait, parmi les stratégies inventées pour contourner ce frein à l'accès aux transports qu'est l'insolvabilité, le motif de déplacement joue un rôle prépondérant. Le tableau 28 corrobore cette observation. En effet, que ce soit à Riyad ou à El Mina, lorsque les ressources financières ne suffisent pas pour prendre en charge les frais de transport, il se met en place au sein des foyers un processus de sélection dans lequel, à distances comparables, le motif du déplacement accorde, ou pas, la priorité quant à l'accès aux transports. Dans ce tableau, il se révèle que dans les deux communes, les chefs de ménages rencontrés et éprouvant des difficultés à assurer ce poste de dépense estiment payer les frais de transports en fonction de la nature du motif qui nécessite le déplacement. Dans ces conditions, lorsque les distances sont importantes et nécessitent le recours à un moyen de transport, on peut

légitimement supposer une primauté aux déplacements à caractère obligatoire, qui ne peuvent être reportés. En tout cas, lorsque les chefs de familles affirment se référer aux motifs de déplacement pour choisir qui des membres de leur foyer a plus de droit qu'un autre à l'accès aux transports, ils font en quelque sorte référence à la force du motif de déplacements. Sur ce critère de motif, une fois que la distinction est faite, l'effort est concentré en priorité sur les déplacements obligatoires des horaires particuliers. Les heures d'embauche ou de cours ne peuvent pas être aménagées à l'envie. Suivant cette logique, il n'est pas étonnant de constater qu'en cas de difficultés, on renoncera à utiliser les transports collectifs pour des convenances personnelles moins impératives. Dans le cadre de ce type de déplacements, l'accès aux transports demeure plus aléatoire.

3-1 La mobilité des actifs ou l'accès contraint aux transports.

Il est clairement établi que l'étalement de l'espace urbain implique l'allongement des distances à parcourir par les habitants. Cette situation est accentuée par la centralité urbaine qui, en raison de l'inégale répartition des richesses et des emplois, crée des situations de dépendance entre les territoires urbains. Dans cette dépendance, les populations des quartiers les moins équipés ont de plus en plus intérêt à se mettre en relation avec les ressources du centre. Cette concentration des services et des emplois au centre à cause du desserrement urbain, impose aux populations des quartiers excentrés des distances de déplacement importantes et accroît la nécessité du recours aux transports.

Ces déséquilibres territoriaux génèrent des flux pendulaires assez importants entre la partie centrale et le reste de la ville. Parmi les principales raisons qui motivent ces migrations pendulaires, le travail occupe une place centrale. D'ailleurs, une importante partie des déplacements centripètes sont générés par les actifs qui

quittent leurs quartiers, généralement très peu pourvoyeurs d'emplois, pour vaquer à leurs occupations dans le centre-ville essentiellement. Les tableaux suivants permettent de rendre compte de l'ampleur de ce phénomène. En effet, les données issues de notre enquête dans les communes d'El Mina et de Riyad mettent en évidence, à travers les destinations des déplacements d'ordre professionnel, le pouvoir d'attraction du centre par rapport aux autres zones urbaines. Ainsi, à El Mina, seuls 21% de la population active concernée par notre enquête affirment travailler de manière locale. Les 80% restants sont contraints de s'éloigner plus ou moins de leurs lieux de résidence pour se rendre à leur travail. À Riyad, le taux d'activité locale est encore plus bas car c'est seulement 5% de la population active enquêtée qui affirment ne pas avoir à quitter le quartier de résidence pour rejoindre le lieu de travail. Là aussi, l'écrasante majorité des travailleurs sont appelés à s'aventurer hors de leur quartier pour accéder à leur travail. Le principal bassin d'emplois étant le centre-ville de Nouakchott, cela crée une forte convergence des flux de déplacements d'ordre professionnel vers cette zone urbaine. Compte tenu de la configuration horizontale de périmètre urbain de Nouakchott, nombreux sont les quartiers qui se trouvent excentrés par rapport au centre et cela induit un allongement des distances à parcourir pour s'y rendre. Pour profiter des emplois du centre, il est impossible de se passer du service de transports collectifs. Cela vaut pour les travailleurs résidant à El Mina et davantage pour ceux de Riyad. La polarisation de l'activité économique autour des quartiers centraux confère aux transports un rôle particulièrement prépondérant dans la mise en relation des actifs avec leurs lieux de travail.

Tableau 33 : Localisation du lieu de travail pour les actifs d'El Mina

Lieu de travail	Nb. réponses	Fréquence
Centre-ville	129	44,6%
El Mina	61	21,1%
Ksar	49	17%
Sebkha	15	5,2%
Port de pêche	8	2,8%
Toujounine	7	2,4%
Teyaret	5	1,7%
Arafat	3	1%
Riyad	2	0,7%
Autre localisation	10	3,5%
Total	289	100%

Réalisation Y. Diagana, CNRS UMR ESO 6590

Source : Enquête 2007

Tableau 34: Localisation du lieu de travail pour les actifs de Riyad

Lieu de travail	Nb. réponses	Fréquence
Centre-ville	46	41,1%
Port de pêche	22	19,6%
Ksar	15	13,4%
El Mina	7	6,2%
Riyad	6	5,3%
Sebkha	5	4,5%
Toujounine	3	2,7%
Arafat	3	2,7%
Teyaret	2	1,8%
Autre localisation	3	2,7%
Total	112	100%

Réalisation Y. Diagana, CNRS UMR ESO 6590

Source : Enquête 2007

Au-delà du centre-ville, qu'il s'agisse de rejoindre Ksar, Toujounine, Teyaret ou alors le port de pêche, à partir d'El Mina ou de Riyad, les travailleurs sont contraint, du fait de l'éloignement à recourir au service des transports urbains. En effet, les 17% (tableau 33) et les 13% (tableau 34) de la population active enquêtée respectivement à El Mina et à Riyad qui travaillent sur le territoire de la commune de Ksar sont presque obligés, vue l'importance du trajet, à utiliser un moyen de transport pour s'y rendre. Cependant, à observer le mode de fonctionnement désastreux du système de transport urbain à Nouakchott, on peut imaginer toutes les difficultés qu'a au quotidien un bon nombre de travailleurs pour se rendre à leur travail. La croissance des flux de déplacements domicile/travail va de pair avec l'importance des déséquilibres dans les territoires et le système de transport dans son état actuel a bien des difficultés pour remplir son rôle premier, qui consiste à réduire les inégalités. Ce système de transports ne procure pas les meilleures conditions

d'accessibilité aux territoires et donc aux lieux de travail. Mais il reste malgré tout la seule solution pour beaucoup de ceux qui travaillent loin de leur quartier de résidence pour accéder au lieu de travail. Pour résoudre ce problème, on peut naïvement penser qu'il suffirait d'opter pour une insertion résidentielle proche du lieu de travail, pour ne plus être contraint à ce système de transport qui fonctionne mal. Ainsi, dans une ville étalée où le système de transport n'est pas à la hauteur du défi urbain, à défaut de tout avoir à portée, la proximité du lieu de travail permet de limiter les problèmes de mobilité quotidienne. Cette stratégie qui consiste à élire domicile près du lieu de travail paraît d'une évidence absolue. Pourtant rares sont ceux qui la mettent en œuvre. Les principales raisons qui empêchent cette stratégie de s'opérer est à rechercher du côté du marché de travail. En effet, l'insécurité des parcours professionnels, et la précarité des emplois et des revenus font que beaucoup des travailleurs résidant assez loin de leur lieu d'embauche se garderaient bien de lier le choix de leur localisation résidentielle à ce paramètre. Ce qui prime, c'est plutôt l'accession à la propriété les prix du loyer, qui déterminent la localisation résidentielle, même si celle-ci est située à une certaine distance du bassin de l'emploi. Secteur dans lequel l'accession à la propriété et les prix du loyer sont hors de portée des travailleurs issus des couches modestes. De toute façon, parmi les stratégies de localisation, la proximité du lieu de travail n'est pas une priorité de premier plan. Le plus important, c'est de se loger à moindre frais, quitte à être contraint, pour rejoindre le lieu de travail, à composer avec un système de transport défaillant.

3-2 Habitude modale des actifs pour les trajets domicile/travail.

De toute évidence, en fonction de la distance qui sépare le lieu de résidence et celui de la destination du déplacement, les individus sont plus ou moins enclins à solliciter, certes dans des proportions variables, le service de transports pour se faire acheminer dans des conditions plus ou moins acceptables. Cependant, cette

évidence peut être remise en cause par une multitude de facteurs qui justifient l'exploration des stratégies de contournement afin que les déplacements puissent se réaliser du mieux possible. L'exemple des travailleurs est révélateur, dans la mesure où l'obligation de se déplacer pour le travail ne laisse pas, ou peu, de choix aux individus pour qu'ils puissent renoncer à leurs déplacements pour le motif du manque de solutions de mobilité. De ce fait, parce qu'ils sont contraints d'effectuer ce type de déplacements, ces travailleurs doivent s'accommoder des moyens de transports disponibles, pour ceux qui en ont l'opportunité ou alors se débrouiller avec les moyens du bord. Pour les actifs qui ont la possibilité de travailler sur leur quartier de résidence, la question du recours à un moyen de transport pour se rendre au lieu de travail ne se pose pas de manière lancinante. En effet, pour ceux-là, en l'absence d'un moyen de déplacement individuel, on peut supposer qu'en raison de la proximité des lieux la marche à pied peut convenir. Pour les autres, la pratique modale est déterminée en fonction de la faculté financière, de la disponibilité de l'offre de transport, mais surtout de la localisation du lieu de travail. À El Mina pour les 290 individus se déclarant actifs parmi la population enquêtée, 19% jugent court leur trajet domicile/travail (tableau 35). Pour les autres qui voient ce trajet plus ou moins long, on peut imaginer un recours plus ou moins contraint à des moyens de transports.

Tableau 35 : Appréciations sur le trajet domicile/travail (El Mina).

Trajet	Nb. réponses	Fréquence.
Long	167	57,6%
Moyen	68	23,5%
Court	55	19,0%
TOTAL.	290	100%

Réalisation Y. Diagana, CNRS UMR ESO 6590

Source : Enquête 2007

Quant à Riyad, au sein de la population enquêtée, parmi les 112 actifs, c'est seulement 5,4% d'entre eux qui bénéficient de la proximité du lieu de travail par rapport au domicile (tableau 36). Pour les autres, c'est-à-dire la grande majorité, ils sont contraints de s'éloigner du quartier de résidence pour vaquer à leurs occupations.

Tableau 36 : Appréciations sur le trajet domicile/travail (Riyad)

Trajet	Nb. réponses	Fréquence.
Long	90	80,4%
Moyen	16	14,3%
Court	6	5,4%
TOTAL.	112	100%

Réalisation Y. Diagana, CNRS UMR ESO 6590

Source : Enquête 2007

Ces deux tableaux précédents montrent une forte proportion de la population active, au niveau de la commune d'El Mina et celle de Riyad, qui est contrainte de s'éloigner quotidiennement de leurs lieux de résidence pour rejoindre ceux du travail. Lorsqu'on mène l'analyse de ces données en termes de rapport distance et pratique modale, on serait aisément tenté de faire l'hypothèse d'un recours important des répondants au système de transport, ne serait ce que pour ceux qui jugent long leur trajet domicile/travail. En effet, Avec presque 58% et 80% des actifs résidant respectivement à El Mina et à Riyad qui doivent vaincre l'éloignement pour accéder à leur travail, la question du recours modal devient centrale et, en fonction de l'importance du parcours, on peut supposer une forte demande de transport rien que pour les déplacements motivés par le travail.

Une fois que des renseignements sur la longueur du trajet domicile/travail sont recueillis, il importe de voir si cette tendance à l'éloignement suscite une utilisation accrue des transports pour se rendre au lieu de travail. Dans cette optique, notre

enquête révèle une corrélation assez forte entre la localisation du lieu de travail et le moyen de déplacement utilisé pour y aller. En effet, le tableau suivant sur El Mina faisant état de moins de 30% d'actifs qui n'utilisent ni les transports collectifs, ni la voiture pour rejoindre le travail, vient confirmer la relation.

Tableau 37 : Habitude modale des actifs à El Mina

Mode de transport	Nb. réponses	Fréquence.
Minibus	94	32,4%
A pied	78	26,9%
Taxi collectif	50	17,2%
Taxi	39	13,5%
Voiture	23	7,9%
Mobylette	4	1,4%
Vélo	2	0,7%
TOTAL.	290	100%

Réalisation Y. Diagana, CNRS UMR ESO 6590

Source : Enquête 2007

Avec 27% des actifs qui relient le domicile au travail à l'aide de la marche pied, cette pratique de mobilité est loin d'être marginale. Cependant, si on peut mettre le recours important aux transports collectifs sur le compte de l'éloignement du lieu de travail sans un grand risque de se tromper, rien ne dit que la marche à pied est toujours justifiée par la proximité des lieux. En effet, il peut arriver que certains actifs, en raison de la faiblesse de leurs revenus, aient des difficultés persistantes à solliciter le service de transport pour se rendre à leur travail. L'exemple des femmes de ménages résidants dans les quartiers populaires de la commune d'El Mina ou celle de Sebkha qui parcourent à pied tous les jours des longs trajets pour relier la commune résidentielle de Tevragh-Zeïna peut confirmer notre réserve. Les salaires mensuels de ces femmes ne leur permettent pas le plus souvent de solliciter le

service des taxis de courses ou des taxis collectifs, les seuls types de transports urbains qui desservent cette commune. Du coup, pour ces femmes, la marche à pied est de rigueur. C'est pour cette raison que nous ne pouvons affirmer avec certitude que la marche à pied des actifs est synonyme de la proximité du lieu de travail par rapport au domicile.

Toujours par rapport à cette question d'habitude modale dans les déplacements pour le motif de travail, à Riyad la situation est presque similaire à celle d'El Mina. En effet, là aussi l'effet de la dissociation du lieu de résidence et celui du travail semble s'exprimer à travers la pratique de mobilité des actifs. Ainsi, hormis presque 19% d'actifs qui ont recours à la marche et aux deux roues, l'écrasante majorité de la population enquêtée sur cette commune de Riyad utilisent essentiellement les transports urbains, ou la voiture pour quelques uns, afin de relier le lieu de travail (tableau 38). Avec presque 52% qui ont l'habitude de se rendre à leur travail à l'aide de minibus, ce mode de transport, malgré le caractère aléatoire de leur service en direction de cette commune périphérique, apporte une vraie solution de mobilité aux populations. Par ailleurs, de la même manière à El Mina, la proximité du travail par rapport au domicile, même si ce paramètre peut suffire pour expliquer le recours de la marche, nous ne sommes en mesure de faire cette affirmation.

Tableau 38 : Habitude modale des actifs à Riyad

Mode de transport	Nb. réponses	Fréquence.
Minibus	58	51,8%
A pied	16	14,3%
Taxi collectif	25	22,3%
Taxi	5	4,5%
Mobylette	3	2,7%
Voiture	3	2,7%
Vélo	2	1,8%
TOTAL.	112	100%

Réalisation Y. Diagana, CNRS UMR ESO 6590

Source : Enquête 2007

À partir de l'analyse de ces deux tableaux précédents, on peut clairement établir qu'en raison de l'éloignement du domicile par rapport au lieu de travail, nombreux sont ceux qui de plus en plus sont tentés de se reporter sur le système de transport urbain pour réaliser au moins le plus contraignant de leurs déplacements quotidiens. Cependant, ce que ces données ne renseignent pas, c'est la fréquence de l'utilisation de ces transports urbains par les actifs pour leurs déplacements d'ordre professionnel. Elles ne renseignent pas non plus les éventuelles difficultés rencontrées en amont et pendant l'utilisation du moyen de déplacement sollicité. Or, c'est dans la volonté de se soustraire à ces difficultés, que naissent les différentes stratégies, mises au point par les uns et les autres, qui permettent de se déplacer ou pas. En effet, d'une part, étant donné que précédemment, on n'a pas pu mettre à jour, jusqu'à une certaine mesure, une relation de causalité entre la marche à pied et la proximité du domicile et le lieu de travail, l'analyse des facteurs qui interagissent en amont du choix de la pratique modale peut être apportée quelques éléments de précision. D'autre part, une fois que le choix modal est effectué, se pose la question

des conditions dans lesquelles l'accès à ce moyen de transport et les modalités d'utilisation de ce dernier.

3-3 Définition de la pratique de mobilité : des difficultés et des stratégies.

Le déplacement quel que soit le moyen utilisé ne supprime pas les difficultés, mais s'adapte à celles-ci, pour qu'il puisse justement avoir lieu. Cette réalité est commune à tout type de déplacement, elle est encore plus vraie lorsque celui-ci se passe dans un contexte où le système de transport, censé le faciliter, est en proie à une multitude de défaillances. Cela est aggravé pour certains en raison de leur problème de solvabilité, qui les obligent parfois à opérer des choix assez difficiles pouvant aller jusqu'à la marche à pied sur des longs trajets ou pire à se replier sur des pratiques spatiales de proximité. Le tableau suivant permet de faire le point sur les conditions de déplacements telles que ressenties par les actifs lorsqu'ils se rendent à leur travail, et ce quel que soit le recours modal.

Tableau 39 : Conditions de déplacement pour le trajet domicile/travail

Difficulté	El Mina		Riyad	
	Nb. réponses	Fréquence.	Nb. réponses	Fréquence.
Oui	134	46,2%	85	75,9%
Non	156	53,8%	27	24,1%
TOTAL.	290	100%	112	100%

Réalisation Y. Diagana, CNRS UMR ESO 6590

Source : Enquête 2007

Ce tableau montre que si à El Mina les avis des actifs sont plutôt partagés quant aux difficultés qu'ils vivent au quotidien pour se mettre en relation avec leur lieu de travail, à Riyad c'est sans aucune ambiguïté, la tendance à l'insatisfaction générale qui domine. Avec plus de 75% de répondants qui estiment avoir bien de difficultés à rejoindre ou revenir de leur lieu de travail, c'est toute la commune qui est sensible

peut être plus que d'autres à la défaillance du système de transports. C'est sans doute le manque de l'offre de transport en direction de cette commune, très éloignée par rapport au centre et aux équipements industriels, qui provoque au sein de la population active ce fort sentiment d'insatisfaction. La proximité relative d'El Mina au centre-ville, mais aussi le fait qu'elle soit reliée à cette partie de la ville par les principales lignes de transports collectifs sont de nature à amortir les effets du dysfonctionnement du système. N'empêche, malgré cette situation plus ou moins avantageuse, c'est tout de même 46% des actifs qui éprouvent de difficultés pour partir et revenir de leur travail. Face à cette incohérence, il s'est imposé à nous la nécessité de mettre en exergue la nature des difficultés que les enquêtés avancent pour expliquer les obstacles qui pèsent sur leurs déplacements quotidiens.

Tableau 40 : Principales sources de difficultés entravant les déplacements des actifs

Nature	El Mina		Riyad	
	Nb. réponses	Fréquence.	Nb. réponses	Fréquence.
Problème de solvabilité	58	43,3%	29	34,1%
Manque de l'offre	46	34,3%	46	54,1%
Enclavement	30	22,4%	10	11,8%
TOTAL.	134	100%	85	100%

Réalisation Y. Diagana, CNRS UMR ESO 6590

Source : Enquête 2007

Avec plus de 43% des actifs enquêtés et 34% respectivement à El Mina et à Riyad, ce tableau permet d'observer qu'à l'image de toutes les autres catégories sociales, les actifs, ne sont pas parfois épargnés par le manque de ressources qui réduit l'accès aux transports. Autant dire que dans ces deux communes l'importante partie de la population appartient aux classes populaires, qui ne bénéficient pas des hauts niveaux de revenus. Sur cette insuffisance est venue se greffer le paramètre éloignement du lieu de travail. L'association de ces deux facteurs se révèle

problématique pour un certain nombre de travailleurs, qui doivent investir, s'ils sont contraints à utiliser un transport pour relier le lieu de travail, une partie non négligeable de leur salaire juste pour aller travailler. L'exemple précédent des femmes de ménages aux revenus modestes des quartiers populaires, qui travaillent dans les quartiers résidentiels de Nouakchott, est tout à fait valable pour illustrer ce propos. Il en est de même pour tous ceux qui vivent des petits boulots dont les revenus du travail ne permettent pas de se localiser dans la proximité immédiate du lieu de travail. Pour toutes ces catégories de travailleurs, concilier le problème de solvabilité et la nécessité de s'éloigner du quartier de résidence pour le motif de travail constitue une équation insoluble. Elle est d'autant plus difficile à résoudre si le lieu de travail n'est pas desservi par le réseau de minibus, qui applique les tarifs les plus bas. Or, en général les quartiers résidentiels ne sont pas fréquentés par ce mode de transport. C'est plutôt les taxis de courses ou les taxis collectifs qui s'y opèrent.

En plus de ce problème de solvabilité, le tableau précédent montre que le manque d'offre de transport altère les conditions de mobilité des actifs, car ils sont 34% à El Mina à estimer que ce facteur constitue un obstacle de taille qu'il faille tenir compte lorsqu'ils se déplacent pour leur travail. À El Mina, ce n'est pas le manque d'offre de transport qui est si problématique, mais en réalité la nature de celle-ci et la manière dont elle est disposée dans l'espace. En effet, si tant est que cette commune soit desservie par la principale ligne de minibus, qui la relie à la commune de Ksar en passant par le centre, cela n'apporte pas visiblement de solutions appropriées de mobilité pour se rendre partout. Cette configuration du réseau de transport apporte des réelles solutions de mobilité pour ceux qui travaillent dans le centre, pour les autres il faudra inventer des stratégies afin de contourner cette inadéquation. À Riyad, en plus de l'inadaptation de l'offre de transport pour tous types de trajets, c'est le déficit de celle-ci qui pose un problème important aux populations. À ce propos, c'est presque 55% des actifs, qui estiment que le manque d'offre de

transport entrave la bonne réalisation de leurs trajets domicile/travail. Comme nous l'avions déjà évoqué, ce problème de manque d'offre de transport ressenti par les populations de Riyad est lié au modèle de fonctionnement du système de transport, qui sacrifie l'équité de la répartition de l'offre sur l'autel de la recherche de rentabilité.

Enfin, l'isolement du quartier de résidence par rapport à la desserte des transports, au-delà du motif de travail, est un problème pour tous les autres types de déplacements dès lors qu'ils nécessitent l'utilisation d'un moyen de transport. Ce fait complique les déplacements de plus de 22% des actifs à El Mina du fait, sans doute, de la polarisation de l'offre de transport par endroit. Une configuration qui produit un sentiment d'enclavement pour les habitants des quartiers situés à une certaine distance des zones de prédilection des transporteurs. Par ailleurs, avec 11% des actifs qui mettent en avant l'enclavement parmi les principaux facteurs qui empêchent leurs déplacements de se réaliser dans les meilleures conditions, ce paramètre ne constitue pas pourtant un problème important à Riyad. En effet, comme nous l'avions évoqué, les populations de cette commune n'ont pas besoin de réaliser d'importantes distances pour accéder à l'axe qui sert de ligne de minibus, car le développement des quartiers s'est effectué le long de celui-ci. De ce fait, l'enclavement qu'ils estiment en être victimes est plutôt lié à la faible fréquence des transports dans cette partie de la ville.

Dans tous les cas les difficultés qui entravent les déplacements intervenant dans le cadre du travail, sont tout aussi valables pour tous les autres types de déplacements dès qu'il y a nécessité de recourir à un moyen de transport. Ces difficultés, qui proviennent de deux sources de défaillance, suscitent des stratégies d'adaptation différentes en fonction des situations. En fonction que la défaillance provienne du sujet lui-même (problème de solvabilité) ou du système de transport (insuffisance de la desserte ou de l'offre), on a recueilli les principales stratégies que les

répondants affirment mettre au point en réaction aux possibles difficultés qui en résultent et s'interférant dans la décision de se déplacer (tableau 41).

Tableau 41 : Stratégies d'adaptation aux insuffisances

El Mina		
Stratégie	Nb. réponses	Fréquence.
Priorité aux déplacements obligatoires	65	48,5%
Priorité aux longs trajets	35	26,1%
Marche à pied	30	22,4%
Renoncement	4	3%
TOTAL.	134	100%
Riyad		
Stratégie	Nb. réponses	Fréquence.
Priorité aux déplacements obligatoires	42	49,4%
Priorité aux longs trajets	25	29,4%
Marche à pied	15	17,6%
Renoncement	3	3,5%
TOTAL.	85	100%

Réalisation Y. Diagana, CNRS UMR ESO 6590

Source : Enquête 2007

Ce tableau montre que lorsque les conditions ne sont pas favorables pour trouver plus facilement un transport, ou lorsque les ressources sont à peine suffisantes pour y accéder, ou alors les deux en même temps, le recours au service de transport se fait d'abord dans le cadre de déplacements pour des motifs de caractère obligatoire. Ainsi, près de la moitié des actifs interrogés à El Mina et à Riyad affirment qu'en raison de ces insuffisances, ils ont de plus en plus tendance à limiter leur usage du

système de transport lorsqu'ils se déplacent pour se rendre à leur lieu travail principalement, ou pour d'autres démarches d'utilité de premier plan. Dans le même ordre d'idée, c'est 26% à El Mina et 29% à Riyad, la proportion de la population active à privilégier les déplacements de longues distances pour solliciter le concours d'un moyen de transport, autrement, la marche à pied est de rigueur. En effet, les limites du système de transport ou des possibilités financières en réduisant le niveau d'accès aux transports stimule le niveau de déplacements à pied. C'est ainsi que 22% des actifs à El Mina et 17% à Riyad affirment multiplier les déplacements à pied, en raison des difficultés déjà évoquées. Seulement lorsque l'éloignement du lieu de travail, pour ne considérer que celui-ci, s'additionne aux défaillances du système de transport ou du problème de solvabilité, cela peut conduire au renoncement pour certains. En effet, lorsque les distances sont trop importantes pour être effectuées à pied, et que les possibilités ne permettent pas de les réaliser autrement qu'avec ce mode de déplacement-là, le découragement peut l'emporter. En tout cas 3% des enquêtés affirment que les freins à leur mobilité sont parfois tellement importantes, qu'ils sont amenés souvent à sursoir leurs déplacements. Quand le motif de celui-ci est le travail, cela se traduit par des absentéismes répétés. Au cours de nos entretiens, nous avons relevé l'anecdote d'un salarié de la fonction publique qui lie ses absences au travail par ses difficultés à faire face aux frais de déplacements. Ce dernier estimant que pour se rendre à son travail, dans les meilleures conditions, il lui faut recourir au service de taxi de courses. Or, les revenus qui sont les siens, il ne peut se payer un tel service sans que l'importante partie de son salaire mensuel y passe. Sans que l'on ne puisse généraliser l'exemple de ce salarié, ce serait loin d'être un cas isolé.

3-4 Tendances limitées ou exceptionnelles à une utilisation des transports par les scolaires.

Bien que les familles donnent une certaine priorité aux frais de transport liés aux déplacements quotidiens intervenant dans le contexte des études, l'accès des élèves aux transports reste assez limité. Ceci s'expliquerait pour une partie importante par la forte polarisation des déplacements pour ce motif autour du quartier de résidence. En effet, pour beaucoup d'élèves, l'établissement scolaire n'est pas suffisamment éloigné du domicile pour nécessiter le recours à un moyen de transport. Cet éloignement s'impose peu à peu au fur et à mesure que le niveau d'études. Ainsi, si les élèves du primaire n'ont pas besoin de réaliser des trajets importants pour atteindre leurs établissements scolaires, à partir du cycle secondaire il est de plus en plus nécessaire de s'éloigner. Cette contrainte est liée à la forte concentration des collèges et des lycées au centre-ville et des universités dans la commune de Ksar. Cet éloignement quotidien du quartier de résidence concerne également les élèves du système éducatif privé qui doivent faire face eux aussi à cette forme de spécialisation fonctionnelle de l'espace urbain.

Notre enquête confirme cette tendance à la polarisation des déplacements de plus jeunes élèves autour du quartier de résidence (tableaux 42 et 43). En effet, à El Mina dans les familles enquêtées, un peu plus de 45% des élèves ne sont pas obligés de s'éloigner pour accéder à leurs établissements scolaires. Ce taux est de 62% à Riyad. Parmi ceux qui sont amenés à quitter le quartier de résidence pour accéder à leurs établissements scolaires, à El Mina pour plus de 12% d'entre eux, l'éloignement ne dépasse pas les communes limitrophes, Sebkhia et Riyad en l'occurrence. À Riyad, de la même manière, 17% d'élèves dans les familles enquêtées sont amenés à fréquenter la commune voisine d'El Mina pour rejoindre leur lieu d'éducation.

Tableau 42 : Localisation des établissements de formation pour les élèves et étudiants d'El Mina.

Lieu des études	Nb. réponses	Fréquence
El Mina	199	46,2%
Centre-ville	105	24,4%
Ksar	59	13,7%
Sebkha	43	10%
Tevragh Zeïna	14	3,2%
Riyad	11	2,5%
Total	431	100%

Réalisation Y. Diagana, CNRS UMR ESO 6590

Source : Enquête 2007

Tableau 43: Localisation des établissements de formation pour les élèves et étudiants de Riyad

Lieu d'étude	Nb. réponses	Fréquence
Ryad	98	62,4%
El Mina	18	17,2%
Ksar	14	11,5%
Centre-ville	27	8,9%
Total	157	100%

Réalisation Y. Diagana, CNRS UMR ESO 6590

Source : Enquête 2007

L'analyse des informations portées dans les deux tableaux précédents indique une certaine proximité entre le domicile d'e la majorité des élèves et leurs établissements scolaires. Cette observation permet de donner un début d'explication au faible recours de ce public, résident dans ces deux communes, aux transports disponibles. Autrement, qu'il s'agisse de joindre le centre pour les collégiens ou les lycéens essentiellement, Ksar pour les étudiants, Tevragh-Zeïna pour les plus riches, le recours à un moyen de transport pour effectuer le trajet s'avère nécessaire. Pour les familles aisées qui ont la possibilité d'envoyer leurs enfants aux établissements d'une

certaine notoriété, localisés au centre ou dans les quartiers résidentiels, la question de l'accès aux transports pour y aller est dérisoire. Mais, cette question se pose pour les familles aux revenus modestes qui doivent inventer des stratégies pour faire en sorte que le cursus des enfants ne soit pas entaché par les difficultés d'accès aux transports. Des défaillances qui peuvent se manifester à travers des retards et des absentéismes répétitifs. Au cours de nos entretiens, un chef de ménage rencontré à Riyad nous avoue clairement que ses deux filles ont abandonné les bancs de l'école, en raison de son incapacité à assumer les frais de leurs déplacements quotidiens. Selon lui, l'éloignement de leur établissement est tel qu'il est difficile de faire le parcours à pied. Selon lui, en l'absence d'un établissement approprié à leur niveau d'études, à proximité, il n'y avait, hélas, aucune autre alternative que de les garder à la maison. Le désarroi de ce père de famille en dit long sur les difficultés que rencontrent un bon nombre d'élèves pour se mettre en relation avec leur établissement de formation. De ce fait, la proximité de l'établissement scolaire par rapport au domicile explique pour beaucoup la prédominance de la marche à pied dans les déplacements des écoliers. Notre enquête révèle que cette forme de pratique de mobilité est nettement plus fréquente que d'autres moyens de déplacements dans le milieu scolaire (tableau 44 et 45). En effet, à El Mina, plus de 62% des élèves concernés par cette enquête se déplacent à pied pour se rendre à leur établissement scolaire. À Riyad, pour la même raison, ce sont plus de 71% des élèves qui se déplacent à pied.

Tableau 44 : Habitude modale des scolaires et des étudiants domiciliés à El Mina

Mode de transport	Nb. réponses	Fréquence.
A pied	269	62,4%
En transports collectifs	149	34,6%
En taxi	8	1,9%
En voiture	5	1,2%
TOTAL.	431	100%

Réalisation Y. Diagana, CNRS UMR ESO 6590

Source : Enquête 2007

Tableau 45 : Habitude modale des élèves et des étudiants domiciliés à Riyad.

Mode de transport	Nb. réponses	Fréquence.
A pied	112	71,3%
En transports collectifs	42	26,8%
En voiture	3	1,9%
TOTAL.	157	100%

Réalisation Y. Diagana, CNRS UMR ESO 6590

Source : Enquête 2007

L'usage des transports collectifs dans les déplacements des élèves demeure relativement limité par rapport à la marche à pied. À El Mina, ils sont près de 35% et 27% à Riyad, estimant avoir recours au service de transport collectif pour se rendre à leurs établissements. Cependant, ces proportions masquent de fortes inégalités. En effet, parmi ces élèves se réclamant usagers des transports collectifs, nombreux sont ceux qui ne peuvent solliciter le service de manière permanente. Pour ceux-là, l'usage des transports collectifs est irrégulier ou occasionnel. Là aussi, tout dépend de la faculté financière des parents allouer un budget mensuel consacré aux déplacements des enfants pour leurs trajets domicile/établissement de formation. À défaut, l'accès aux transports se fera de manière partielle, conduisant à la pratique fréquente de la marche à pied sur des distances parfois importantes.

L'utilisation de la voiture pour transporter les enfants jusqu'à leurs établissements reste très faible, à l'image du taux de motorisation individuelle des ménages aussi bien à El Mina qu'à Riyad. De la même manière, compte tenu de la faiblesse générale du niveau de revenus des populations de ces deux communes, le recours au service du système de taxis a un coût qui est hors de portée d'un bon nombre de chefs de ménages. De ce fait, les déplacements des enfants par ce mode de transport demeure également marginal et se limite aux familles aisées.

En fin de compte, si en raison de la proximité de l'établissement de formation, la marche à pied suffit pour un nombre important d'élèves, pour d'autres, l'usage d'un moyen de transport demeure incontournable. Pour ces derniers, la fréquence de l'utilisation des transports est fonction de la stratégie mise au point au sein de leurs familles, visant à hiérarchiser les motifs de déplacements à travers un certain nombre de facteurs bien définis. Il va sans dire que ce mécanisme concerne le plus souvent les familles aux revenus modestes ne permettent pas de garantir un accès suffisant aux transports pour tous les membres de la famille, quelles que soient les distances et les motifs des déplacements.

En effet, lorsque les ressources manquent, les élèves se retrouvent quelque part pénalisés, même s'ils appartiennent aux sujets prioritaires à l'accès aux transports, du fait du caractère obligatoire du motif de leur déplacement. Notre enquête révèle que malgré leur priorité théorique dans l'accès aux transports aux transports pour se rendre à leurs établissements, lorsque le besoin s'en fait sentir, le recours de nombre d'entre eux à ce mode de déplacement se fait de manière occasionnelle (tableau 46 et 47).

Tableau 46 : La fréquence de l'utilisation des transports par les élèves domiciliés à El Mina.

Fréquence	Nb. réponses	Fréquence.
Presque jamais	245	56,8%
Rarement	92	21,4%
Quotidiennement	71	16,5%
Presque quotidiennement	23	5,3%
TOTAL.	431	100%

Réalisation Y. Diagana, CNRS UMR ESO 6590

Source : Enquête 2007

Tableau 47: La fréquence de l'utilisation des transports par les élèves domiciliés à Riyad.

Fréquence	Nb. réponses	Fréquence.
Presque jamais	112	71,3%
Rarement	11	7,0%
Quotidiennement	8	5,1%
Presque quotidiennement	26	16,6%
TOTAL.	157	100%

Réalisation Y. Diagana, CNRS UMR ESO 6590

Source : Enquête 2007

À El Mina, dans les foyers concernés par cette enquête, la majorité des élèves, pour des raisons diverses, en tout cas pour les parcours domicile/établissement, n'utilise pas les transports collectifs. En effet, dans cette commune, ce sont près de 57% des élèves qui n'ont pas recours à ce mode de transport pour se rendre à leur lieu d'éducation. Ce taux est encore plus fort pour les élèves domiciliés à Riyad car il atteint les 71%. Pour ceux qui y ont recours, à El Mina, il y a presque autant d'élèves qui bénéficient d'un accès correct aux transports que ceux pour lesquels ceci se fait assez rarement. À Riyad, pour tous ceux qui n'excluent pas de recourir aux transports collectifs, pour effectuer le trajet domicile/établissement d'éducation,

quelque soit la fréquence, 7% ont un usage très irrégulier, alors que 22% les utilisent de manière quotidienne.

C'est pourquoi, pour des raisons différentes, à El Mina, sur les 431 élèves ou étudiants enquêtés, 337 n'utilisent pas les transports collectifs pour se rendre à leurs établissements de formation ou de manière de manière très limitée (tableau 48). À Riyad, ce sont 123 élèves ou étudiants parmi les 157 enquêtés qui vivent la même situation (tableau 49). Il nous a paru intéressant de décliner les principales raisons qui expliquent ce faible recours aux transports.

Tableau 48 : Éléments explicatifs du faible recours aux transports par les élèves domiciliés à El Mina

	Nb. réponses	Fréquence.
Proximité des lieux	261	77,4%
Manque d'argent	33	9,8%
Absence d'infrastructures	29	8,6%
Manque de l'offre	9	2,7%
Autre	5	1,5%
TOTAL.	337	100%

Réalisation Y. Diagana, CNRS UMR ESO 6590

Source : Enquête 2007

Ce tableau indique sur le fait que si l'importante majorité des élèves n'utilise pas ou partiellement les transports collectifs, c'est d'abord pour une question de proximité spatiale. En effet, beaucoup estiment que, compte tenu de la proximité du domicile au lieu d'éducation, l'utilisation d'un moyen de transport pour faire le trajet n'est pas une nécessité absolue. C'est pour cette raison que plus de $\frac{3}{4}$ des élèves au sein des familles rencontrées recourent presque exclusivement à la marche à pied pour se

rendre ou l'établissement scolaire. À ceux-là, il faut ajouter les plus de 8% d'élèves qui sont contraints de marcher, en raison de l'enclavement de leurs quartiers de résidence, lié à l'absence de desserte par les transports collectifs. De ce fait, les enfants des familles qui ne peuvent solliciter le service de taxi, nettement plus cher, n'ont pas d'autres choix que de marcher pour se rendre à leurs établissements.

Tableau 49 : Éléments explicatifs du faible recours aux transports par les élèves domiciliés à Riyad.

	Nb. réponses	Fréquence.
Proximité des lieux	108	87,8%
Manque d'argent	6	4,9%
Manque de l'offre	6	4,9%
Absence de desserte	3	2,4%
TOTAL.	123	100%

Réalisation Y. Diagana, CNRS UMR ESO 6590

Source : Enquête 2007

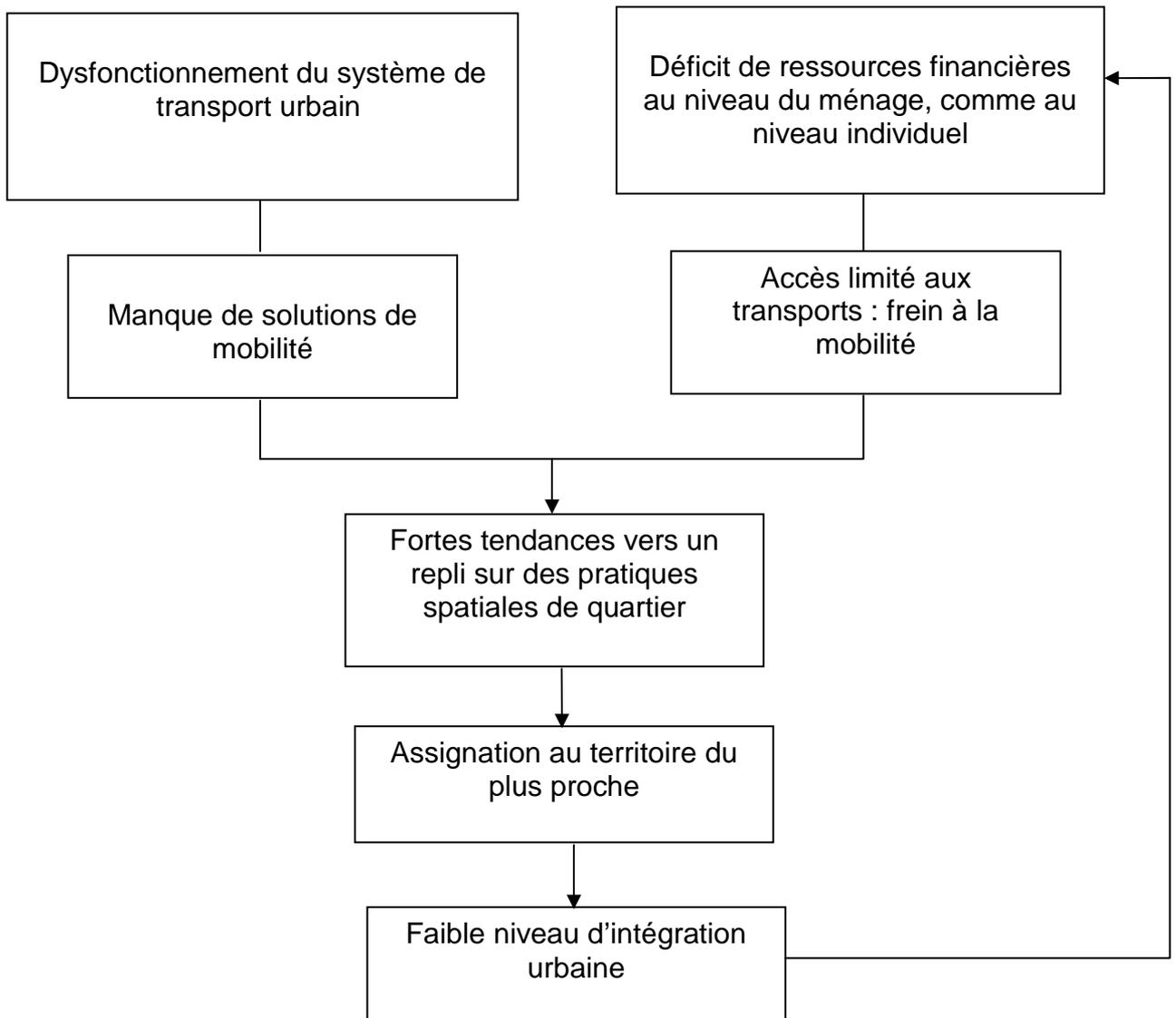
4- CONCLUSION.

La solvabilité demeure un facteur majeur qui détermine la qualité de l'accès au sol et à la mobilité quotidienne. Pour ce qui est de l'accès au sol ou au logement, on s'est rendu compte que les populations en prise aux difficultés financières semblent se tourner davantage vers des solutions d'insertion résidentielle périphérique. On peut voir dans cette stratégie résidentielle une certaine forme de relégation pour ne pas dire de repli. En ce qui concerne la mobilité quotidienne, compte tenu des insuffisances du système de transport et du manque manifeste de solvabilité des populations, tout laisse penser à l'expérimentation de ce même mécanisme qui se traduirait par un repli sur des pratiques de mobilité de proximité. Pour rompre cette spirale d'insuffisances, et réduire la contrainte à un territoire, les populations ont mis au point des stratégies d'adaptation parmi lesquelles l'instauration au sein des foyers d'un mécanisme de sélection, qui détermine en fonction des caractéristiques des déplacements, quel membre a plus le droit d'accéder aux transports qu'un autre, et aussi une utilisation accrue de la marche à pied. Dans le premier cas, les arbitrages rendus au terme de cette sélection réserve la priorité au motif et à la distance de déplacement. Dans le second cas, la marche à pied n'est pas simplement utilisée pour les déplacements de proximité, mais une manière de pallier aux différentes insuffisances. Dans tous les cas de figure, l'objectif recherché est de rendre moins systématique la relation entre le manque de solvabilité et l'assignation au territoire du plus proche.

CONCLUSION GENERALE.

Lorsque l'intégration urbaine est suspendue à la capacité de maîtrise du territoire, la mobilité prend une dimension importante, en ce sens qu'elle garantit la faculté d'accès à différents lieux urbains. Cependant, à un certain moment, il peut arriver que cette faculté soit altérée par des insuffisances matérielles ou des dysfonctionnements dans le système urbain. Des dysfonctionnements qui sont essentiellement liés au système de transport, dans son mode d'organisation et de desserte de l'espace, mais aussi au système de localisation, à travers les inégalités territoriales. Les effets cumulés de ces dysfonctionnements se traduisent par des difficultés importantes de mobilité pour les populations et davantage pour les plus démunies, et constituent un frein à l'intégration urbaine. Compte tenu de ces insuffisances, pour les populations de Nouakchott, le problème de mobilité se pose en termes d'accessibilité, d'où la nécessité d'aborder cette question sous un angle d'intégration urbaine des quartiers. Cela nous a amené à constater le recours à un mécanisme qui permet aux populations, surtout pour celles qui sont en difficultés, de trouver des alternatives pour amortir les effets liés aux insuffisances du système de transport urbain. En effet, de notre hypothèse, selon laquelle le problème de solvabilité et le manque de solutions de mobilité qui pousseraient les populations aux prises à ces difficultés là, à se replier sur des pratiques spatiales de quartier, limitant ainsi le niveau d'intégration urbaine, il ressort que la réaction de ces dernières est moins fataliste que cette logique. La figure suivante résume notre hypothèse de départ quant à la réaction des populations face aux conséquences cumulées du problème de solvabilité et au manque de solutions de mobilité.

Schéma 10 : Hypothèse de cercle vicieux

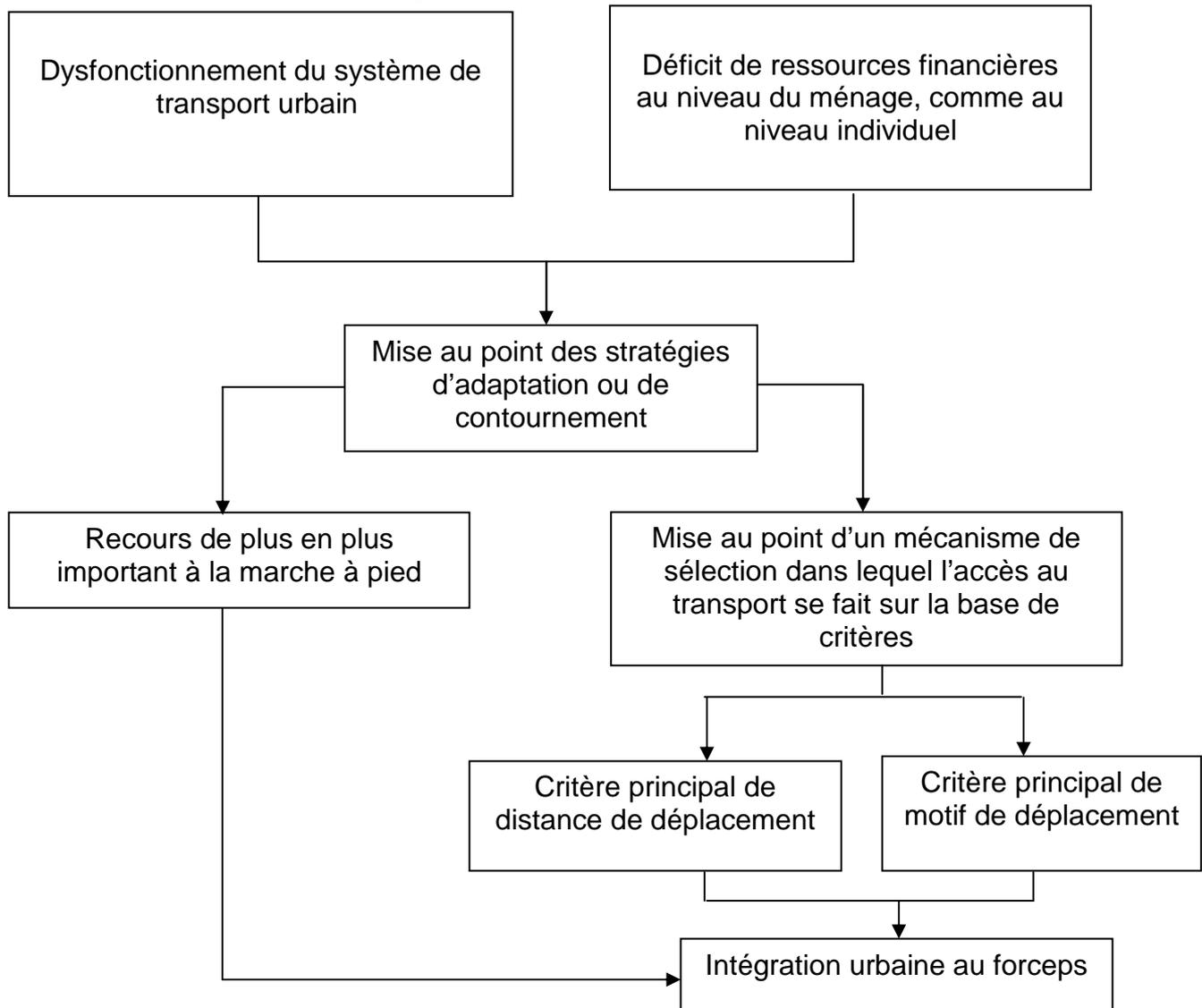


Réalisation Y. Diagana, CNRS UMR ESO 6590

Cette logique ne semble pas susciter une expérimentation à grande échelle aux niveaux des quartiers pauvres de Nouakchott. Que les insuffisances soient nombreuses et pèsent lourdement sur la mobilité est un fait, mais penser que cela suffit pour pousser les populations au renoncement, c'est sous estimer leur détermination à accéder à la ville et à ses opportunités diversifiées. Ainsi, lorsque les moyens sont limités pour permettre un accès suffisant aux transports pour chaque membre du foyer, ou bien lorsque la localisation de celui-ci se trouve dans

une zone peu desservie par les transports, les populations, loin de renoncer, inventent un certain nombre de stratégies pour contourner du mieux possible ces insuffisances.

Schéma 11 : Stratégies d'adaptation ou de contournement



Réalisation Y. Diagana, CNRS UMR ESO 6590

Derrière ces stratégies, dans lesquelles le motif et la distance de déplacements occupent une place centrale, se cache la volonté des populations de se soustraire le mieux possible aux effets de la relégation spatiale et de se déplacer malgré l'accumulation des difficultés. Ainsi, parmi les stratégies explorées, la distance et/ou le motif de déplacement sont souvent les critères retenus pour définir les modalités

d'accès aux transports, lorsque les moyens financiers ne sont pas suffisants. Dans ce cas de figure, pour deux projets de déplacements ayant des portées spatiales comparables, mais lorsque les ressources du ménage sont limitées, la priorité à l'accès aux transports est accordé le déplacement est le plus important. Cependant, dans le cas où les motifs des déplacements sont comparables, c'est celui qui s'éloigne le plus qui se voit attribuer la possibilité d'accès aux transports. D'autres stratégies peuvent entrer en ligne de compte, mais elles se réfèrent globalement aux critères de motif et de distance de déplacement. Nous pensons que les populations ayant vécu ces difficultés en termes de marginalisation et de manque de solutions de mobilité seraient tentées de quitter ces zones de relégation pour aller vers une insertion résidentielle plus favorable. Également dans ce supposé projet de mobilité résidentielle, nous pensons que la stratégie dominante serait l'accessibilité. Mais, il est ressorti de notre enquête, que non seulement ce sentiment de marginalisation que les populations ont exprimé n'est pas suffisant pour les pousser à quitter leur quartier de résidence. Même pour ceux qui n'excluent pas cette éventualité, le paramètre de transport ne semble pas occuper une place centrale parmi les stratégies de localisation du futur quartier de résidence. C'est plutôt la possibilité de devenir propriétaire de son logement qui est au centre des stratégies de localisation du ménage mises au point par une certaine catégorie de populations, en général pauvre. Ces populations sont prêtes parfois à payer le prix de l'enclavement pourvu que ce projet se réalise. Cela les a conduits à élire domicile dans les parties périphéries parfois éloignées de la partie centrale, là où l'accès au sol est plus facile qu'ailleurs. Dans tous les cas, qu'ils soient locataires ou propriétaires, les ménages aux revenus modestes se concentrent le plus souvent dans les quartiers excentrés, là où la desserte des transports est moins évidente.

Ces populations refusent autant que possible de se replier sur leurs quartiers de résidence malgré du manque de solutions de mobilité. Les principales stratégies d'adaptation qu'elles essaient de mettre en place sont en faveur de la mobilité.

L'importance de la demande de transport qui s'exprime dans les quartiers périphériques, mal ou peu desservis par les transporteurs, témoigne de cette volonté des populations de se libérer de la relégation spatiale. Cela est confirmé par la proportion élevée de personnes qui lient leurs déplacements à pied soit au manque de solvabilité, soit à l'insuffisance de l'offre de transport. D'ailleurs, pour nombre des habitants, la pratique de la marche à pied est en soi une autre forme d'adaptation aux différentes insuffisances.

Pour répondre aux attentes de ces populations soucieuses de leur intégration urbaine, il faudra trouver un système de transport capable de concilier trois niveaux d'exigences. Une exigence de performance, c'est-à-dire que ce système devra être en mesure d'assurer une desserte équitable de l'espace urbain, de sorte qu'il y n'ait pas de zones de relégation, du fait de l'éloignement au centre-ville. Une exigence d'accessibilité, en proposant un service de transport accessible pour un plus grand nombre. L'idée est que le manque de solvabilité ne puisse pas être un frein puissant à la mobilité. Enfin, ce système devra pouvoir répondre à l'exigence de la rentabilité économique. Pour y parvenir, ce système de transport doit pouvoir intégrer dans son mode de fonctionnement, la diversification de l'offre, la territorialisation de celle-ci, mais aussi la complémentarité entre différentes offres de transport public. En fin de compte, le système de transport censé apporter des vraies réponses aux problèmes de mobilité des populations de Nouakchott est celui qui est à même de garantir la diversification de l'offre de transport. C'est une approche qui est en faveur de la diversification des solutions de mobilité. L'objectif c'est de pouvoir arriver à proposer différentes possibilités de mobilité, pour que chaque catégorie de populations puisse jouir pleinement d'un service de transport adapté à son niveau de solvabilité. Cependant, cette diversification de l'offre de transport proposée par les opérateurs n'a d'intérêt que si elle est faite sur la base d'une certaine logique de territorialisation. Aujourd'hui, à Nouakchott, on peut observer une certaine forme de territorialisation de l'offre de transport qui est plutôt une conséquence de la

ségrégation spatiale qu'une véritable adaptation de celle-ci aux particularités locales. L'illustration peut être donnée par la présence importante des charrettes à traction animale dans les quartiers périphériques pauvres et leur absence dans le centre-ville et dans les quartiers résidentiels, qui sont considérés comme des lieux de prédilection des taxis. L'objectif à atteindre par cette territorialisation de l'offre est de pouvoir arriver, en fonction des particularités dominantes et partagées par les populations, à proposer un service de transport adapté à chaque zone urbaine. Cette démarche, sans être ségrégative, pourrait contribuer à atténuer le risque de concurrence malsaine entre les opérateurs de transport et la polarisation de l'offre de transport autour d'une zone urbaine déterminée. La territorialisation de l'offre de transport suppose la mise en place d'un mécanisme dans lequel la desserte de la ville sera assurée par plusieurs niveaux de service de transport. Cette territorialisation du service de transport, ne sera efficace que si elle est accompagnée par une complémentarité réelle des différents services de transport sur la base d'une interopérabilité entre les différents opérateurs. Ce montage ne sera possible qu'avec la présence d'une autorité organisatrice puissante.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES.

ABDELAHI. C. O., 1995, Étude sur la migration et urbanisation en Mauritanie, Rapport, ONS.

ADOLEHOUME.A., **BI NAGONE. Z.**, 2002, A comme Abidjan ou le système Gbakas « Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara : Le temps de la débrouille et du désordre inventif », KARTHALA et INRETS.

BANQUE MONDIALE, 2000, étude régionale sur l'organisation, le financement et la rentabilité des micro-entreprises de transport urbain en Afrique Subsaharienne : le cas de Bamako.

BANQUE MONDIALE, Combattre la pauvreté, Rapport sur le développement dans le monde 2000-2001

BAUCIRE. F., 2007, la mobilité au centre de l'urbain, Compte rendu de la journée de la d'étude sur la mobilité et développement urbain organisée par l'ADP.

BAVOUX, J.J., **BEAUCIRE. F.**, **CHAPELON. L.**, **ZEMBRI. P.**, 2005, *Géographie des transports*, Paris, Armand Colin.

BEBIER .A., 2002, l'accès à la ville : les mobilités spatiales en questions, L'Harmattan.

BONNAFOUS.A., **PATIER-MARQUE. D.**, **PLASSARD. F.**, 1981, Mobilité et vie quotidienne, collection L.E.T.

BRULHARDT. C., BASSAND. M., In KAUFMANN.V, 2001, Mobilité et vie quotidienne : synthèse et questions de recherche, rapport, centre de prospective et de veille scientifique, Direction de la recherche et des affaires scientifiques et techniques. Ministère de l'équipement, des transports et du logement.

BRUNEL. S., L'AFRIQUE, éditions Bréal, 2003.

BRUNET. R., FERRAS. R, THERY. H, 1992, Les mots de la Géographie : dictionnaire critique, Reclus- la documentation française.

BUISSON, M.-A., MIGNOT, D., 2005, Concentration économique et ségrégation spatiale, Bruxelles, Éditions De Boeck Université.

Cadre stratégique de lutte contre la pauvreté, plan d'action 2006-2010, Mauritanie, octobre 2006

Cadre stratégique de lutte contre la pauvreté, Mauritanie, Janvier 2001

CANCALON. F., GARGAILLO. L., 1991, Les transports collectifs urbains : quelles méthodes pour quelle stratégie ? CELSES PARIS.

CHEIKH. A. W. O, 2006, « Nouakchott, capitale nomade ? », La ville ou l'État ? : développement politique et urbanité dans les espaces nomades ou mobiles (Mauritanie- Sénégal- Inde, et retour), Rouen, publications des universités de Rouen et Havre.

CHOPLIN. A., 2009, Nouakchott au carrefour de la Mauritanie et du monde, KARTHALA et PRODIG, paris

CHOPLIN. A., 2002, Rapport ville-État (le cas de Nouakchott), Collection mémoires et documents de l'UMR PRODIG, Grafigéo 2003-21

Conférence des Nations Unies pour les établissements humains (habitat II) : Rapport national sur la Mauritanie, juin 1996.

De NOUE. M-F., D'ANNUNZIO. D., BOURDILLON. J., BRUNET. R., MARTINAND. Cl., POMMELET. P., 1993, Réseaux et Territoires : rapport du groupe d'Étude et de mobilisation, Montpellier, Reclus.

DEDOMY.S., CASALIS.A., « Amélioration des quartiers précaires en Mauritanie », Villes et développement, 2003, Paris, ISTED (bulletin N° 60-61).

DÉSIRÉ-VUILLEMIN.G., 1998, « Les villes sahariennes dans leur évolution et dans leur rôle », Espaces et Sociétés en Mauritanie, Tours, URBAMA.

DEVILLE F., GODARD X., La prise en compte de la mobilité urbaine dans les politiques de réduction de la pauvreté, rapport.

DIAGANA.I., 1993, Croissance urbaine et dynamique spatiale à Nouakchott, Thèse, Lyon.

DIAGANA.I., Régularisation et intégration des quartiers précaires et « irréguliers » de Nouakchott, communication présentée à la conférence N-AERUS Leuven, Belgique, Mai 2001

DIAZ-OLVERA. L., PLAT. D., POCHEP. P., 2007, Mobilité quotidienne en temps de crise, Revue Belge de Géographie, n°2 (Transport geography in africa : legacies, constraints and prospects).

DIAZ-OLVERA. L., PLAT. D., POCHET. P., SAHABANA. M., 2004, Mobilité et pauvreté en Afrique subsaharienne : éclairages à partir de quelques enquêtes ménages, acte de colloque Sitrass, Lyon.

DIAZ OLVERA. L., PLAT. D., 2002, « M comme mobilité ou les déplacements urbains au quotidien » ; les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara, KARTHALA et INRETS.

DIAZ-OLVERA. L et KANE.C, 2002, M comme Marche ou ... Crève, « les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara : le temps de la débrouille et du désordre inventif », KARTHALA-INRETS.

DIAZ OLVERA L., PLAT D., POCHET P., 1999, Mobilité quotidienne des citadins à faibles ressources, revue Persée, volume 40, N° 160.

DIAZ-OLVERA L., PLAT D., POCHET. P., Mobilité quotidienne et pauvretés dans les villes d'Afrique subsaharienne : les renseignements de Ouagadougou, document de travail n° 98/03.

DUBRESSON A., RAISON J-P., 2003, L'Afrique subsaharienne : une géographie du changement, Armand Colin.

DUMOND G.-F., 2004, L'Afrique connaît-elle une urbanisation spécifique « L'Afrique », ellipses

DUPUY. G., 1975, Une technique de planification au service de l'automobile : les modèles de trafic urbain, Paris, Copedith.

Élaboration d'une stratégie et d'un programme d'amélioration des conditions de vie dans les quartiers spontanés et sous-équipés de la ville de Nouakchott, rapport diagnostic, Urbaplan, Mai 2000.

Étude du plan de déplacements de Nouakchott ; Phase 1 Diagnostic du secteur des transports urbains à Nouakchott, Rapport technique, 2005

Étude sur l'eau et l'assainissement urbains en Mauritanie, 2005, Rapport final, Programme de développement urbain

Étude sur la stratégie de développement des villes de Nouakchott, Nouadhibou et Kaédi (évaluation du volet environnementale et sociale stratégique), Rapport, décembre 2000.

Étude sur la stratégie de développement des villes de Nouakchott, Nouadhibou et Kaédi (volet : environnemental, sociale stratégique), rapport préliminaire, 2003.

FLAMM. M., 2004, « la mobilité quotidienne dans la perspective de la conduite de vie » ; Mobilités, fluidités, libertés ? Dir. MONTULET. B et KAUFMANN. V, publications des facultés universitaires Saint-Louis, Bruxelles.

FREROT. A.-M., 1999, les grandes villes d'Afrique, ellipses.

FREROT. A.-M. et MAHBOUBI. S.A. O, « Du parcours à la ville : L'imprévu », Espaces et sociétés en Mauritanie, 1998, Tours, URBAMA (fascicule de recherche n° 33).

GODARD. X, 2007, La complémentarité des modes de transport urbain au service du développement urbain périphérique « Mobilité et développement urbain », article afd, paris.

GODARD X., 2002, Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara : le temps de la débrouille inventif, KARTHALA-INRETS.

GODARD. X., 2002, P comme pauvreté ou le rôle du transport pour la combattre, « les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara : le temps de la débrouille et du désordre inventif », KARTHALA-INRETS.

GODARD. X., 2002, « Mobilités quotidiennes et accès au logement : questions d'articulation à partir d'observations africaines », L'accès à la ville ; les mobilités spatiales en questions, L'Harmattan paris.

GODARD.X., 2002, « D comme Dakar ou le bilan mitigé d'une ville-pilote », Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara : Le temps de la débrouille et du désordre inventif, KARTHALA et INRETS.

GODARD.X., 2002, « I comme Informel ou les insuffisances d'une notion récurrente », Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara : Le temps de la débrouille et du désordre inventif », KARTHALA et INRETS.

IBOU.F., « C comme Car rapide ou les tentatives d'intégration du transport artisanal », Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara : Le temps de la débrouille et du désordre inventif, KARTHALA et INRETS.

OFFNER. J.-M., PUMAIN. D., 1996, Réseaux et Territoires : significations croisées, Saint-Étienne, éditions de l'aube.

JACQUES. M et al, 1997, Les transports, Paris, ARMAND COLIN.

JAGLIN. S, 2005, Services d'eau en Afrique subsaharienne : la fragmentation urbaine en question, CNRS EDITIONS.

KAUFMANN. V., 2000, *Mobilité quotidienne et dynamiques urbaines : la question du report modal*, Presses Polytechniques et Universitaires Romandes.

KAUFMANN.V., 2001, *Mobilité et vie quotidienne : synthèse et questions de recherche*, rapport, centre de prospective et de veille scientifique, Direction de la recherche et des affaires scientifiques et techniques. Ministère de l'équipement, des transports et du logement.

La politique nationale d'amélioration des quartiers précaires en Mauritanie, bulletin Ville en développement N° 60-61, Juin-septembre 2003

La lettre de politique et du développement du secteur urbain, Rapport. Document présenté au quatrième groupe consultatif pour la Mauritanie, Paris, Juillet 2001.

L'actualisation de la politique urbaine et la recommandation d'une stratégie de développement urbain en Mauritanie Rapport, Juillet 2000.

La Mauritanie à l'aube du 21^{ème} siècle, le bilan commun de pays (CCAS), Rapport Nations Unies, Avril 2002.

LE BRETON. E., 2005, *Bouger pour s'en sortir : Mobilité quotidienne et insertion sociale*, ARMAND COLIN

LEFEVRE. C., OFFNER. J-M., 1990, *Les transports en question*, paris, eds CELSE.

Les transports et la ville, analyses et diagnostics, actes du séminaire des acteurs des transports et la ville, Ministères de l'équipement, des transports et du logement, paris, Mars-Mai 1998.

L'évolution de la mobilité quotidienne. Comprendre les dynamiques, éclaircs et controverses, arceau, INRETS, (collection synthèse INRETS n° 37).

LEVY. J., LUSSAULT. M., 2003, Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés. Paris : Belin.

LOMBARD. J., STECK. Benjamin., 2004, « quand le transport est d'abord un lieu ! » in revue Autrepart, « Transports aux suds : Pouvoirs, lieux et liens » n° 32 pp 3-19

MARCADON.J. et al, 1997, Les transports, ARMAND COLIN.

MASSON. S, 1998, Interactions entre système de transport et système de localisation : de l'héritage des modèles traditionnels à l'apport des modèles interactifs de transport et d'occupation des sols, les cahiers scientifiques du transport, N° 33/1998.

WOLKOWITSCH. M., 1982, Géographie des transports, Paris, Armand, Colin

MERLIN. P, 1992, les transports urbains, PUF.

MERLIN. P, 1991, Géographie, économie, et planification des transports, Paris, PUF.

MERLIN. P, 1985, les politiques de transports urbains, documentation française

MERLIN. P, 1984, La planification des transports urbains, paris, MASSON, N°4797.

MIGNOT. D., (dir)., 2001, Mobilité et grande pauvreté, Ministère de l'Equipement, des Transports et du Logement, et l'Union des Transports Publics.

MIGOT. D., ROSALES-MONTANO S., 2006, Vers un droit à la mobilité pour tous : Inégalités, territoires et vie quotidienne, documentation française.

MORLET.O., 2000, Rapport succinct sur l'analyse de l'armature urbaine – Mauritanie-, juin 2000

Office Nationale des Statistiques, 2002, Profil de la pauvreté en Mauritanie 2000

ORFEUIL.J-P., 2000, « La mobilité locale : toujours plus loin et plus vite » ; Les territoires de la mobilité, Dir. BONNET. M, Paris, PUF.

PLASSARD. F., 1995, Encyclopédie de géographie (2^{ème} édition), Les réseaux de transport et de communication.

PLAT.D., 2002, « V comme Voiture ou le rêve contrarié », Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara : Le temps de la débrouille inventif , KHARTHALA-INRETS

PITTE. J-R, 1977, Nouakchott, Capitale de Mauritanie, Publications du Département de Géographie de l'Université de Paris-Sorbonne

POLESE.M., **WOLFE. J.M.** et al, 1995, L'urbanisation des pays en développement, Economica.

Rapport Certu, 2002, quelques lieux communs sur les modes doux (Le vélo et la marche)

Réalisation d'une étude d'appui à la définition d'une stratégie de développement de l'habitat urbain en Mauritanie, tome 1 : Diagnostic et propositions, Rapport définitif, février 2005.

REMY. A., 2004, Morphologie urbaine : Géographie, aménagement et architecture de la ville, Armand Colin, Paris.

SAHABANA. M., 2005, Dakar et Douala vs Bogota et Curitiba : l'Amérique du sud, un exemple de régulation efficace des transports urbains pour l'Afrique subsaharienne ? « Urbanisation, gouvernance et développement durable », Les cahiers de prélude, N° 7, Nancy.

Schéma Directeur d'Aménagement Urbain de Nouakchott (horizons 2010-2020).

SILVIA. R.-M., 1992, « Dix ans d'analyse de la mobilité urbaine dans les pays en développement », Mobilité et transports dans les villes en développement : Transferts de modèles et échanges économiques Nord-Sud., L'harmattan.

Stratégie de développement de la ville (phase 2 : vision stratégique), Rapport final, janvier 2001.

Stratégie de développement de la ville (phase1 : Diagnostic), Rapport, juin 2000.

TEURNIER. P., DOMENACH. O., 2002, « N comme Nairobi ou la domination du système matatu » Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara : Le temps de la débrouille et du désordre inventif, KARTHALA et INRETS.

Villes en devenir : des clés pour comprendre et agir ; Revue, juin 2007.

WANE. B., 1998, « Mauritanie : crise urbaine ou urbanisation en crise », Espaces et Sociétés en Mauritanie, Tours, URBAMA.

WIEL., M., 2005, ville et mobilité : couple infernal ? , éditions de l'Aube

WIEL.M., 2004, « La ville en panique ? », Mobilités, fluidités... libertés ?, Bruxelles, Publications des facultés universitaires Saint-Louis.

WIEL. M., 2002, Ville et automobile, Descartes & Cie.

TABLE DES PHOTOS

PHOTO 1 : <u>MATERIEL ROULANT GENERALEMENT DEGRADE</u>	306
PHOTO 2 : <u>MANQUE DE CONFORT ET DE SECURITE</u>	307
PHOTO 3 : <u>VEHICULE SOUVENT BONDE. SIGNE DE L'INSUFFISANCE DE L'OFFRE DE MINIBUS ?</u>	308
PHOTO 4 : <u>TAXI COLLECTIF. VEHICULE D'UN AUTRE AGE</u>	316
PHOTO 5 : <u>POINT DE RALLIEMENT DES TAXIS COLLECTIFS</u>	317
PHOTO 6 : <u>TAXI-COURSES DE MARQUE MERCEDES EN GENERAL ET AVEC UN SIGNE DISTINCTIF BIEN VISIBLE</u>	319
PHOTO 7 : <u>TAXI-COURSES SANS SIGNE DISTINCTIF</u>	320
PHOTO 8 : <u>CHARRETTES A TRACTION ANIMALE UTILISEES POUR LE TRANSPORT DE PERSONNES ET DE MARCHANDISES</u>	324

TABLE DES TABLEAUX

TABLEAU 1 : <u>CROISSANCE URBAINE ET TAUX D'URBANISATION EN MAURITANIE</u>	24
TABLEAU 2 : <u>ÉVOLUTION DES INDICES DE PRIMAUTE : L'ACCENTUATION DE LA MACROCEPHALIE URBAINE</u>	33
TABLEAU 3 : <u>ÉVOLUTION DE LA POPULATION URBAINE DE NOUAKCHOTT DE 1955 A 2000</u>	36
TABLEAU 4 : <u>SURFACE, POPULATION ET DENSITE DES COMMUNES DE NOUAKCHOTT 2000</u>	40
TABLEAU 5 : <u>LA DENSITE DANS LES QUARTIERS PRECAIRES DE NOUAKCHOTT</u>	82
TABLEAU 6 : <u>POURCENTAGE DE MENAGES EQUIPES EN VEHICULES PRIVES, EN MILIEU URBAIN, POUR DIVERS PAYS D'AFRIQUE SUBSAHARIENNE ENTRE 2000 ET 2004</u>	186
TABLEAU 7 : <u>DISPONIBILITE INDIVIDUELLE DES VEHICULES SELON LA PAUVRETE INDIVIDUELLE ET LA PAUVRETE DU MENAGE (%) OUAGADOUGOU</u>	205
TABLEAU 8 : <u>LE STATUT D'OCCUPATION DU LOGEMENT A EL MINA</u>	340
TABLEAU 9 : <u>LE STATUT D'OCCUPATION DU LOGEMENT A RIYAD</u>	341
TABLEAU 10 : <u>TYPOLOGIE DU LOGEMENT</u>	342
TABLEAU 11 : <u>POSSIBILITE DE MOBILITE RESIDENTIELLE (EL MINA)</u>	350
TABLEAU 12 : <u>POSSIBILITE DE CHANGEMENT DE QUARTIER DE RESIDENCE (RIYAD)</u>	352
TABLEAU 13 : <u>MODE D'APPROVISIONNEMENT EN EAU POTABLE A EL MINA</u>	355
TABLEAU 14 : <u>OPINION SUR LE NIVEAU D'EQUIPEMENT DU QUARTIER DE RESIDENCE (EL MINA)</u>	364
TABLEAU 15 : <u>OPINION SUR LE NIVEAU D'EQUIPEMENT DU QUARTIER DE RESIDENCE (RIYAD)</u>	365
TABLEAU 16 : <u>FREQUENCE DE CITATIONS POUR LES EQUIPEMENTS ET LES SERVICES SOUS REPRESENTES A EL MINA</u>	367
TABLEAU 17 : <u>FREQUENCE DE REPONSES POUR EQUIPEMENTS ET SERVICES SOUS REPRESENTES A RIYAD</u>	369
TABLEAU 18 : <u>AVIS PAR RAPPORT AUX CONDITIONS D'ACCES AUX RESSOURCES URBAINES A PARTIR D'EL MINA</u>	370
TABLEAU 19 : <u>AVIS PAR RAPPORT AUX CONDITIONS D'ACCES AUX RESSOURCES URBAINES A PARTIR DE RIYAD</u>	371

<u>TABLEAU 20 : LIEU DE PREDILECTION DES POPULATIONS EN QUÊTE DE SERVICES ET EQUIPEMENTS DE BASE.</u>	372
<u>TABLEAU 21 : AVIS DES HABITANTS SUR L'ETAT DE LA DESSERTE DE LEUR QUARTIER DE RESIDENCE.</u>	380
<u>TABLEAU 22 : AVIS DES USAGERS A RIYAD SUR LA FREQUENCE DES TRANSPORTS COLLECTIFS.</u>	382
<u>TABLEAU 23 : DISPONIBILITE PAR LES MENAGES DES MOYENS DE TRANSPORT INDIVIDUELS</u>	396
<u>TABLEAU 24 : PRISE EN CHARGE DES FRAIS DE TRANSPORT DE LA FAMILLE PAR LE CHEF</u>	401
<u>TABLEAU 25 : FACULTE FINANCIERE ET ACCES AUX TRANSPORTS.</u>	402
<u>TABLEAU 26: LA PART DU BUDGET TRANSPORT DANS LE REVENU MOYEN MENSUEL DES MENAGES A EL MINA.</u>	405
<u>TABLEAU 27: LA PART DU BUDGET TRANSPORT DANS LE REVENU MOYEN MENSUEL DES MENAGES A RIYAD.</u>	406
<u>TABLEAU 28 : CRITERES DE L'ACCES SELECTIF AUX TRANSPORTS.</u>	407
<u>TABLEAU 29 : RECOURS AU CAPITAL SOCIAL POUR PALLIER L'INSUFFISANCE FINANCIERE.</u>	411
<u>TABLEAU 30 : PRINCIPALES RAISONS DU RECOURS A LA MARCHE A PIED A EL MINA.</u> ...	413
<u>TABLEAU 31 : PRINCIPALES RAISONS DU RECOURS A LA MARCHE A PIED A RIYAD.</u>	415
<u>TABLEAU 32 : INSCRIPTION SPATIALE DE LA MARCHE PIED.</u>	419
<u>TABLEAU 33 : LOCALISATION DU LIEU DE TRAVAIL POUR LES ACTIFS D'EL MINA</u>	424
<u>TABLEAU 34: LOCALISATION DU LIEU DE TRAVAIL POUR LES ACTIFS DE RIYAD.</u>	425
<u>TABLEAU 35 : APPRECIATIONS SUR LE TRAJET DOMICILE/TRAVAIL (EL MINA).</u>	427
<u>TABLEAU 36 : APPRECIATIONS SUR LE TRAJET DOMICILE/TRAVAIL (RIYAD)</u>	428
<u>TABLEAU 37 : HABITUDE MODALE DES ACTIFS A EL MINA</u>	429
<u>TABLEAU 38 : HABITUDE MODALE DES ACTIFS A RIYAD</u>	431
<u>TABLEAU 39 : CONDITIONS DE DEPLACEMENT POUR LE TRAJET DOMICILE/TRAVAIL</u>	432
<u>TABLEAU 40 : PRINCIPALES SOURCES DE DIFFICULTES ENTRAVANT LES DEPLACEMENTS DES ACTIFS</u>	433
<u>TABLEAU 41 : STRATEGIES D'ADAPTATION AUX INSUFFISANCES.</u>	436
<u>TABLEAU 42 : LOCALISATION DES ETABLISSEMENTS DE FORMATION POUR LES ELEVES ET ETUDIANTS D'EL MINA.</u>	439

TABLEAU 43 : LOCALISATION DES ETABLISSEMENTS DE FORMATION POUR LES ELEVES ET ETUDIANTS DE RIYAD	439
TABLEAU 44 : HABITUDE MODALE DES SCOLAIRES ET DES ETUDIANTS DOMICILIES A EL MINA	441
TABLEAU 45 : HABITUDE MODALE DES ELEVES ET DES ETUDIANTS DOMICILIES A RIYAD.	441
TABLEAU 46 : LA FREQUENCE DE L'UTILISATION DES TRANSPORTS PAR LES ELEVES DOMICILIES A EL MINA.	443
TABLEAU 47: LA FREQUENCE DE L'UTILISATION DES TRANSPORTS PAR LES ELEVES DOMICILIES A RIYAD.	443
TABLEAU 48 : ÉLÉMENTS EXPLICATIFS DU FAIBLE RECOURS AUX TRANSPORTS PAR LES ELEVES DOMICILIES A EL MINA.	444
Tableau 49 : Éléments explicatifs du faible recours aux transports par les élèves domiciliés à Riyad.	445

TABLE DES SCHEMAS

SCHEMA 1 : <u>PRINCIPAUX FACTEURS DE LA CROISSANCE URBAINE EN MAURITANIE</u>	29
SCHEMA 2 : <u>LA MISE EN ŒUVRE PROBLEMATIQUE D'UNE POLITIQUE URBAINE A NOUAKCHOTT</u>	57
SCHEMA 3 : <u>LES MECANISMES DE L'ETALEMENT URBAIN A NOUAKCHOTT</u>	79
SCHEMA 4 : <u>LE MECANISME DE LA CROISSANCE DE LA MOBILITE URBAINE DANS UNE VILLE DEVELOPPEE</u>	149
SCHEMA 5 : <u>MECANISME QUI JOUE EN FAVEUR DE LA LIMITATION DU NIVEAU DE MOBILITE GLOBALE DANS UNE VILLE EN DEVELOPPEMENT</u>	150
SCHEMA 6 : <u>ORGANISATION URBAINE ET MOBILITE : DES SYSTEMES INTERACTIFS</u>	154
SCHEMA 7 : <u>RELATION ENTRE MOBILITE ET ACCESSIBILITE</u>	164
SCHEMA 8 : <u>REPRESENTATION DU RAPPORT ENTRE L'ETALEMENT URBAIN ET L'ACCESSIBILITE</u>	171
SCHEMA 9 : <u>RELATION ENTRE CROISSANCE URBAINE ET DESSERTE SPATIALE PAR LES TRANSPORTS</u>	184
SCHEMA 10 : <u>HYPOTHESE DE CERCLE VICIEUX</u>	448
SCHEMA 11 : <u>STRATEGIES D'ADAPTATION OU DE CONTOURNEMENT</u>	449

TABLE DES FIGURES

FIGURE 1 : <u>MODELE CLASSIQUE DE DEPLACEMENT</u>	114
FIGURE 2 : <u>EXEMPLE DE FORME ETOILEE DE DEPLACEMENTS</u>	115
FIGURE 3 : <u>EXEMPLE D'UN MODELE DE DEPLACEMENT EN BOUCLE</u>	116
FIGURE 4 : <u>EXEMPLE DE MODELE DE DEPLACEMENT EN FORME COMPLEXE</u>	117
FIGURE 5 : <u>REPRESENTATION SCHEMATIQUE DES DIFFERENTES SEQUENCES DU TEMPS DE DEPLACEMENT</u>	121

TABLE DES CARTES.

CARTE 1 : <u>OSSATURE DE LA TRAME URBAINE DE LA MAURITANIE</u>	12
CARTE 2 : <u>LA REPARTITION DE LA POPULATION PAR COMMUNE EN 2000</u>	39
CARTE 3 : <u>POLARISATION DE LA CROISSANCE URBAINE AUTOUR DES PRINCIPAUX DE COMMUNICATION</u>	44
CARTE 4 : <u>ÉTAPES DE LA CROISSANCE SPATIALE DE NOUAKCHOTT</u>	46
CARTE 5 : <u>DENSITE DES COMMUNES NOUAKCHOTT</u>	84
CARTE 6 : <u>POLARISATION DE L'OFFRE DE TRANSPORT AUTOUR DE L'AXE EL MINA/TEYARET</u>	283
CARTE 7 : <u>PRINCIPAUX AXES DE DESSERTE POUR LES COMMUNES DE EL MINA ET DE RIYAD</u>	297
CARTE 8 : <u>LE RESEAU ACTUEL DE MINIBUS A NOUAKCHOTT</u>	309
CARTE 9 : <u>RESEAU DES TAXIS COLLECTIFS EN COMPLEMENT A CELUI DES MINIBUS</u>	313
CARTE 10 : <u>DESSERTE SPATIALE PAR LES TAXI-COURSES</u>	322
CARTE 11 : <u>DESSERTE SPATIALE DES CHARRETTES A TRACTION ANIMALE</u>	326
CARTE 12 : <u>LOCALISATION DES QUARTIERS PRECAIRES PAR RAPPORT AUX ZONES URBAINES MIEUX EQUIPEES</u>	360

TABLES DES GRAPHIQUES

GRAPHIQUE 1 : <u>CROISSANCE DU TAUX D'URBANISATION EN MAURITANIE</u>	24
GRAPHIQUE 2 : <u>ÉVOLUTION DE LA POPULATION URBAINE DE NOUAKCHOTT DE 1955 A 2000</u>	37
GRAPHIQUE 3 : <u>MOTIVATION DU CHOIX DE LA DESTINATION</u>	295
GRAPHIQUE 4 : <u>LE NIVEAU DE L'OFFRE DE MINIBUS SUR L'AXE EL MINA/RIYAD</u>	298
GRAPHIQUE 5 : <u>LE NIVEAU DE L'OFFRE DE MINIBUS SUR L'AXE EL MINA/TEYARET</u>	298
GRAPHIQUE 6 : <u>STRATEGIE DE LOCALISATION RESIDENTIELLE DES MENAGES</u>	346
GRAPHIQUE 7: <u>STRATEGIE DE LOCALISATION RESIDENTIELLE DES MENAGES A RIYAD</u>	349
GRAPHIQUE 8 : <u>NOMBRE DE CITATIONS POUR CHAQUE RAISON EVOQUEE POUR JUSTIFIER L'ATTACHEMENT AU LIEU DE RESIDENCE A EL MINA</u>	351
GRAPHIQUE 9 : <u>NOMBRE DE CITATIONS POUR CHAQUE RAISON EVOQUEE POUR JUSTIFIER L'ATTACHEMENT AU LIEU DE RESIDENCE A RIYAD</u>	353
GRAPHIQUE 10 : <u>NOMBRE DE CITATIONS POUR CHAQUE CRITERE DE MOBILITE RESIDENTIELLE (EL MINA)</u>	354
GRAPHIQUE 11 : <u>NOMBRE DE CITATIONS POUR CHAQUE CRITERE DE MOBILITE RESIDENTIELLE (RIYAD)</u>	356
GRAPHIQUE 12 : <u>LES DIFFERENTS NIVEAUX DE DIFFICULTE D'ACCES A L'OFFRE URBAINE POUR LES POPULATIONS D'EL MINA</u>	373
GRAPHIQUE 13 : <u>LES DIFFERENTS NIVEAUX DE DIFFICULTE D'ACCES A L'OFFRE URBAINE POUR LES POPULATIONS RIYAD</u>	375
GRAPHIQUE 14 : <u>RAISONS DE LA MAUVAISE DESSERTTE DU QUARTIER DE RESIDENCE (EL MINA)</u>	384
Graphique 15 : <u>Raisons de la mauvaise desserte du quartier de résidence (Riyad)</u>	386

ANNEXE

TABLE DES MATIERES

DEDICACE.....	1
REMERCIEMENTS.....	3
SOMMAIRE.....	5
INTRODUCTION GENERALE.....	7
PARTIE I : COMPRENDRE LA VILLE POUR MIEUX APPREHENDER LA MOBILITE DE LA POPULATION	
URBAINE.....	15
CHAPITRE I.....	17
NOUAKCHOTT, LA VILLE, LE CONTEXTE ET LE DEVELOPPEMENT URBAIN.....	17
1- DYNAMIQUE ET CARACTERISTIQUES DU DEVELOPPEMENT URBAIN.....	18
1-1 Phénomène urbain et genèse des villes en Mauritanie.....	18
1-1-1 Émergence du phénomène urbain.....	19
1-1-2 L'urbanisation et ses caractéristiques en Mauritanie.....	25
1-1-3 Analyse de la croissance urbaine en Mauritanie.....	27
1-1-4 Macrocéphalie de l'armature urbaine : Nouakchott.....	30
1-2 Présentation et dynamique urbaine de la ville de Nouakchott.....	35
1-2-1 Croissance démographique démesurée.....	35
1-2-2 Répartition géographique de la population urbaine dans la ville de Nouakchott.....	38
1-2-3 Développement spatial de Nouakchott.....	41
1-2-4 Du petit Ksar à l'agglomération : les étapes d'une croissance spatiale effrénée.....	45
2- URBANISATION NON CONTROLÉE : DYSFONCTIONNEMENT DE LA PLANIFICATION URBAIN ET IMPROVISATION CHRONIQUE.....	49
2-1 Politique de la ville et actions publiques.....	49
2-1-1 Du manque de planification à la gestion improvisée : Trois décennies de développement urbain chaotique.....	49
2-1-2 Exode rural massif et urbanisation spontanée : quel est l'obstacle à l'émergence d'une politique urbaine ?.....	52
2-1-3 Urbanisation de Nouakchott : des documents d'urbanisme constamment dépassés.....	58
2-1-4 Nouvelles stratégies de développement urbain de Nouakchott.....	63
2-2 Nouakchott, la ville et les conséquences d'une urbanisation spontanée.....	70
2-2-1 Accaparement du foncier comme mécanisme d'accès à la propriété.....	71
2-2-1-1 Tendances générales à un étalement urbain continu.....	73
2-2-1-2 Gestion déficiente du foncier : facteur déterminant du développement périphérique de Nouakchott.....	74
2-2-2 L'équipement d'une urbanisation éclatée : des contraintes permanentes.....	80
2-2-2-1 Faibles densités des quartiers périphériques : un obstacle à leur équipement.....	81
2-2-2-2 Production du cadre bâti et implantation des infrastructures : des discordances réelles.....	85
2-2-2-3 Équipement des quartiers informels et risque de réactivation de la spéculation foncière.....	87
3- SEGREGATION SPATIALE ET INEGALITES TERRITORIALES.....	90
3-1 Répartition spatiale des infrastructures et équipements urbains à Nouakchott.....	93
3-1-1 Infrastructures et équipements en services publics : une répartition déséquilibrée entre centre-ville et quartiers périphériques.....	94
3-1-3 Dualisme urbain et pression sur les équipements du centre-ville de Nouakchott.....	101
4. CONCLUSION.....	103
CHAPITRE II.....	104
ORGANISATION URBAIN ET MOBILITE QUOTIDIENNE.....	104

1-COMPRENDRE LA MOBILITE QUOTIDIENNE.	104
1-1 <i>La mobilité : une notion générale à acceptions multiples.</i>	104
1-1-2 <i>Étude de la mobilité, une approche en profonde mutation.</i>	111
1-1-3 <i>Du déplacement à la mobilité quotidienne.</i>	111
1-1-4 <i>Les déplacements : articulation entre durée et distances</i>	118
1-1-5 <i>L'étude de la mobilité quotidienne, une question de spécificités.</i>	124
1-2 <i>Compréhension de la mobilité quotidienne : une question de pratique modale.</i>	125
1-2-1 <i>Pratique de mobilité : l'expression des comportements individuels.</i>	125
1-2-2 <i>Pratique de mobilité : le poids du système de représentations dans la définition des différents choix.</i>	128
1-2-3 <i>Pratique de mobilité, est-ce une question d'aspirations ou de contraintes ?</i>	130
1-2-3-1 <i>Pratique de mobilité, la force de la contrainte.</i>	131
1-2-3-2 <i>Pratique modale, le choix comme facteur déterminant.</i>	132
1-2-3-3 <i>Pratique de mobilité, quand le choix et la contrainte deviennent étroitement liés.</i>	133
1-3 <i>La mobilité quotidienne et les différents modes de transport.</i>	134
1-3-1 <i>Quelques exemples de modes individuels de transport.</i>	134
1-3-2 <i>Les modes de transports collectifs urbains.</i>	138
2- LA VILLE ET LA MOBILITE URBAINE.	139
2-1 <i>Urbanisation et système de transports : un système d'interactions.</i>	140
2-1-1 <i>La ville et le niveau général de la mobilité urbaine: les éléments explicatifs.</i>	144
2-1-2 <i>Agencement urbain et la mobilité quotidienne.</i>	151
2-1-3 <i>Intégration urbaine des espaces urbains par les transports.</i>	157
2-1-4 <i>Croissance urbaine et desserte de l'espace urbain par les transports.</i>	159
2-2 <i>De la mobilité à l'accessibilité des espaces urbains.</i>	161
2-2-1 <i>Accessibilité : de quoi parle-t-on ?</i>	162
2-2-2 <i>De l'immobilité à la mobilité : l'accessibilité un déterminant majeur</i>	164
2-2-3 <i>Mobilité et territorialité : lorsque la structure urbaine favorise l'accessibilité</i>	168
2-2-4 <i>De l'enclavement à l'accessibilité : le principal défi des politiques publiques.</i>	172
3- CONCLUSION	174

PARTIE II : LE SYSTEME DES TRANSPORTS URBAINS ET L'ANALYSE D'UN SECTEUR EN CRISE. 175

CHAPITRE III 177

LES TRANSPORTS URBAINS DANS LES VILLES EN DEVELOPPEMENT. 177

1- LA PERSISTANCE DES PROBLEMES DE DEPLACEMENTS QUOTIDIENS : UNE PROBLEMATIQUE GENERALE AUX VILLES EN DEVELOPPEMENT.	177
1-1 <i>Transports urbains et ville en développement : chronique d'une crise endémique.</i>	178
1-1-1 <i>Décalage entre croissance urbaine et offre insuffisante en transports urbains.</i>	180
1-1-2 <i>Tendance générale à l'insatisfaction de la demande de mobilité.</i>	185
1-1-3 <i>Le système de transport à l'épreuve de la ségrégation spatiale.</i>	190
1-2 <i>Mobilité urbaine, transports urbains et pauvreté</i>	192
1-2-1 <i>La pauvreté, de quoi parle-t-on ?</i>	195
1-2-2 <i>Exode rural et explosion démographique urbaine : propagation de la pauvreté urbaine.</i>	198
1-2-3 <i>Du manque de revenus à l'accès aux besoins essentiels : la mobilité, une question centrale.</i>	201
1-2-4 <i>Des revenus du ménage aux revenus individuels : l'accès à la mobilité en ligne de mire.</i>	206
1-2-5 <i>Mobilité des populations pauvres : mobilité sous contraintes.</i>	208
1-2-6 <i>Accès limité aux transports collectifs : intégration urbaine de proximité pour les citoyens pauvres.</i>	212
1-3 <i>La complémentarité des modes de transport comme solution à la problématique de mobilité</i>	215
1-3-1 <i>La crise dans le système de transport collectif : De la décadence des entreprises publiques à l'émergence des opérateurs privés.</i>	215
1-3-2 <i>L'exigence de mobilité et la nécessité de développement des transports de masse.</i>	222
1-3-3 <i>Coexistence entre systèmes institutionnel et artisanal à travers quelques exemples de villes.</i>	225
1-3-4 <i>Complémentarité et territorialisation de l'offre de transport collectif : l'équité spatiale en question</i>	234

2-	LES TENTATIVES DE SOLUTIONS ET LIMITES DE LA TRANSFERABILITE DES MODELES DE DEPLACEMENTS.	241
	2-1 <i>Compréhension de la demande et planification du système de transport : modèles et méthodes</i>	
	proposées	242
	2-1-1 <i>Évolution méthodologique dans la planification des transports en ville.....</i>	242
	2-1-2 <i>Démarche classique pour l'évaluation de la demande de transport.....</i>	245
	2-1-2-1 <i>Les caractéristiques de la méthode classique.....</i>	246
	2-1-2-2 <i>Critiques de la méthode classique.....</i>	249
	2-1-3 <i>Méthode analytique pour la compréhension de la mobilité quotidienne.....</i>	252
	2-1-3-1 <i>Caractéristique de la démarche désagrégée de l'analyse de la demande de mobilité.....</i>	253
	2-1-3-2 <i>Critiques de la démarche désagrégée de la prévision de la demande de mobilité.....</i>	255
	2-2 <i>Transports urbains : transfert de modèles et adaptabilité aux spécificités locales.....</i>	258
	2-2-1 <i>Transfert et adaptabilité de l'approche classique pour l'analyse de la demande de transport urbain.....</i>	260
	2-2-2 <i>Enquête-ménage de mobilité ou la démarche adaptée pour l'étude de la mobilité dans les villes en</i>	
	<i>développement.....</i>	265
	2-2-3 <i>Quelle approche méthodologique et quel modèle de transports urbains dans les villes en</i>	
	<i>développement ?.....</i>	269
3-	CONCLUSION.....	274
	 CHAPITRE IV.....	 275
	MODE D'ORGANISATION ET FONCTIONNEMENT DU SYSTEME DES TRANSPORTS URBAINS A	
	NOUAKCHOTT.....	275
	1- ÉVOLUTION DU SYSTEME DES TRANSPORTS COLLECTIFS A NOUAKCHOTT.....	276
	1-1 <i>Du monopole public à la libération totale du secteur de transport collectif à Nouakchott.....</i>	277
	1-1-1 <i>De la société publique de transport aux opérateurs privés: chronique d'un échec programmé.....</i>	278
	1-1-2 <i>Absence d'autorité organisatrice et installation des logiques d'exploitation individualisées.....</i>	289
	1-1-3 <i>Transport artisanal et espace urbain : lorsque l'équité spatiale est sacrifiée au nom de la rentabilité.....</i>	292
	1-2 <i>Le dispositif institutionnel et réglementaire dans le secteur des transports urbains.....</i>	300
	1-2-1 <i>Compétences et responsabilités des pouvoirs publics.....</i>	300
	1-2-2 <i>Le périmètre d'action des partenaires privés dans le fonctionnement du secteur du transport.....</i>	303
	2- NOUAKCHOTT, LA VILLE ET LE SYSTEME DE TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS.....	304
	2-1 <i>Les minibus ou le moyen de transport populaire.....</i>	306
	2-2 <i>Les taxis collectifs ou moyens de transport complémentaires.....</i>	311
	2-3 <i>Les taxi-courses ou le moyen de transport des plus aisés.....</i>	318
	2-4 <i>Les charrettes ou le moyen de transport des pauvres.....</i>	323
3-	CONCLUSION.....	327

PARTIE III : DYSFONCTIONNEMENT DU SYSTEME DE TRANSPORT URBAIN ET STRATEGIES

D'ADAPTATION : LE CAS DES POPULATIONS D'EL MINA ET DE RIYAD.....	328
---	------------

CHAPITRE V.....	330
-----------------	-----

ÉLOIGNEMENT OU ENCLAVEMENT, LE LIEN AVEC LA CONFIGURATION DE L'OFFRE DE TRANSPORT.....	330
---	------------

1- ANALYSE CROISEE DU DEVELOPPEMENT URBAIN DES COMMUNES D'EL MINA ET DE RIYAD.....	331
---	------------

1-1 <i>Genèse et peuplement.....</i>	332
--------------------------------------	-----

1-1-1 <i>"Bidonvilisation" comme principal moteur du développement urbain à El Mina.....</i>	332
--	-----

1-1-2 <i>Résorption des quartiers illégaux comme conséquence du développement de la commune de</i>	
--	--

<i>Riyad.....</i>	334
-------------------	-----

1-2 <i>Localisation résidentielle, les stratégies mises en évidence.....</i>	336
--	-----

1-2-1 <i>Prédominance du statut de locataire à El Mina.....</i>	337
---	-----

1-2-2 <i>Prédominance de la propriété privée du logement à Riyad.....</i>	340
---	-----

1-2-3 <i>Attractivité du loyer comme principal critère de choix de localisation résidentielle à El Mina.....</i>	344
--	-----

1-2-4 <i>Accession à la propriété comme principal critère de choix de la localisation résidentielle à Riyad.....</i>	347
--	-----

1-2-5 Manque de ressources et attachement à la propriété déterminent l'enracinement au lieu de résidence.....	350
1-2-6 Accession à la propriété, principal motif de la mobilité résidentielle.....	353
2 - LOCALISATION RESIDENTIELLE ET CONDITIONS DE VIE DES POPULATIONS.....	358
2-1 Diversité et spatialisation des formes de précarité.....	358
2-2 État des lieux de l'offre urbaine à El Mina et à Riyad.....	363
2-2-1 Sous-équipement, un sentiment largement partagé.....	364
2-2-2 Des difficultés réelles à être desservi par les services urbains.....	365
2-2-3 Difficultés réelles pour atteindre les services et équipements urbains.....	369
2-2-4 Nature des difficultés d'accessibilité.....	371
3 - MOBILITE QUOTIDIENNE ET ACCES AUX TRANSPORTS URBAINS.....	376
3-1 Localisations résidentielles et desserte de l'espace par les transports.....	377
3-1-1 Fortes inégalités dans la desserte des transports, en fonction de la localisation résidentielle.....	378
3-1-2 Comprendre les raisons de la mauvaise desserte spatiale par les transports.....	382
4. CONCLUSION.....	389
CHAPITRE VI.....	391
MOBILITE QUOTIDIENNE ET STRATEGIES D'ADAPTATION OU DE CONTOURNEMENT.....	391
1- FACULTE FINANCIERE ET ACCES AUX TRANSPORTS.....	392
1-1 Un accès aux moyens individuels de transport de moins en moins significatif.....	394
1-2 Un accès aux transports collectifs de plus en plus sélectif.....	400
1-2-1 Difficultés financières et modalités d'accès aux transports.....	403
1-2-2 Faible recours aux solidarités pour pallier les difficultés.....	410
2-MARCHE A PIED COMME STRATEGIE DE CONTOURNEMENT DES DIFFICULTES D'ACCES AUX TRANSPORTS?	411
2-1 Marche à pied, une alternative ultime aux insuffisances du système de transport et du problème de solvabilité.....	412
2-2 Dimension spatiale de la marche à pied.....	418
3 – LA FORCE DU MOTIF DE DEPLACEMENT JUSTIFIE LE CHOIX DE L'ACCES AUX TRANSPORTS.....	421
3-1 La mobilité des actifs ou l'accès contraint aux transports.....	422
3-2 Habitude modale des actifs pour les trajets domicile/travail.....	426
3-3 Définition de la pratique de mobilité : des difficultés et des stratégies.....	432
3-4 Tendances limitées ou exceptionnelles à une utilisation des transports par les scolaires.....	438
4- CONCLUSION.....	446
CONCLUSION GENERALE.....	447
REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES.....	454
TABLE DES PHOTOS.....	465
PHOTO 8 : CHARRETTES A TRACTION ANIMALE UTILISEES POUR LE TRANSPORT DE PERSONNES ET DE MARCHANDISES.....	316
TABLE DES TABLEAUX.....	467
TABLE DES FIGURES.....	472
TABLE DES CARTES.....	473
TABLES DES GRAPHIQUES.....	475
ANNEXE.....	477

**MOBILITE QUOTIDIENNE ET INTEGRATION URBAINE A NOUAKCHOTT : DES DIFFICULTES D'ACCES AUX TRANSPORTS
URBAINS A L'EXPERIMENTATION DES STRATEGIES D'ADAPTATION.**

Nouakchott est une ville qui a connu ces dernières décennies une importante croissance démographique et un développement spatial excessif. La rapidité avec laquelle ces mutations se sont produites a pris de court la puissance publique et mis à mal les efforts de la collectivité en termes de planification urbaine en général, de création d'infrastructures et d'équipements publics, mais aussi d'acheminement des services de base. Dans ce contexte d'insuffisances généralisées, les distances de déplacements s'allongent et le système de transport urbain a bien des difficultés pour proposer une desserte équitable de l'espace sous un angle d'intégration urbaine des quartiers et pour suivre l'évolution du périmètre urbain. Par conséquent, les besoins de mobilité sont de plus en plus importants et les demandes de transport de moins en moins bien satisfaites. De ce fait, la mobilité quotidienne s'avère problématique à Nouakchott, et les populations les plus exposées au dysfonctionnement du système de transport sont celles qui résident dans les zones urbaines pauvres ou les plus excentrées par rapport au centre-ville. Pour étudier les conséquences de l'insuffisance de l'offre de transport et du manque de solvabilité sur les conditions de mobilité des populations, une enquête-ménage a été menée auprès des familles au sein de deux communes de Nouakchott (El Mina et Riyad). Les résultats de cette enquête montrent que ces insuffisances, loin de pousser les populations au repli sur des pratiques spatiales de proximité, les amènent plutôt à expérimenter des stratégies d'adaptation qui sont en faveur de la mobilité. En effet, lorsque les ressources du ménage ne permettent pas d'assurer un accès permanent aux transports pour l'ensemble des membres du foyer, celui-ci se fait de manière prioritaire. Dans ce mécanisme, l'importance du motif et de la distance de déplacements sont les principaux critères retenus dans les ménages pour juger lequel des membres de la famille a besoin plus qu'un autre de bénéficier des moyens d'accès aux transports. En complément à cette stratégie d'accès sélectif aux transports, la pratique de la marche à pied constitue une autre solution pour contourner le problème de solvabilité et le manque de l'offre de transport. En somme, face à la relégation spatiale et à la marginalisation périphérique, il apparaît que les populations mettent tout en œuvre pour éviter l'assignation au territoire et optent pour une intégration urbaine en bonne et due forme.

Mots clés : Mobilité quotidienne, Intégration urbaine, accès aux transports, Transport artisanal, Nouakchott.

Daily mobility and urban integration in Nouakchott: From the difficulties of access to urban transports to the experiments in adaptation strategies.

Nouakchott is one of the sub-region capital cities which has undergone, in the last decades, the most important demographic growth as well as an excessive spatial development of its urban territory. These extensive changes occurred with such speed that they did not allow enough time to adjust to the Government and they put a serious strain on the local authorities' efforts in urban planning in general, in the creation of infrastructure and public facilities, but also in the delivery of basic services. In this context of widespread inadequacy, travelling distances stretch out and the urban transport system cannot cope with the difficulty of offering a fair service of the territory in a perspective of urban integration of the neighborhoods so as to keep pace with the development of the urban perimeter. As a consequence, the needs for mobility are increasingly important and the demands for public transportation are less and less satisfied. As a result, the daily mobility in Nouakchott has become a major source of hassle and the most exposed population to this inadequacy of public transport are the people who live in the poorest neighborhoods situated the farther away from the city center. So as to study the consequences both of the insufficiency in transport offer and of the lack of solutions to the population's conditions of mobility, a household survey was conducted with families belonging to two communities in the Nouakchott area (El Mina and Riyad). The results of this survey show that these insufficiencies, far from enticing people to remain within their perimeter to perform daily activities in their own neighborhood, encourage them to experience strategies of adaptation which will favor mobility. Indeed, when the household income does not allow permanent access to the means of transport for each member of the family, then it works in a priority order. In this mechanism, the importance of the reason for the travel and the distance are the main criteria taken into account by the family to decide which member needs the most to benefit from the means of transport. In addition to this strategy of selective access to transportation, walking constitutes an alternative way of solving the problem of lack of solutions and lack of offer in public transports. In conclusion, confronted to spatial relegation and peripheral marginalization, it seems that the inhabitants do everything possible to avoid being placed in territorial isolation and to have access to urban integration in due form.

Key words: daily mobility, urban integration, access to transports, small-scale transport, Nouakchott