



Document de contexte

NOUAKCHOTT - L'AVENIR POUR DEFI

Adaptation et mutation d'une ville vulnérable

les ateliers

maîtrise d'œuvre urbaine

Document de Contexte, Nouakchott, l'avenir par défi. Adaptation et mutation d'une ville vulnérable.

Atelier international de maîtrise d'œuvre urbaine 26 avril - 9 mai, Nouakchott, Mauritanie.

Equipe de pilotage de l'atelier

Les pilotes

Armelle CHOPLIN - Géographe, Maître de conférences à l'Institut Français d'Urbanisme

Frédérique VINCENT - Professeur en Sciences de l'Environnement à MINES ParisTech, Directrice de l'Institut Supérieur en Ingénierie et Gestion de l'Environnement (ISIGE)

Les assistantes-pilotes

Giulia CARLONE - Architecte-urbaniste, Doctorat en Planification et aménagement du territoire et du paysage

Sandrine VAUMOURIN - Socio-économiste, post master Expertise Internationale et Villes en Développement

L'équipe des Ateliers

Claire VIGE HELIE, Directrice de Les Ateliers, Economiste urbaine

Véronique VALENZUELA, Géographe-urbaniste, appui à la coordination pour Nouakchott 2014

Équipe technique CUN « Ateliers de Cergy »

Agissant sous l'autorité du directeur de la DEPDD, M. Abdellatif Ould Mohamed Abderrahmane, et sous la supervision du chef de projet PAGIC M. Amadou Tidiane Thierno Ciré Ly : L'équipe PAGIC ; Saleck Ould Moulaye, Yannick Le Gléau (équipe OSPUN) ; José Da Costa (Chef du projet Gouvernance locale et Cohésion sociale, Conseiller de la Présidente de la CUN)

Textes

Giulia Carlone, Armelle Choplin, Sandrine Vaumourin

Rédaction

Giulia Carlone, Sandrin Vaumourin

Relecture

José Da Costa, Saleck Ould Moulaye, Yannick Le Gléau, Isakha diagana, Omnia Aboukorah-Voigt, Frédérique Vincent, Suzanne Assane Aly

** Les schémas, cartes, dessins et photos, dont les sources ne sont pas précisées, sont des productions des rédacteurs.*

*** En couverture : De haut en bas, Carrefour Marché Capitale, le port du Wharf, la sortie Est de la ville vers Boutilmit*

Edition

Les Ateliers de Cergy

Immeuble La Verger - Rue de la Gare

BP 90047 - 95020 Cergy-Pontoise Cedex

www.ateliers.org | contact@ateliers.org

Date d'édition : Avril 2014

Introduction

Le présent document est le point d'arrivée d'un travail commencé l'an dernier, lors de la mission exploratoire des Ateliers de Cergy à Nouakchott en octobre 2013. Pendant dix jours, l'équipe a été à la rencontre des acteurs de la capitale mauritanienne, afin de cerner les enjeux les plus prégnants pour la ville. De cette mission, ont émergé trois problématiques majeures, exposées dans un document sujet (janvier 2014) : quelles mutations face aux risques et aux vulnérabilités ? Quelle planification pour quelle métropole en devenir ? Comment fabriquer le vivre-ensemble ?

Afin d'étayer la réflexion, les Ateliers sont repartis à Nouakchott, pour une seconde mission de deux mois (mars/avril 2014). Pendant cette période, s'est tenu le comité des partenaires, le 26 mars 2014, sous la présidence de Mme Maty Mint Hamady, présidente de la CUN. Cette journée a été l'occasion de réunir toutes les parties prenantes qui participent au développement de la ville, afin d'échanger sur les priorités à donner au travail des Ateliers et de ses 21 participants.

Fruit d'un travail de terrain, de rencontre avec les acteurs politiques, économiques et sociaux de Nouakchott, et de synthèse bibliographique à partir de la lecture des ouvrages de référence, le document de contexte présenté ici entend constituer une base de travail à partir de laquelle les participants de l'Atelier pourront élaborer des scénarii et des visions pour le développement de la ville de Nouakchott. Les résultats de l'atelier seront, comme souhaité par la CUN, des premières pistes pour nourrir l'élaboration d'un nouveau SDAU pour des horizons qui restent encore à définir.

En effet, la ville doit à la fois répondre de situations d'urgence, comme l'ont montré les importantes inondations de septembre dernier. Dans le même temps, elle aspire à se doter de documents stratégiques concertés de planification afin d'anticiper son devenir.

Nous remercions tout particulièrement l'équipe technique de la CUN pour les Ateliers de Cergy, avec qui la collaboration a été très resserrée, riche et intense tout au long du processus. Nous remercions également tous les maires et les Comités de Concertation Communaux des neuf moughataas de Nouakchott, pour leur disponibilité et les échanges fructueux ; tous les professionnels qui ont mis à notre disposition leur expertise (cf. liste entretiens) ; enfin, toutes les personnes qui, de près ou de loin, ont participé à l'élaboration de ce document. Un grand merci à tous.



Image satellite de Nouakchott
Juin 2012



Echelle : 1:20 000

Image satellite obtenue par l'assemblage de 3 clichés des 8, 11 et 19 juin 2012.
Image satellite World-View-2, résolution 50 cm, couleur naturelle
© CUN, 2012

0 1 250 2 500 5 000 Mètres



Sommaire

Introduction	3
PARTIE I - La Mauritanie	6
PARTIE II - Nouakchott : d'hier à aujourd'hui	12
2.1 A la recherche d'une forme urbaine	
2.2 Administration et gouvernance	
2.3 Espace de circulation plus que de production	
2.4 L'évolution de la ville	
PARTIE III - Vivre à Nouakchott au jour le jour	34
PARTIE IV - Nouakchott : les défis	46
4.1 Vulnérabilités	
4.2 Enjeux fonciers	
4.3 Habitat et espace public	
4.4 Mobilité	
PARTIE V - Nouakchott de demain	78
4.1 Muter, planifier et vivre ensemble	
4.2 Des grands projets à venir	
4.3 Quel futur pour certaines zones de la capitale ?	
4.4 Quelles perspectives pour les neuf communes de Nouakchott?	
Bibliographie	127

MAURITANIE

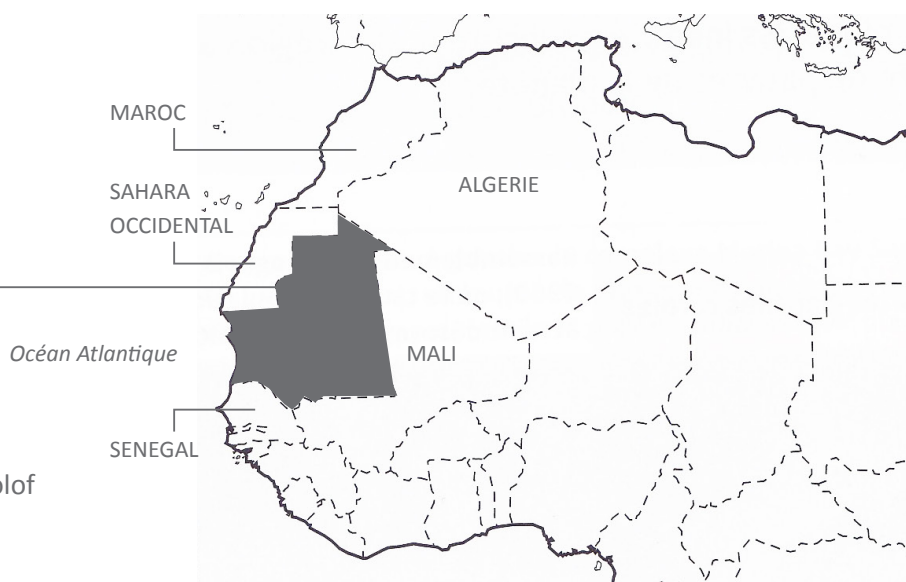
Population 3 796 000 habitants (BM, 2012)

Surface : 1 030 000 km²

Densité : 3,6 hab/km² (BM, 2012)

Langues officielles : arabe (et français)

Langues nationales : hassaniya, peul, soninké, wolof



Les 13 régions de la Mauritanie

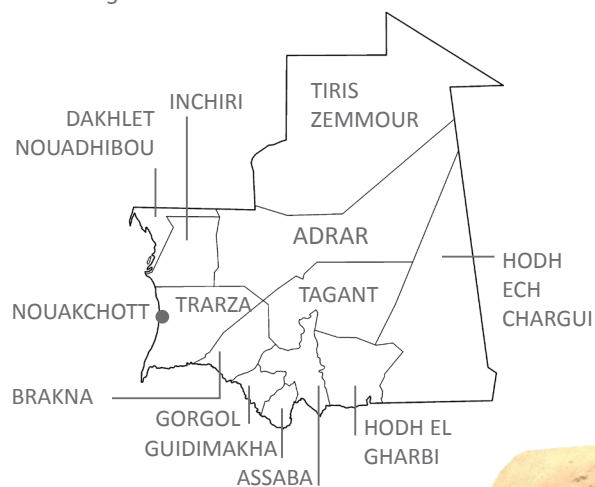
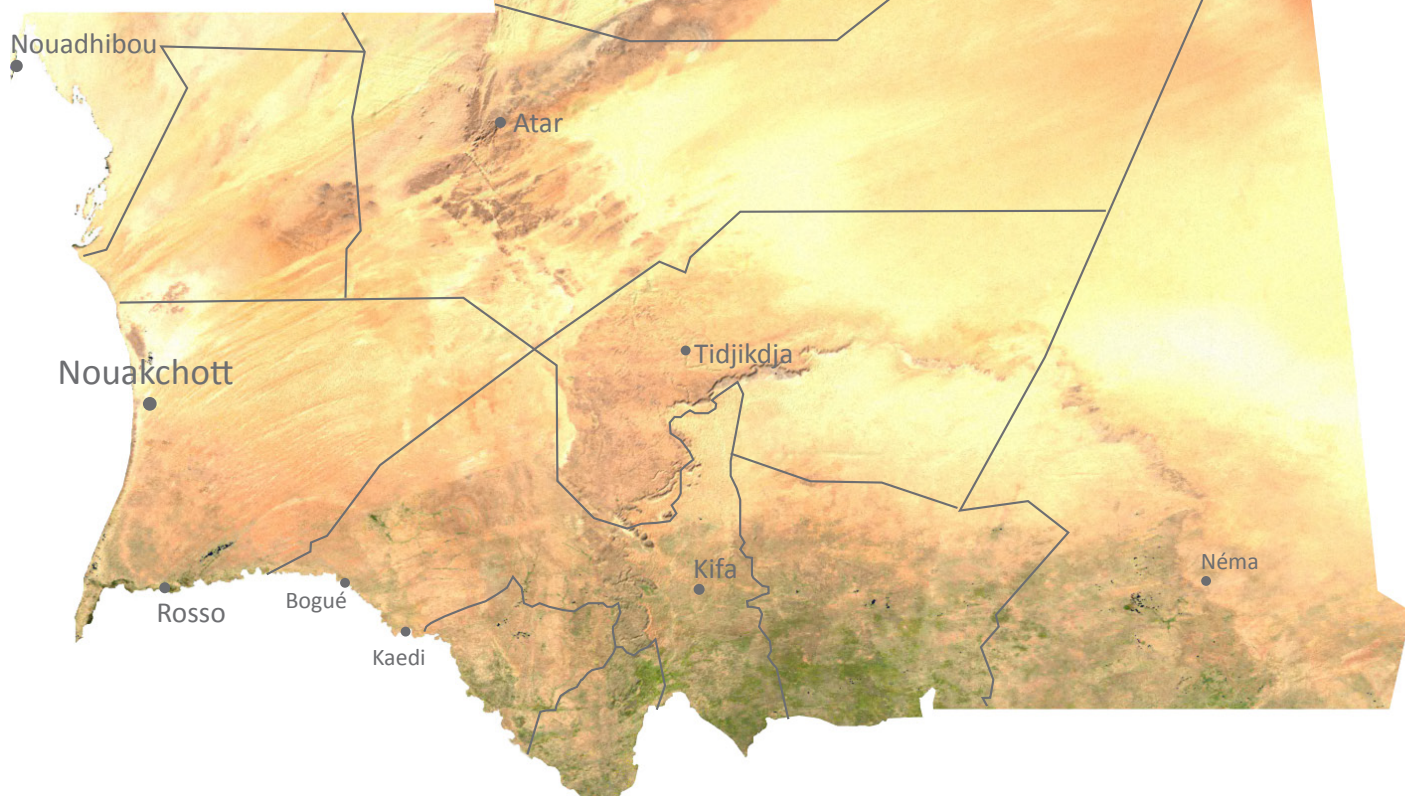
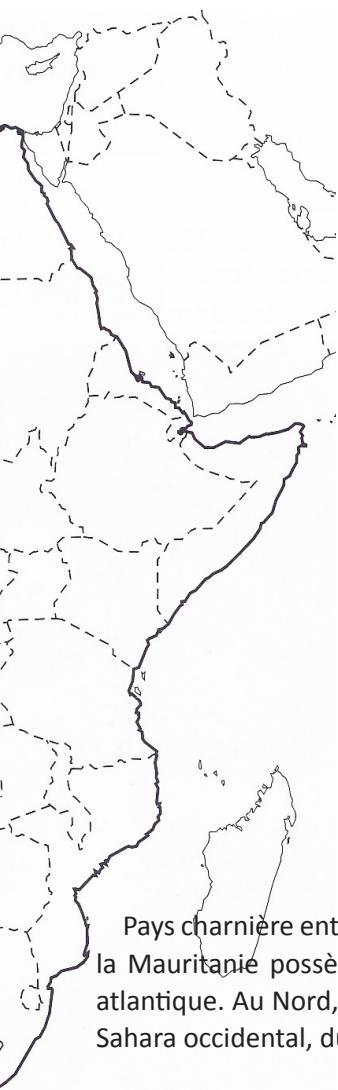


Image satellitaire de la Mauritanie et villes les plus importantes





Pays charnière entre l'Afrique de l'Ouest et le Maghreb, la Mauritanie possède une côte de 600 km sur l'océan atlantique. Au Nord, elle est limitrophe de l'Algérie et du Sahara occidental, du Mali à l'Est et du Sénégal au Sud.

■ Situation géographique et conditions bioclimatiques

Le pays se trouve à la fois dans le désert du **Sahara** (Nord) et la **bande sahélienne** (Sud). Au nord du pays, le relief est constitué par les **hauts plateaux** et les **massifs montagneux** de l'Assaba, du Tagant et de l'Adrar. Le mont Kedia d'Idjil culmine à 915 mètres. A l'Est, s'ouvrent de **larges cuvettes dunaires**, comme celle du Hodh, au large de la région du Tagant et de l'Adrar. Au **Sud**, on trouve la **plaine alluviale** du fleuve Sénégal. La côte est rocheuse au Cap Blanc, sableuse et rectiligne au Sud.

Le climat, saharien au nord et sahélien au sud, est généralement chaud et sec. Le pays subit l'influence saisonnière de **trois régimes de vents** : l'**alizé continental**, l'harmattan un vent dominant très sec, qui fait beaucoup fluctuer la température ; l'**alizé maritime**, plus frais et humide ; enfin, le **vent de mousson**, qui provoque des précipitations. Ces vents, combinés à l'influence marine, produisent **trois saisons** en Mauritanie :

une **saison froide**, d'octobre à janvier, où les températures sont tempérées le jour, et fraîches la nuit ; une **saison chaude** de février à juin, où les températures sont élevées. Enfin, une **saison humide**, l'hivernage,

d'août à octobre. Les pluies sont brèves mais abondantes. Le climat est alors très humide, avec des températures de l'ordre de 45°C. L'hydrométrie se situe alors entre 50 et 70 %. De manière générale, le climat est plus doux en bordure de l'Océan.

Le climat **est très influencé par l'anticyclone des Açores**. La zone **saharienne**, couvrant 76% du territoire, connaît une pluviométrie annuelle **inférieure à 100 mm** tandis que la zone **sahélienne**, principale zone agropastorale, reçoit entre **200 et 400 mm** de pluie par an. La pluie se concentre pendant l'hivernage. Le climat est donc **aride**, peu propice au développement de la végétation. Il explique aussi la faible densité de population du pays. Par ailleurs, les multiples épisodes de sécheresse ont accéléré la **désertification**.

Si la végétation est pauvre dans son ensemble, on peut malgré tout identifier **quatre paysages végétaux** : le **Sahara** est un monde surtout **minéral**, la végétation se réfugie dans quelques endroits privilégiés. Sur les **terres salées**, qui forment une étroite bande littorale du delta du Sénégal au Cap Blanc, les paysages sont plats, **parsemés de bosquets** de tamaris et de nitraria refusa. Dans les bas-fonds, poussent des plantes halophytes, alors que sur les dunes ogoliennes s'accroche une végétation adaptée aux substrats sableux ou argilo-sableux. Le **Sahel** se situe en bordure du désert, avec, **au sud, des paysages de savane**, tandis qu'au **nord**, des bouquets d'acacias et quelques touffes d'herbe forment un **paysage de steppe**. Enfin, la **vallée du fleuve Sénégal** est couverte par une

PARTIE I

La Mauritanie

forêt assez dense, peuplée d'acacia milotic dans les cuvettes du lit du fleuve.

Le site de Nouakchott

La plaine côtière dont Nouakchott occupe le centre s'étend entre le Cap Timiris et la ville de Saint Louis au Sud, sur près de 400 km. Nouakchott est donc limité, à l'Ouest par des **dépressions argileuses et salées** : l'Aftout Essahli au Sud du Port de l'Amitié, dont l'altitude varie entre -1 mètre et 1 mètre, et N'Dramcha au Nord, s'élevant de -3 mètres à 3 mètres. Parce qu'elles ont une topographique majoritairement négative, ces sebkhas forment un **couloir par lequel les eaux** du fleuve Sénégal et de la mer **peuvent circuler**, et submerger la ville.

Ces dépressions sont séparées de la mer par le **cordon dunaire littoral du Zbar**. Ce cordon se forme grâce au régime de vents qui apporte le sable du continent (Nord-Est), et forme une houle qui repousse le matériau accumulé au Sud (Nord-Ouest).

Sur sa façade **Est**, Nouakchott accueille les **pointes finales de différentes erg sahariennes**, l'Azefal, l'Akchar et l'Amoukrouz, qui se prolongent sur la côte Atlantique entre Nouakchott et Nouadhibou. Ces bandes de dunes peuvent atteindre vingt mètres de hauteur et constituent le matériel sableux éolien qui nourrit la plaine côtière et son cordon littoral. Ce matériel menace également d'ensabler la ville.

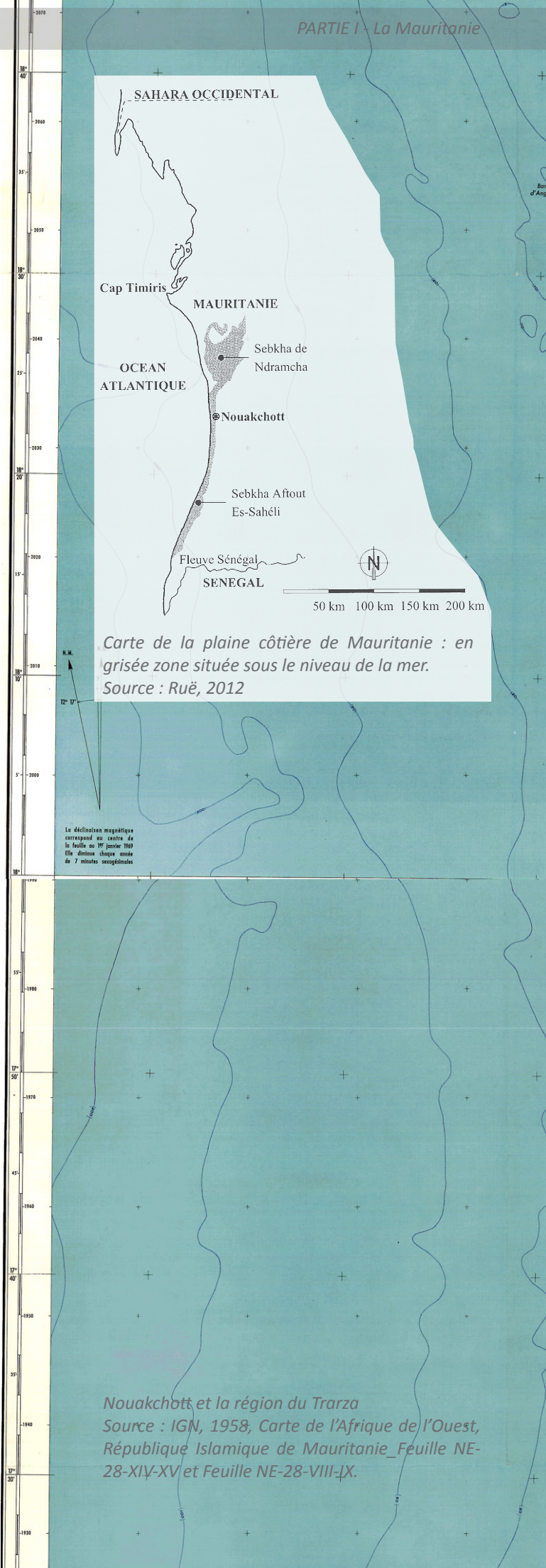
■ Points de repère sur l'économie nationale

Le pays sahélien a connu un taux de croissance annuel moyen de 5,4% entre 2010 et 2012. Les prévisions sont de 6 % pour l'année 2014 (cf. FMI).

L'économie mauritanienne repose d'abord sur ses richesses souterraines

L'exploitation du **minerai de fer**, dans le nord du pays, depuis 1963, a été à l'origine d'un boom économique sans précédent. La production annuelle a atteint un nouveau record en 2013 avec **13 millions de tonnes**. Le fer est extrait des mines de Zouérate, et est acheminé par le seul train du pays jusqu'au port de Nouadhibou. Il représente à lui seul 40% des exportations du pays, et en fait le 13^{ème} producteur de fer du monde.

L'**or** constitue également une manne importante, avec les **mines de Tasiast**, situées à 300 km au nord de Nouakchott, dont la production, gérée par une société canadienne, avoisine les quatre tonnes par an. Des gisements de **phosphate** ont également été repérés dans le sud du pays, dans la région de **Kaédi**. Si le projet est





finalisé, ils seront exploités par une société allemande, avec le soutien de la BAD, et une liaison ferroviaire entre Kaédi et Nouakchott sera construite pour l'évacuation du minéral, avec l'apport de capitaux chinois.

Enfin, la récente découverte du pétrole, en 2001, a suscité une vague d'espoir qui s'est vite essoufflée. Les premiers sites *off shore* sont entrés en production en 2006, par la firme australienne Woodside, au large de l'Atlantique. Le pétrole a encore jailli à Banda (2002), Tiof (2003), Pélican (2003) et Tevet (2004). De nouveaux gisements *on-shore* ont été découverts à Taoudenni où des permis d'exploration ont été accordés à différents groupes pétroliers : Total (France), Repsol (Espagne) et CNPC (Chine). Si les réserves potentielles sont estimées à 400 millions de barils, la production réelle ne fait que décevoir. En 2013, la production avoisinait les 2,5 millions de barils pour des recettes estimées à près de 70 millions de dollars USD (cf. MauriWeb). Selon *Extractive Industries Transparency Initiative*, en 2009, les ressources minières participaient à 80% aux recettes d'exportation et à 37% du PIB.

L'activité agricole reste la principale source de revenus des ménages

L'agriculture, surtout vivrière, est concentrée dans le Sud, le long du fleuve Sénégal, à l'exception des oasis, espace de culture du palmier-dattier. On y pratique une agriculture irriguée (riz) et de décrue (mil, le sorgho, les patates douces). La mise en service du **barrage de Diama** entre Rosso et l'océan, a permis d'accroître les superficies irriguées. Ces efforts restent insuffisants puisque le pays ne contribue qu'à hauteur de **30% à la couverture de ses besoins alimentaires**. Pour autant, le secteur est la principale source de revenus pour 65% de la population, (FAO, 2014).

Les épisodes de sécheresse des années 1970 ont durement frappé les activités d'élevage ovin et caprin. **L'élevage de dromadaires et de bœuf**, s'il est faiblement exporté, continue de constituer la base des plus grandes fortunes du pays.

Un complexe industriel qui repose sur la pêche

L'industrie, assez peu développée, est concentrée à Nouadhibou (métallurgie, ateliers de réparation, raffinerie) et à Nouakchott (industries légères de biens de consommation). Elle ne participe qu'à hauteur de 3% au PIB national. Ce chiffre explose si on y ajoute la **pêche**. La Mauritanie possède d'importantes ressources halieutiques grâce à un écosystème littoral exceptionnel. La pêche est à 95 % industrielle, et ses infrastructures se concentrent entre Nouadhibou et le Cap Timiris. Elle



Jardins maraîchers à Dar Naim à Nouakchott

participe à **29 % des recettes budgétaires du pays et fournit 36 000 emplois**. Le secteur fait l'objet d'accords privilégiés avec l'Union Européenne et la Chine, rediscutés tous les six ans, en échange d'un versement de subventions à l'État.

Si elle est difficilement chiffrable, **l'économie informelle** représenterait la principale source de revenus pour des milliers de Mauritaniens. Elle occuperait **85% de la main d'œuvre** du pays (cf. Le Quotidien de Nouakchott, 2012). Elle est la conséquence directe des plans d'ajustements structurels, qui ont provoqué le retrait de l'Etat des principales activités de commercialisation et production.

■ Situation sociale et culturelle

Bien que la croissance du pays soit élevée, la Mauritanie reste un des pays les plus pauvres du monde, avec **42%**

de sa population vivant en dessous du **seuil de pauvreté** (FMI, 2008). Les conditions de vie ont cependant progressé pour les habitants des villes. **Le PBI/habitant** est d'environ **1 185 dollars** (FMI, 2011), ce qui classe le pays au 150^{ème} rang mondial. Quant à l'IDH, il est de 0.467 en 2012, et témoigne des grandes difficultés éducatives et sanitaires du pays. **L'indice de progrès social** (accès à la santé, logement, sécurité, bien-être, etc.) place quant à lui la Mauritanie au 132^{ème} (cf. Cridem, 14 avril 2014)

D'après l'UNICEF, le **taux de scolarisation** à l'école primaire en Mauritanie est passé de 49% en 1990 à **75 % en 2011**. L'enseignement est obligatoire de 6 à 16 ans. Pourtant, 35,6% des plus de 10 ans sont analphabètes en 2007, avec des différences très marquées entre les hommes et les femmes, et les populations urbaines et rurales.

Sur la base de l'Enquête Permanente sur les Conditions de Vie de 2008, on estime que le taux d'activité de la population active est de 52,4%, contre 54,9% en 2004. Cette enquête révèle une importante disparité selon le milieu de résidence. En effet, il est de 58,1% en zone urbaine contre 47,8% en zone rurale. Par ailleurs, chez les hommes, il est de 74,6%, contre seulement 34,4% pour les femmes.

La Mauritanie, trait d'union entre le monde arabe et l'Afrique négro-africaine, le Sahara et le Sahel, a été islamisée il y a plus de 1000 ans, par les Almoravides, dynastie musulmane d'origine berbère, qui fit reculer l'Empire du Ghana. Dès lors, le **sunnisme malékite**

s'impose. De cette époque date l'installation de villes caravanières (Chinguitti, Oualata, etc), qui deviennent des centres spirituels et de diffusion de la culture. Par la suite, les sociétés nomades s'organisent politiquement dès les XVII^{ème} et XVIII^{ème} siècles, sous la forme de proto-Etats : **les Emirats**. On en dénombre quatre : **Trarza, Brakna, Adrar et Tagant**. Ils ont donné naissance à quatre grandes régions qui dominent aujourd'hui le pays. A l'époque, les Emirats ne sont pas des territoires clairement délimités mais plutôt des espaces politiquement polarisés par quelques grandes tribus. Il s'agit **plus d'un contrôle des hommes que du sol**. (cf. Antil, 1999 : 2)

Les reconfigurations territoriales successives ont abouti au peuplement du pays par quatre sociétés culturelles distinctes : les sociétés **maures, haalpular'en (peuls), soninkées et wolofs**. Les deux premières étaient initialement organisées en **trois ordres hiérarchisés** : les tribus guerrières, maraboutiques et tributaires. Au sein de chaque ordre, la stratification sociale était également très rigide. Les maures et les peuls partagent une même tradition du pastoralisme et de la mobilité. Les **sociétés soninkée et wolof** sont, quant à elles, originaires du sud du pays, de tradition sédentaire, et pratiquent l'agriculture. La **part des nomades** dans la population totale mauritanienne est tombée de **75% en 1962 à 6% en 2001**. Cette chute s'explique par la rapidité du processus de sédentarisation et l'ampleur de l'émigration en ville : il s'agit d'un bouleversement sociétal complet (Tanguy, 2003).

Port minéralier de la SNIM à Nouadhibou



© en Haut !



[1] Carrefour Madrid
[4] Inondation au Ksar
[7] Espace de vente dans la rue
[10] Maisons à Tahrile

[2] En attente à la gare du carr. Madrid
[5] Mosquée Ibn Abbas
[8] Tapis à sécher à Riyadh
[11] Maisons à Tefragh Zeina

[3] Vers Rosso
[6] Marché de bétails à Toujounine
[9] La pêche traditionnelle
[12] Dépotoirs dans la ville

vers Nouadhibou

vers Atar

Port des
pêcheurs

PARTIE II

Nouakchott

D'hier à aujourd'hui

vers Boutilimit

Wharf

Port de
l'Amitié

vers Rosso

Le système du cordon dunaire mobile
en direction N-E, S-O

Le cordon littoral

La zone de sebkha

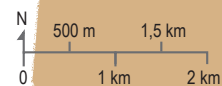
Zones de concentration des industries,
entrepôts et sociétés d'import-export

Jardins maraîchers

Résidus de la «ceinture verte»

Grands axes de circulation

Aéroport



située à 80 km de la ville, constituait sa seule source d'alimentation. Depuis, la ville est approvisionnée par le fleuve Sénégal, à travers plus de 200 km de canalisation, par l'Aftout Es- Saheli. Enfin, la région de Nouakchott est également très pauvre en matériaux de construction.

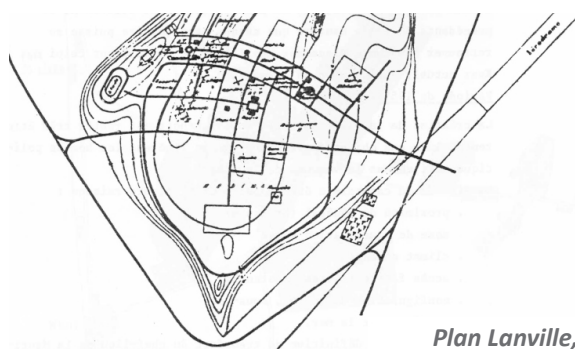


Plan Leconte, mars 1959, Source : Pitte, 1977

Le plan sépare la ville en deux entités : au Sud-Ouest, la ville nouvelle dénommée « Capitale » (qui accueille uniquement des bâtiments administratifs) et au Nord-Est, les bâtiments originels devenus « le Ksar ». Les deux pôles sont distants d'environ deux kilomètres. Un nouveau cadre bâti résultant de cette initiative publique de lotissements s'érige donc au sein de la ville nouvelle.

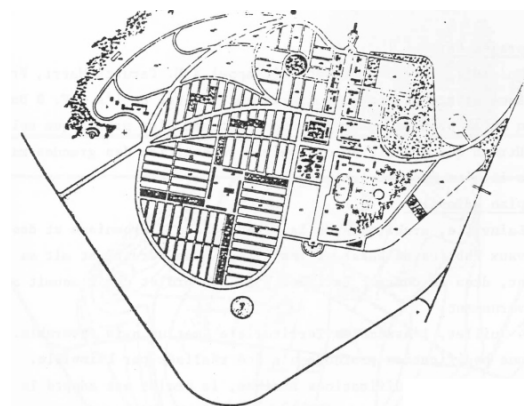
Plan Hirsch, avril 1957

Source : Pitte, 1977



Plan Lanville, juin 1957

Source : Pitte, 1977



2.1

A la recherche d'une forme urbaine

Nouakchott, dont le nom fait l'objet de plusieurs traductions, [« lieu où l'on creuse un puits, l'eau surgit des profondeurs remplies de coquillages » / « lieu de l'animal à l'oreille coupée » / « le souffle » / « chamelles de la côte » (cf. Ould Mohamed Baba, 2014), a été choisie comme capitale de la Mauritanie en 1957, suite à une proposition du gouverneur A. J. Mouragu en 1956.

Le choix d'installer à Nouakchott la capitale du pays est motivé par des **raisons d'ordre stratégique, politique et climatique**.

Jusqu'alors modeste poste militaire, l'**accessibilité** de ce ksar constitue un atout de taille : un relais sur la piste Saint Louis-Atar, à proximité du Sénégal et relativement éloignée du Maroc. Le site possède de surcroît une **double ouverture** (littorale et intérieure) et il se révèle être un **point d'équilibre** entre les parties nord et sud du territoire, à la rencontre des sociétés maures et négro-mauritaniennes. En sus, le **climat** y est rendu **supportable** grâce aux alizés marins qui se lèvent en fin d'après-midi.

Cependant de **nombreux problèmes** se posent déjà. Nouakchott s'installe sur un « site à risques multiples » (Courel, 1998 : 47). Cette ville est ceinturée de dunes et se termine à l'Ouest par un **cordon littoral fragile** (l'Aftout-Es-Saheli) et une **dépression salée** (sebkha). La ville est donc **menacée** par le **sable**, le **sel** mais également l'**eau**. Cette dernière est une menace permanente car si on craint son arrivée brutale, on sait aussi que son **approvisionnement** est **problématique** : jusqu'en 2009, la nappe d'Idini,

Le sol meuble ne permet pas l'extraction de pierre de taille, ce qui entraînera tout au long de la construction de la capitale, des **prélèvements massifs de sable sur le cordon dunaire**.

La pose symbolique de la **première pierre** a lieu le **5 mars 1958**, à l'emplacement de l'actuelle Présidence. Si plusieurs plans d'urbanisme sont proposés (Lainville, Hirsch, Cerruti et Leconte), c'est celui de Leconte qui est retenu en mars 1959. A cette époque, **la démographie ne pose pas problème**. Bien au contraire, l'État est obligé d'offrir des terrains lotis, car les fonctionnaires sont réticents à l'idée de quitter Saint-Louis pour une « *ville fantôme dont le paysage rappelle celui des cités du Far West Américain* » (Pitte, 1977). Cela ne durera pas, la ville va vite s'agrandir, et le noyau originel (Ksar) va rapidement rejoindre le nouveau quartier « Capitale ».

■ Le plan SMUH de 1970

En 1970, le schéma directeur d'aménagement du « Grand Nouakchott », propose de réglementer la croissance désordonnée de Nouakchott pour éviter la dispersion des équipements et **promouvoir la complémentarité des quatre ensembles** de la ville, à savoir : le Ksar, la Capitale (cité administrative), le Wharf (zone portuaire), et le village des pêcheurs à vocation touristique. Nouakchott couvre à l'époque 3100 ha.

■ Le plan directeur d'urbanisme de 1982

Le plan de 1970 est largement critiqué pour n'avoir pas pris en compte les arrivées de population. Il tablait



Schéma d'intention SMUH, Source : Pitte, 1977

Le plan prévoit de relier le Ksar et la Capitale et projette également une extension de la ville vers l'Ouest, en direction de l'Océan, tandis qu'une nouvelle unité d'habitations au nord devait être créée.

Quatre pôles d'attraction sont définis :

- le Ksar ou ancienne escale*
- la Capitale, autrement dit la cité administrative*
- le Wharf : la zone portuaire*
- le village de pêcheurs à vocation touristique.*

Un premier zonage succinct différencie les quartiers administratifs, commerciaux et résidentiels au centre et au nord, des quartiers populaires d'habitat traditionnel situés au sud de la ville. Un troisième type d'occupation du sol est déterminé : la zone d'activité industrielle sur la route du Wharf à l'Ouest de l'aéroport.



Vue aérienne de Nouakchott en 1970

Source : Plan directeur d'urbanisme de Nouakchott, rapport d'analyse et premières orientations, 1982.



Vue aérienne de Nouakchott en 1960

Source : Archive personnelle Jean Sahuc.

Tableau 1 - Règles d'urbanisme selon la typologie de l'habitat urbain

	Bon standing	Moyen standing	Habitat évolutif	Zone centrale mixte
Taille minimum de la parcelle	500 m ² Habitat collectif interdit	350 m ² Habitat collectif interdit	200 m ²	Non précisée Habitat individuel interdit
Nombre d'étages autorisés	Rez-de-chaussée + 1 étage = R+1	R+1	R+1	R+8 maxi
Taille de la construction par rapport à la parcelle	< 60 % de la surface	< 60 %	Maxi 70 %	Maxi 80 %
Plantations	1 arbre pour 100m ²	1 arbre pour 100m ²	1 arbre par parcelle	Non précisé

Sources : Ministère de l'Hydraulique et de l'Habitat, Direction de l'Habitat et de l'Urbanisme, 1983, Plan directeur d'urbanisme de Nouakchott, règlement d'urbanisme.

sur 100 000 habitants, une prévision très inférieure à la réalité. En 1982 paraît un nouveau plan directeur, **plus ambitieux et prospectif**. Ce plan est accompagné du **premier règlement urbanistique** (jamais réellement appliqué), qui distingue **quatre classes d'habitations** dans la zone urbaine : bon standing, moyen standing, habitat évolutif et zone centrale mixte. Peu contraignant, ce zonage s'apparente plutôt à une typologie d'habitat (résidentiel, traditionnel -dit évolutif-, et l'habitat spontané, qui ne figure pas dans ce règlement).

Ce plan se veut novateur :

- Il ne s'oppose pas à la distribution de terrains ;
- Il préconise une augmentation des prix d'attribution des terrains en prônant l'indexation sur les prix du marché ;
- Il prévoit également la création d'une structure chargée des attributions des parcelles.
- La réalisation d'un cadastre est envisagée mais n'aboutira pas.

En réalité, ce plan est surtout intéressant dans sa version prospective. Il insiste sur la nécessité de **développer la ville vers l'ouest**, en direction de la mer, et de **combler les espaces vides au nord et au sud de cette zone**. Des plans à l'horizon 1990 et 2000 sont publiés, et l'on table sur 400 000 habitants.

Cette **prévision** se révèle donc **inopérante** puisque, d'une part, **la ville s'étend de l'autre côté que celui qui était annoncé**. Les nomades qui arrivent en ville à cette époque sont réticents à s'installer à l'Ouest, dans la zone salée et humide de la Sebkh. Ils semblent plus enclins à poser leurs tentes dans les dunes qui ceignent la ville à l'Est. Cela se révèle finalement une bonne chose car l'extension de la ville vers l'Ouest présente de réels dangers environnementaux, la zone étant soumise aux risques d'inondations et de résurgences salines. **Les extensions se font vers l'Est, le long des axes de**

communications, et la planification laisse la place à la « bidonvillisation » (Choplin, 2009).

D'autre part, **les prévisions démographiques ont largement été sous-estimées** : Nouakchott compterait en 2013 près de 915 000 habitants selon l'Office National des Statistiques (ONS), voire plus d'un million d'individus selon des sources officieuses qui comptabiliseraient les populations flottantes non enregistrées.

■ Le SDAU de 2003

Commandé par l'Etat avec deux horizons (2010 et 2020), il propose un diagnostic approfondi de la ville, formule des orientations stratégiques et expose les grands principes de planification :

- Densifier les quartiers informels, lesquels se verront par ailleurs régularisés, restructurés et équipés ;
- Contrecarrer le développement radial de la ville en préconisant un modèle radio-concentrique. Pour ce faire, des rocade seront construites afin de délimiter l'étalement de la ville ;
- Renoncer aux sites impropres et protéger l'environnement. Pour ce faire, un périmètre est fixé pour éviter toute extension dans des zones à risques.

Les problèmes d'application du SDAU 2003

Le périmètre fixé pour l'extension maximale des zones à urbaniser à l'horizon 2020 **est déjà atteint dès les années 2010**. Le SDAU stipule que, « *théoriquement, aucun lotissement ne devrait être autorisé pendant 15 ans [...]. Si l'Etat continue à attribuer des parcelles, la plupart des lotissements seront en zone inconstructible, en droit (en raison de l'application du SDAU), et en fait (à cause de l'absence totale d'infrastructures)* » (SDAU, 2003 : 24).

Dès lors, **comment empêcher la vente de terrains ? Comment limiter cette frénésie foncière** dans un

contexte où l'extension de la ville se poursuit vers le Nord, derrière la ceinture verte, le long du nouvel axe qui relie Nouakchott à Nouadhibou (achevé en 2007) ? Alors que Nouakchott s'est toujours développée selon un axe Est-Ouest, c'est un **axe Nord-Sud** qui est **désormais privilégié**.

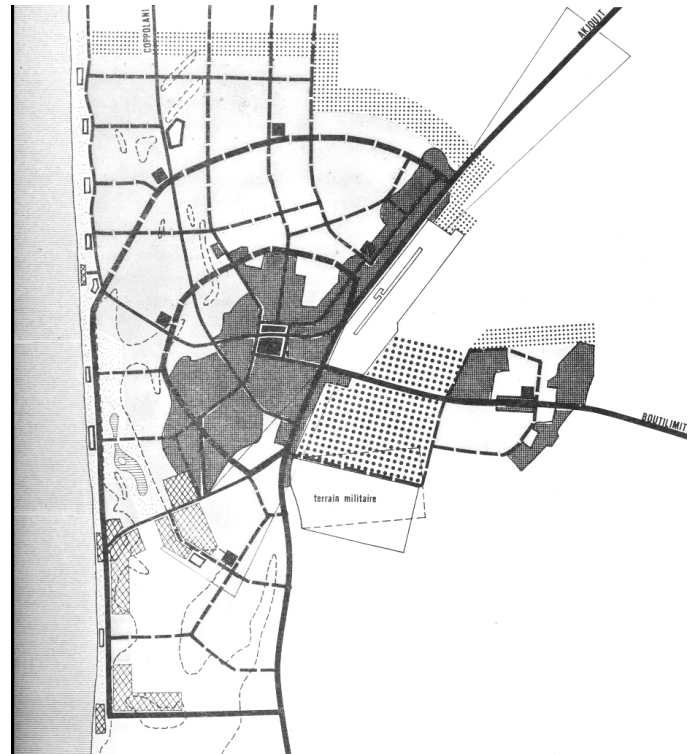
La viabilité de ce SDAU pose donc question. Un de ses rédacteurs disait déjà, en 2003, que celui-ci était **dépassé avant sa publication**, et qu'il ne pouvait **pas être respecté à cause de la spéculation**. Il semble donc que ce SDAU, qui donne une vision des communes à long terme, ait été adopté par les seules autorités centrales, sans un réel dialogue avec les élus locaux, qui ont pourtant des compétences en matière de planification urbaine (cf. ordonnance du 20 octobre 1887, loi de création de la CUN).

■ Les limites de la ville

L'espace géographique de **Nouakchott** est à la fois **une ville, une région** (ou *wilâya*), et **l'agglomération de neuf communes**, qui elles-mêmes correspondent à neuf départements (ou *moughataas*). Lors de sa création, la ville acquiert le statut particulier de « District ». Géré par un gouverneur (*Wali*) le district est pourvu de limites précises. Toutefois, **eu égard à sa croissance fulgurante**, les autorités se sont vues dans l'obligation de revoir celles-ci car Nouakchott aurait débordé sur la région voisine, le Trarza. Les arrêtés se succèdent (1967 et 1978). Celui de 1978 **redéfinit ces limites en fonction d'un point jugé central : la Grande Mosquée située entre le Ksar et la « Capitale »**.

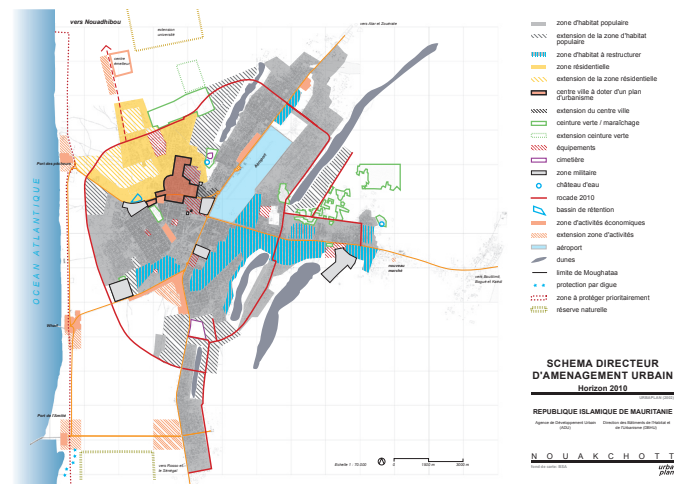
En 1990, une révision est de nouveau à l'ordre du jour. Le décret n° 90-124 du 10 septembre 1990 ne se contente pas de donner les nouvelles limites de la *wilâya*. Alors que la ville comptait six arrondissements, de vastes zones périphériques sont investies illégalement et ceinturent la ville formelle. Les pouvoirs publics se voient donc dans l'obligation de procéder à de nouveaux aménagements institutionnels : ils transforment ces énormes zones illégales en **trois nouveaux arrondissements : Dar Naïm (7°), Arafat (8°), Riyad (9°)**. Ces neufs arrondissements deviendront des communes en 2000

Enfin, **en juin 2013**, avec le décret 121 du conseil des ministres, de nouvelles limites sont définies et **la surface de Nouakchott est multipliée par plus de trois**. Cependant, ce territoire n'est **pas compris dans les limites communales**.



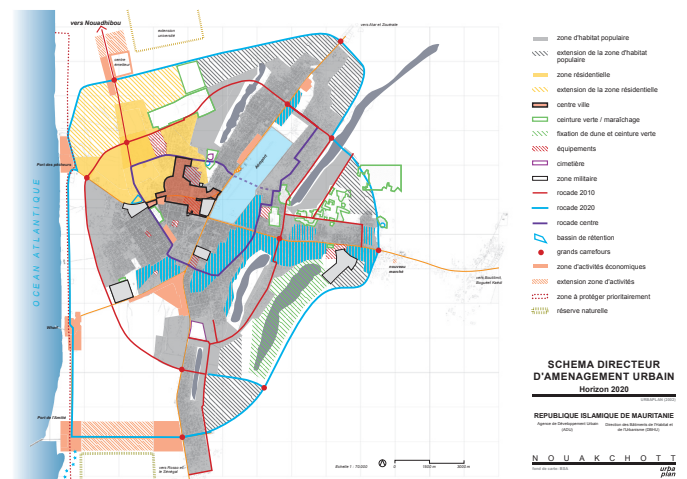
Scénario retenu du Plan Directeur de 1982

Source : Plan directeur d'urbanisme de Nouakchott, rapport d'analyse et premières orientations, 1982.



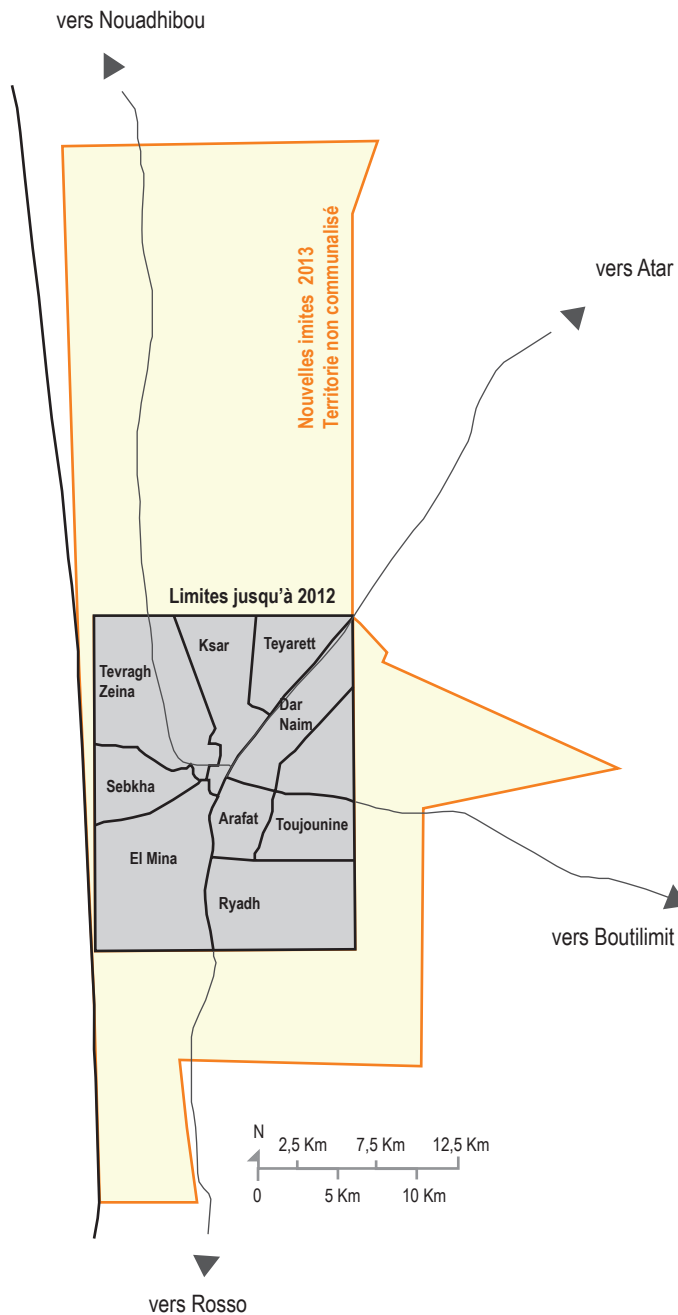
SDAU 2003, Scénarii 2010 et 2020

Source : SDAU, 2003



Les limites de la ville en 2013

Source : Carte du CRIDEM (Elaboration)

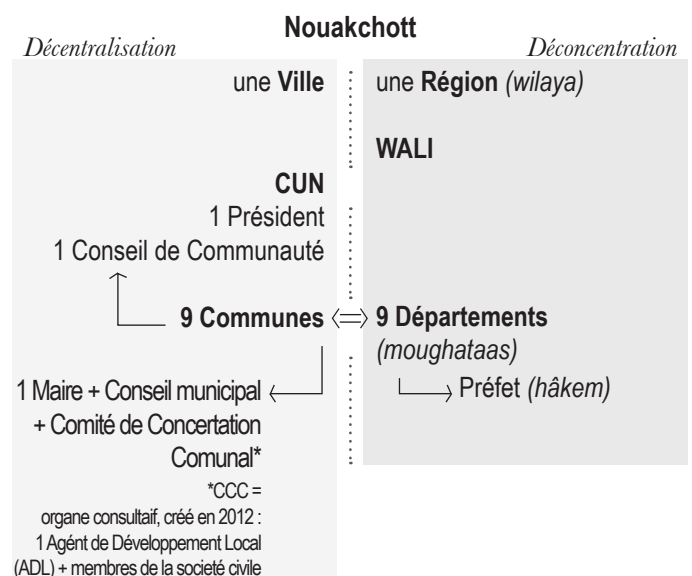


2.2 Administration et gouvernance

■ L'administration territoriale de Nouakchott

Configuration actuelle

Nouakchott est à la fois **ville** (*asima*) et **région** (*wilaya*). Elle a donc à sa tête un gouverneur, le *wali*. Elle est divisée en **neuf départements** (*moughataas*), administrés par un préfet (*hâkem*). Ces moughataas ont également le statut de **communes** (cas unique en Mauritanie), à la tête desquelles sont élus des maires. Ces neuf communes sont réunies en une intercommunalité : la Communauté Urbaine de Nouakchott. La CUN a un Président et est gérée par un Conseil Communautaire. En clair, sur un même espace territorial, les services déconcentrés (*wali* et *hakem*), nommés par l'Etat, se partagent les compétences de gestion urbaine avec les services



décentralisés (Président et maires), élus lors des élections municipales. Ces quatre entités sont sous la tutelle du Ministère de l'Intérieur et de la Décentralisation

1973 - 1990 : la création des arrondissements

De sa création jusqu'en 1986, la capitale est une région, sans autre échelon de gestion. En **1973**, face à l'explosion de la surface urbanisée, les pouvoirs publics réorganisent la ville en **cinq arrondissements** : Teyarett, Ksar, Teyragh Zeina, Sebkhah et El Mina. Un 6^{ème} arrondissement sera créé en 1980 : Toujounine. Ces arrondissements sont des moughataas aujourd'hui, à la tête desquelles sont placés des préfets (*hâkem*), chargés de distribuer parcelles et vivres. En 1990, cette organisation est abrogée par le décret n°90-124 du 10 septembre, grâce auquel **les immenses zones illégales** - résultant de l'occupation illicite fulgurante - **sont transformées en trois nouveaux arrondissements** : Dar Naïm (7^{ème}), Arafat (8^{ème}) et Ryadh (9^{ème}).

1986-2001 : La décentralisation : un processus difficile

Tous les observateurs et les parties prenantes, y compris gouvernementales, en conviennent : le processus de décentralisation se fait difficilement. Sur le papier, les articles de l'ordonnance du 20 octobre 1987 instituent les communes et annoncent le transfert de compétences. En réalité, ces dernières ont du mal à être transférées et le maire reste soumis à l'autorité de l'Etat (à travers le *hâkem* et le *wâli*) tandis que le champ de compétences dévolues aux communes n'apparaît pas clairement.

En 2001, la commune unique de Nouakchott disparaît au profit de la Communauté Urbaine de Nouakchott (CUN) regroupant les neuf arrondissements qui accèdent au statut de communes. Dans ce cadre, **la CUN** est la première (et la seule) intercommunalité du pays, qui se définit comme « *un espace de solidarité et de coordination qui permet aux communes membres d'élaborer et conduire ensemble un projet commun de développement et d'aménagement de leur territoire* ». Elle est dirigée par un conseil de 37 délégués, élus par des représentants des conseils municipaux. Les neuf maires y siègent obligatoirement. Cette innovation administrative est vécue comme une expérience novatrice de gestion par le bas. « *Dans cette ville dépourvue d'espaces publics, la CUN fait figure d'Agora* (Choplin, 2009 : 209).

Selon l'article 3 de l'ordonnance 2001, la CUN exerce de plein droit, en lieu et en place de ces communes, les compétences dévolues à celles-ci aux termes de l'Ordonnance 87.289 du 20 octobre 1987, dans les domaines du développement économique et social, de l'aménagement de l'espace et de la politique urbaine,

de la gestion des intérêts collectifs et de la protection de l'environnement. Toutefois, **la répartition des compétences entre l'Etat et la CUN d'une part et les communes-membres d'autre part est source de difficulté.**

Chaque commune est chargée de la gestion des intérêts communaux (cf. détail des champs de compétence dans la chronologie, partie 2.2.). Néanmoins, le transfert par l'Etat au profit des communes, des ressources correspondantes aux différents domaines d'intervention communale, n'est pas en adéquation avec les besoins.

Par ailleurs, **la CUN**, tout en demeurant un établissement public intercommunal, **n'a pas de réserves foncières**. Elle jouit cependant de compétences bien définies. A contrario, les communes peuvent avoir des réserves foncières, ont théoriquement des compétences, mais ces dernières ne sont pas appliquées, faute de transfert financier suffisant de la part de l'Etat.

■ Compétences, financement et encadrement

Les textes ne permettent pas de définir un champ de compétence clair entre la CUN et les communes. La CUN supervise tous les projets communautaires menés à l'échelle de l'agglomération, à savoir : le logement social, l'adduction d'eau, la gestion des déchets, la construction et l'entretien des voiries, les transports et l'éclairage publics, et l'adressage. Les mairies sont en revanche responsables de la gestion des intérêts communaux. Elles assurent « *les services publics répondant aux besoins de la population locale et qui ne relèvent pas, par leur nature ou leur importance, de la compétence de l'État* » (Art 2, Ordonnance 1987). Donc, d'une part, **les domaines qui leur sont attribués ne couvrent pas l'ensemble des sujets qui les concernent** (assainissement, développement économique, etc.). D'autre part, **la portée communale ou régionale de certains secteurs est impossible à définir**, on se retrouve alors avec une superposition des compétences.

Par ailleurs, **les marges de manœuvre de chacun dépendent directement de leur autonomie financière.** La CUN et les communes doivent se constituer leurs propres ressources pour fonctionner. La première perçoit les taxes du foncier bâti, la taxe professionnelle, celle des publicités, et des transports (sauf les taxes des gares routières, qui ont été transférées à l'Etat en 2011). Les communes, quant à elles, ne peuvent compter que sur la taxe d'habitation et les taxes communales, notamment la location des emplacements de marché, un pourcentage de la tonne débarquée au Port et le FRD. Pourvu

d'un personnel diminué, le recouvrement des taxes communales est très difficile. **Les recettes communales sont donc inférieures aux dépenses nécessaires pour faire face aux besoins institutionnels, sociaux, culturels et d'aménagement du territoire de la commune.** Dans ce contexte, les compétences communales semblent difficiles à mettre en œuvre et apparaissent plus théoriques qu'effectives. **Il en va de même pour la CUN qui, depuis 2009, est déficitaire.**

Par ailleurs, la CUN a mis en place un **Fond d'Investissement Communautaire (FIC)**, afin de financer les projets prioritaires concertés à l'échelle de chaque commune de Nouakchott. Les choix des investissements prioritaires s'effectuent à travers le diagnostic de chaque commune, qui aboutit à la définition d'un Plan d'action budgété. Ces deux volets ont été réalisés dans le cadre de l'élaboration des Plans de Développement Locaux (2012).

La décentralisation est encadrée par les services déconcentrés, à travers le *Wâli*, « *tuteur des collectivités locales, chargé de veiller sur la légalité de leurs décisions, et même sur leur opportunité* » (Ould Beidi, 2009 : 120). Celui-ci reçoit toutes les délibérations municipales, dont certaines ne sont exécutoires qu'après son approbation. Il peut également déléguer certains pouvoirs au *hâkem*. Les communes n'ont donc pas une complète autonomie dans la prise de décision, bien que les *hakem* et *wali* n'entravent que rarement les décisions prises par les conseils municipaux.

■ L'aménagement urbain

L'intégralité du foncier non attribué (cf. partie 3.1) est de la responsabilité de l'Etat. C'est le Ministère des Finances, ou le conseil des Ministres, qui a compétence pour attribuer la terre, tandis que la Direction du Domaine enregistre les titres. **La CUN n'est pas autorisée à posséder du foncier, et les communes ne disposent, dans les faits, que de très maigres réserves foncières**, si ce n'est en se portant acquéreur de terrains mis en vente. Si ces dernières veulent obtenir gratuitement un terrain pour mettre en œuvre les projets d'aménagement dont elles ont la charge, elles doivent en faire la demande auprès de l'Etat, selon des procédures complexes et souvent mal connues (OSPUN, septembre 2013).

Du fait de la mainmise de l'Etat sur la gestion du foncier, et d'une concertation peu organisée entre celui-ci et les communes, **les maires constatent souvent après coup les attributions foncières sur leur propre territoire communal.** Par conséquent, certaines infrastructures (écoles, centre de santé, etc..) à l'initiative d'un

service étatique seraient peu opérationnelles, car trop excentrées, à en croire certains maires de commune (OSPUN, 2013).

2001 - L'ADU : un nouvel acteur dans le paysage institutionnel

L'Agence de Développement Urbain (ADU) est une **agence d'exécution des opérations de développement** qui lui sont confiées, par convention ou par mandat, par l'Etat ou la CUN, ainsi qu'un **instrument technique de planification et de régulation de l'urbanisme.**

Créée par l'ordonnance n°2001-02 du 19 avril 2001, elle avait d'abord pour fonction de mettre en œuvre, sur Nouakchott, le **Programme de Développement Urbain (PDU)** financé par la Banque Mondiale (BM) à hauteur de 60 millions de dollars. Dans la capitale, ce programme prévoyait la **restructuration du bidonville d'El Mina**, ainsi que l'**équipement** des espaces lotis mais non aménagés à **Teyarett, Dar Naïm et Riyadh**. Dans ce cadre, elle a aussi été mandatée pour réaliser le **Schéma Directeur d'Aménagement Urbain** de 2003 (SDAU), dont elle a délégué la production au cabinet Urbaplan. Elle gère également (Maitrise d'Ouvrage déléguée), pour le compte de la CUN, les **contrats de collecte et d'enfouissement des déchets** de la ville avec l'entreprise française **Pizzorno**.

Le PDU est arrivé à échéance en 2012. La BM, l'UE et le gouvernement sont parvenus à un accord afin de mettre en œuvre un nouveau programme d'appui à la décentralisation intitulé *Programme National Intégré d'appui à la Décentralisation, au Développement local, et à l'Emploi des jeunes* (PNIDDLE). Ce programme intervient dans une centaine de communes rurales, Nouakchott, comme l'ensemble des capitales régionales, n'y sont donc pas associées.

■ Interrogations sur l'élaboration d'un nouveau schéma directeur de la ville

On l'a vu, les tentatives de planification urbaine n'ont que très partiellement encadré le développement de Nouakchott, car dépassées avant même d'être mises en œuvre. Il existe, depuis 2008, un **code de l'urbanisme**, mais celui-ci est **mal connu**. Faute d'un plan d'ensemble, **l'aménagement du territoire se fait au coup par coup**, selon les opportunités. La croissance urbaine est de fait, seulement « guidée » par les plans de lotissement et par les occupations spontanées. C'est le MHUAT qui a compétence pour l'établissement des plans de lotissement, ou bien l'ADU, dans le cadre des projets de restructuration. Pourtant, d'après l'article 29 de

l'ordonnance de 87-289, la commune devrait également donner son avis sur ces plans. Elle n'est, dans les faits, jamais consultée.

Quant à la **rédaction d'un schéma stratégique d'aménagement de la ville**, diverses instances peuvent potentiellement s'en charger. D'après la loi de 2001 portant création de la CUN, celle-ci a compétence pour la rédaction de « *schémas directeurs d'aménagements urbains, plans d'occupation des sols, lotissements et autres documents généraux d'urbanisme, réserves foncières d'intérêt communautaire* ». Mais, selon le code de l'urbanisme (Art. 20, mars 2008) : « *la décision d'établir un schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme est initiée par le Ministre chargé de l'urbanisme, après consultation du Ministre chargé des Collectivités Locales ou à la demande de celui-ci* ».

Un accord entre la CUN et l'Etat pour la réalisation du prochain SDAU apparaît donc comme essentiel. Au delà, dans quel cadre penser ce document, et à quels horizons? (cf. partie 5).



Image aérienne du centre ville : marché Central

2.3 Espace de circulation plus que de production

On dit souvent que Nouakchott est la capitale politique du pays, tandis que **Nouadhibou** serait la capitale économique du pays. Cet équilibre évolue, avec l'implantation récente de sièges sociaux d'entreprise à Nouakchott, et surtout l'inauguration de la route transsaharienne qui relie désormais les deux villes. Cette route désenclave définitivement la ville portuaire qui, jusqu'alors, entretenait plus de liens avec les Canaries, le Maroc et l'Espagne. **Avec l'arrivée de la route, Nouakchott s'impose désormais à la fois comme la capitale politique et économique** (Choplin, 2009).

Nouakchott donne davantage l'image d'une **ville de circulation et de consommation, que de production**. En effet, la capitale est un **point nodal** où se croisent de nombreuses lignes de transport : l'aéroport international, les trois ports, et les grands axes qui rejoignent les principales villes secondaires (Rosso, Boutilmit, Atar et Nouadhibou) permettent à cette capitale physiquement excentrée sur son propre territoire, d'être très insérée dans le réseau international. La ville s'inscrit comme une plaque tournante des échanges nationaux et internationaux. Cette économie de la circulation pose cependant la question de l'intégration économique des habitants.

Le secteur de **l'économie informelle**, par définition, difficilement chiffrable, est source de revenus pour la majorité des Nouakchottois et se décline en une multitude de petits métiers, principalement orientés vers la commercialisation (cf. Partie 2). Selon plusieurs sources, elle représenterait 30% de l'économie de la

capitale, mais serait la source de revenus principale de plus de 80% des habitants.

■ Un « corridor portuaire », entre pêche artisanale et trafic commercial

L'urgence d'implanter des infrastructures portuaires nationales est apparue aux autorités mauritaniennes dès l'indépendance en 1960, comme un impératif de souveraineté et une exigence de développement économique et social. C'est chose faite puisqu'aujourd'hui, la ville est dotée de trois ports : **le port des pêcheurs au Nord, ainsi que le wharf et le Port de l'Amitié (PANPA)** sur les côtes d'El Mina. Ils sont reliés entre eux par la route, pour former un **corridor d'activités**.

Le **port de pêche artisanale** dynamise le commerce local, et est une source de revenu importante pour des milliers de Nouakchottois, à l'image des centaines de pirogues alignées le long de la côte. Une grande partie de la pêche est directement vendue sur le marché aux poissons. Le reste est redistribué dans les différents marchés de la ville. Ce port fait **l'objet d'un conflit** entre les communes de Sebkha et Tevragh Zeina, qui en revendiquent toutes les deux la propriété, et donc la perception des différentes taxes et redevances.

Le **wharf** et le Port Autonome de Nouakchott sont, quant à eux, des ports à usage commercial et industriel. Le premier a vu le jour en 1966, grâce au concours de la Communauté Européenne. Conçu initialement pour un tonnage annuel de 50.000 tonnes, cette capacité a été portée progressivement à 320.000 tonnes grâce à la construction de trois postes supplémentaires. Aujourd'hui, il sert surtout au ravitaillement en gaz, carburant et ciment de Nouakchott et du pays. Ce site est en déclin puisque les activités de déchargement ont progressivement été transférées vers le PANPA. Seules les activités de stockage y subsistent. Par ailleurs, il se situe dans un espace écologique fragile (cf. SDAU, 2003 : 75).

Le **Port autonome (ou de l'Amitié - PANPA)** a quant à lui été achevé en 1986. Il a représenté un défi technique pour les ingénieurs chinois chargés de sa construction. Responsable de l'important recul du trait de côte, menacé par l'ensablement (cf. partie 4.2), il a toutefois permis le développement de nouveaux trafics dont les retombées ont été nationales. D'une capacité initiale de 500 000 tonnes, il gère en 2013 70% des exportations du pays, et 40% des importations. Son activité est en constante



La zone portuaire du Wharf



Marché public de Riyadh



Marché de bétails de Toujounine



Jardins maraîchers à Dar Naim



progression, et accueille 140 000 conteneurs par an, soit environ 1,5 million de tonnes de marchandises.

Le PANPA se veut international, mais doit faire face à la concurrence des autres ports de la sous-région (Dakar-Abidjan). L'Etat met donc en oeuvre une stratégie commerciale afin de devenir le lieu de passage et de stockage prioritaires des marchandises des pays voisins qui n'ont pas d'accès à la mer. Pour cela, il vend des **services d'import-export et loue ses plateformes**. Les **opérateurs maliens** restent les principaux clients, les deux pays ayant notamment signé des conventions début janvier 2011 dans le domaine des hydrocarbures. Le trafic en transit pour le Mali est estimé à 20 000 tonnes en 2012, bien en deçà des attentes mauritaniennes, et ce malgré 13 000 m² d'entrepôts mis à disposition. Les marchandises sont ensuite évacuées par camion. Pour cette raison, la route qui part du port de l'Amitié a été baptisée la « **Route de Bamako** ». Le trafic mériterait sans nul doute d'être mieux organisé puisque les camions doivent passer par le centre de Nouakchott pour ensuite partir vers le Mali. Dans ce sens, un **projet d'extension du réseau routier sous la forme de rocade** avait déjà été proposé dans le cadre du SDAU de 2003 mais n'a été que partiellement mis en oeuvre.

■ Les marchés

Si les ports constituent une source de recette importante (CUN, taxe sur le tonnage débarqué), il en va de même pour les marchés : **une grande partie de l'économie nouakchottoise repose sur les activités de commerce**. Les marchés constituent également une ressource stratégique pour les communes qui tirent une partie importante de leurs ressources propres de la collecte des taxes locales.

Les **57 marchés** (OSPUN, 2013) se répartissent de manière assez homogène sur le territoire de la capitale mais différent par leur potentiel d'attractivité et leur mode de fonctionnement. Alors que **onze d'entre eux ont un rayonnement national**, une quarantaine sont des marchés de proximité.

Le **marché SOCOGIM**, à côté de la Mosquée marocaine, est l'un des plus importants de la capitale. Il est le marché des fruits et légumes, en provenant du Maroc et de l'Europe. A dix minutes à pied, le **marché Capitale** propose essentiellement des tissus et des produits de luxe. A Sebkha, le **marché Tieb-Tieb**, et le **marché 5^{ème}** se font face et forment un immense marché informel : on y trouve aussi bien des télévisions, des plantes médicinales, que des tissus, des bijoux et des vivres. Enfin, un grand

marché au bétail, le plus important du pays, est implanté à **Tenweish** (Commune de Toujounine), à quelques kilomètres de Nouakchott, sur la route de l'Espoir.

Certains marchés publics souffrent en partie d'une **sous-utilisation de leurs espaces formels**, pour deux raisons. D'une part, beaucoup de vendeurs ne veulent pas s'acquitter des différentes taxes et frais de location, pour l'usage des locaux. Ils préfèrent souvent s'installer autour des infrastructures, sur des étalages improvisés. Cette stratégie de réduction des coûts affecte la totalité des marchés, et représente une perte sèche pour le budget des communes, et pose un problème saillant en termes de mobilité urbaine. Un deuxième facteur est le **lieu d'implantation de certains marchés périphériques** : ils sont souvent bien moins attractifs et ont donc tendance à être délaissés par les commerçants qui préfèrent se situer dans les zones centrales, là où la demande est concentrée.

C'est le cas du **marché communal de Riyadh** qui vient d'être construit par l'AFD, et qui est pratiquement désert. L'équipe communale déplore cette désertion, d'autant plus que le marché se situe le long de la route de Rosso. Les camions chargés de vivres passent donc devant sans s'y arrêter. Les cargaisons sont déchargées au niveau des marchés centraux, pour revenir ensuite à Riyadh.

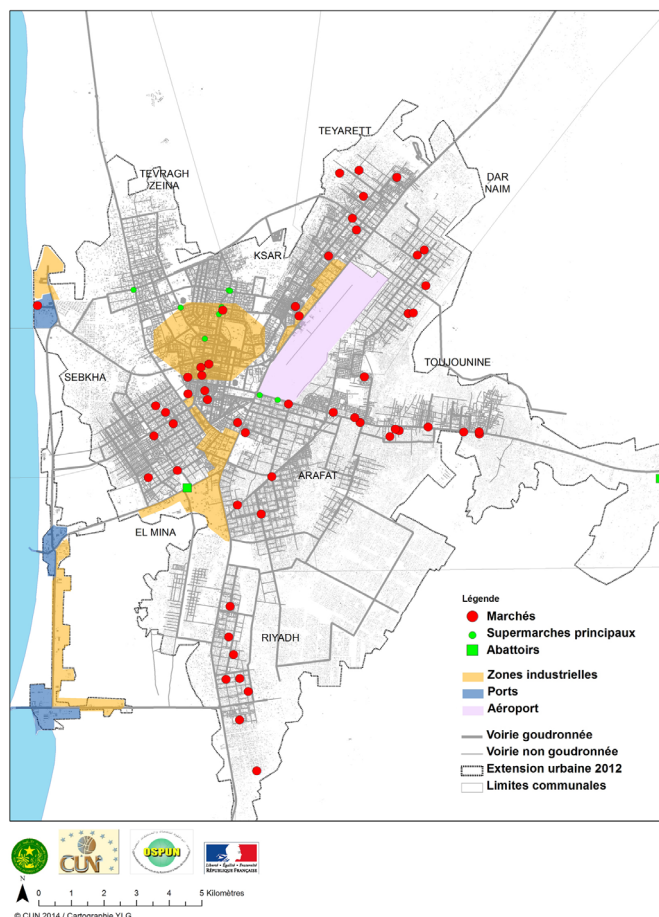
Les marchés locaux sont souvent **mal raccordés aux réseaux d'eau et d'électricité**. Cela a un impact sur la **salubrité de ces espaces**, d'autant plus que la collecte des déchets n'est souvent pas assurée. On observe également une prolifération des **marchés privés**, dont la gestion a été déléguée à des opérateurs, mais dont les modalités de fonctionnement sont mal définies. Ils s'implantent d'ailleurs de façon anarchique, notamment sur des espaces à vocation résidentielle, comme à Teyarett.

■ Les services

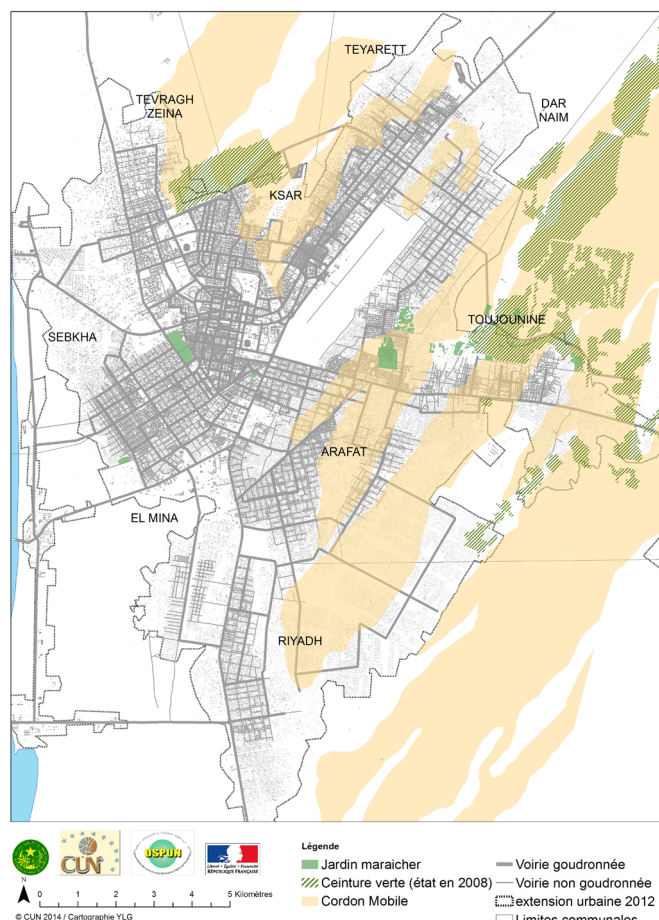
S'ils sont territorialement moins visibles que l'activité industrielle ou agricole, les services sont devenus un volet structurant de l'économie nouakchotoise. Les télécommunications et nouvelles technologies connaissent actuellement un véritable essor à Nouakchott. Si leur arrivée est tardive, elles ont rapidement été adoptées. Par exemple, Mattel, Chinguittel et Mauritel, les principaux opérateurs téléphoniques du pays, sont devenus, en moins de 10 ans, des opérateurs économiques de premier plan.

Par ailleurs, depuis 2005, le gouvernement

Activités économiques à Nouakchott



Jardins maraîchers et ceinture verte à Nouakchott en 2012



souhaite orienter l'économie nationale vers le développement de son secteur bancaire et financier. Les prévisions de croissance de 6% pour l'année 2014 (FMI) encouragent l'Etat à lancer cette année le premier marché boursier du pays.

■ Les zones industrielles

Si Nouakchott n'est pas une ville industrielle, trois espaces de production peuvent cependant être identifiés. La zone la plus importante se structure **autour des deux axes routiers qui relient la commune d'El Mina aux ports du wharf et de l'Amitié**. Son activité a débuté dans les années 1980 et gravite principalement autour de l'agroalimentaire et du bâtiment. Parmi les plus grandes industries, on compte, la FAMO qui fabrique des pâtes alimentaires et du couscous, la société IBS qui fabrique des biscuits, la Société laitière de Mauritanie (SLM) qui commercialise le lait de vache et de chamelle, la société de boissons de Mauritanie (SOBOMA), les savons de Mauritanie, les Grands Moulins qui assurent la transformation de céréales en bien de consommation (pain notamment), ainsi que la Somatexi qui fabrique des couvertures.

Par ailleurs, les **communes de Teyarett et surtout du Ksar** partagent un espace industriel relativement dynamique, où sont implantés des garages automobiles, des usines alimentaire, de bougies, de savon, de plastique, etc. Il permet d'employer une main d'oeuvre significative, et attire, dans tous les cas, beaucoup de travailleurs issus des communes voisines. Cependant, son site d'implantation est fragile, puisqu'il se trouve proche de zones humides et résidentielles.

Enfin, une nouvelle zone est en train de se développer **le long de la route de la résistance, entre Dar Naïm et Toujounine** : l'Etat y a vendu, de sa propre initiative, les terrains à des commerçants. Le projet n'en est qu'à ses débuts puisque seulement trois usines y sont pour le moment installées (pierre taillée, carcasse de voiture, plâtre). Aux dires des habitants, les ouvriers ne sont pas recrutés localement et les taxes appliquées à ces usines ne profitent pas directement aux communes.

Il est donc pertinent de s'interroger sur les retombées de ce secteur économique pour la ville, en termes d'emplois et d'accès facilité aux produits manufacturés. Par ailleurs, certaines usines posent des problèmes de **pollution environnementale**, à l'image des cimenteries qui bordent la route du PANPA à El Mina, et qui sont relativement proches de certaines zones résidentielles

■ Les jardins maraîchers

A Nouakchott, les jardins maraîchers sont soumis à différentes contraintes naturelles (le manque d'eau), politiques et sociales (la pression foncière) qui menacent aujourd'hui leur survie et interrogent sur leur devenir. Il existe actuellement sept sites majeurs de maraîchage dans la capitale, couvrant environ 150 ha.

Il existe deux types de jardins :

1. **Les grands sites aménagés** : il s'agit de Sebkha, Dar Naïm et El Mina (aujourd'hui presque abandonné) qui couvrent 90 ha environ. Ils sont le fruit de projets de l'Etat, et totalisent près de 80 % de la production de la capitale.
2. **Les petites parcelles disséminées** : à Dar Naïm, Arafat, Riyadh, Ksar, Tervagh Zeina et Toujounine. Elles occupent 60 ha, pour la culture des légumes et de la menthe. La production est moins variée et moins importante que sur les grands sites aménagés.

Le **site de Sebkha**, aussi appelé la *Palmeraie*, est situé dans le centre-ville, et constitue un espace-pivot entre Sebkha et Tervagh Zeina. Il a été mis en place dans le cadre de la mise en service d'une station d'épuration des eaux usées, en 1963. Seules 72 des 350 parcelles du jardin ont été foncièrement régularisées. Les exploitants qui y travaillent sont surtout des hommes, propriétaires, métayers ou ouvriers agricoles. Ils y produisent principalement de la menthe, des légumes et des dattes. La Palmeraie est aujourd'hui dans un **état de dégradation avancée**, notamment à cause d'incendies répétés. Par ailleurs, le débat fait rage autour de la salubrité du site : les eaux traitées par la station d'épuration ne seraient pas conformes aux normes de l'OMS, et la municipalité a donc décidé d'interdire, depuis 2003, l'exploitation agricole. Cela n'a pas empêché les agriculteurs de continuer leur activité.

Les **sites de Dar Naim** ont été aménagés et attribués aux agriculteurs en trois temps : d'abord, par la Société Nationale de Développement Rural (SONADER), en 1984. La seconde attribution a eu lieu à **Bhadr** et de **Tadamoune**. Enfin, le troisième site a été aménagé avec l'appui de la coopération canadienne, et porte d'ailleurs aujourd'hui le nom de **Canada**. Dans ces trois jardins, les propriétaires sont plus nombreux qu'à Sebkha. Ces sites sont les plus diversifiés de la ville. Y sont produits : épinards, carottes, salade, radis, céleri, menthe, herbes aromatiques, etc. Cependant, sur ces trois zones, **les terres ont été**

attribuées sans jamais être régularisées. Les agriculteurs ne possèdent donc pas de titres fonciers de leurs parcelles. Dès **1991, des conflits fonciers** éclatent, car ces terrains autrefois périphériques sont devenus centraux et subissent la pression d'une urbanisation assiégeante.

Les parcelles sont arrosées grâce à des **puits**, dont l'eau présente un fort taux de sel, préjudiciable aux cultures, et **l'utilisation des canalisations, souvent de manière illégale, de la SNDE.** Ces solutions palliatives demeurent insuffisantes pour couvrir les besoins, et certaines parties du site sont aujourd'hui à l'abandon, notamment au Nord de la commune. Les quelques téméraires qui tentent de faire vivre le lieu doivent acheter l'eau des charretiers, à un prix exorbitant.

Enfin, le site **d'El Mina** couvre environ 7 ha, dont 4 ont réellement été attribués. L'autre partie fait en effet l'objet d'une urbanisation illégale (*gazra*). Les parcelles agricoles et loties s'entremêlent. Ce site a été aménagé en **1983** pour absorber une partie des populations non qualifiées qui se sont installées dans les bidonvilles. Approvisionné au réseau de la SNDE par des branchements illicites jusqu'en 1994, le site est aujourd'hui complètement abandonné. **En 2001, les propriétaires ont réinvesti les lieux afin de protéger leur propriété foncière.** À défaut d'avoir de l'eau en quantité suffisante, ils ont développé la culture du palmier-dattier, peu productive, et arrosée avec des eaux usées achetées auprès de vidangeurs. Aujourd'hui, le site d'El Mina est dans un état de déchéance.

L'agriculture urbaine est un facteur important du développement économique et social de la ville. Par exemple, la production constitue l'approvisionnement principal des marchés locaux de la capitale de mai à décembre, quand la production maraîchère située au niveau du fleuve Sénégal est en fort ralentissement. Par ailleurs, les zones maraîchères constituent un instrument privilégié de lutte contre la désertification, la pauvreté et la malnutrition. Cependant, avec le projet PK 17 (cf. partie 5.1.), l'Etat compte prochainement transférer l'intégralité de ces activités à l'extérieur de la ville, ce qui pose la question de la reconversion des espaces agricoles insérés dans le tissu urbain de Nouakchott.

Zone
industrielle de
El Mina



Activité de
récupération de
métaux devant
l'entrée du
Wharf



Jardins
maraîchers de
Sebkha



Cultivateur de
menthe à Dar
Naim



2.4 L'évolution de la ville*

A Nouakchott évoluent des **populations « mobile »** : les Maures, d'origine arabo-berbère, ainsi que les Halpulaar'en, les Wolofs et les Soninkées, regroupés sous l'appellation négro-mauritaniennes. Depuis les années 1960, ces nouveaux citadins ont commencé à pratiquer la ville, sans pouvoir s'appuyer sur un quelconque imaginaire urbain. Pour cause, la population est, **en 1960**, majoritairement nomade, et **le pays ne compte aucune ville de plus de 10.000 habitants** (Tanguy, 2003).

Les grandes sécheresses des années 1970 ont provoqué l'exode massif de ces populations, dès lors forcées de se sédentariser. Elles n'en restent pas moins encore aujourd'hui profondément mobiles. Cette **mobilité conditionne fortement leur appropriation de l'espace**. Parallèlement, **les tentatives de planification et règlementation de la ville ne sont pas simplement liées à la culture et l'histoire politique et économique du pays mais aussi aux contraintes du site** (dunes mouvantes, zones inondables, etc).

* Sans aucune prétention à l'exhaustivité, nous proposons ici de mettre en parallèle le destin de l'Etat mauritanien avec la destinée de sa capitale, afin de montrer l'interdépendance de leurs trajectoires.

Nouakchott Plans, Programmes, Politiques

Nouakchott Evènements et informations

La Mauritanie la politique

1902

Colonisation française

Le territoire mauritanien était dominé par le nomadisme, l'économie du pays dépendait essentiellement des activités agro-pastorales.

1960

Indépendance de la Mauritanie.

Le pays devient une République islamique.

1954

Incursion de la mer

1957 mars

Premier Plan de la ville. Projet du gouverneur Mouragues.

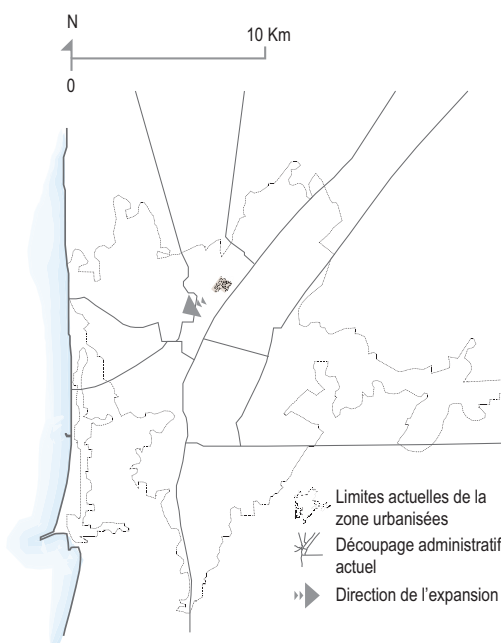
1957 avril

Plan HIRSCH

1957 été

Plan LAINVILLE

Nouakchott Accroissement spatial



1958

Pose de la première pierre. Pour attirer de nouvelles populations, le gouvernement organise des opérations de distribution gratuite des terrains lotis pour inciter les fonctionnaires se trouvant à Saint-Louis, à s'installer à Nouakchott.

1959

L'architecte français André Leconte dresse le plan de la nouvelle capitale. Deux noyaux se dégagent : l'un autour du fort ; l'autre autour de la mosquée, donc un peu plus à l'écart. Coupée en deux dans un premier temps, la ville se réunifie rapidement.

1960

Mokhtar Ould Daddah est le premier président. Le partage du Sahara occidental entre Maroc et Mauritanie va générer de vives tensions.

1963

Mohamed O. Khayar est le premier maire de NKT

1965

Précipitations abondantes qui ont conduit à l'inondation de certaines parties de la ville

1966

Construction du Wharf

1968

Période de forte sécheresse qui touche toute la Mauritanie

1971

1^{ère} extension du Wharf

1978

Le lieutenant-colonel Moustapha Ould Mohamed Saleck accède au pouvoir.

1979

Le lieutenant-colonel Ahmed Ould Bouceif accède au pouvoir.

1979

Mohamed Mahmoud Ould Ahmed Louly devient chef de l'état et Mohamed Khouna Ould Haidalla premier ministre. Un accord de paix est signé avec le front Polisario et la Mauritanie se retire du Sahara occidental.

1973

La ville est réorganisée en six arrondissements

1977

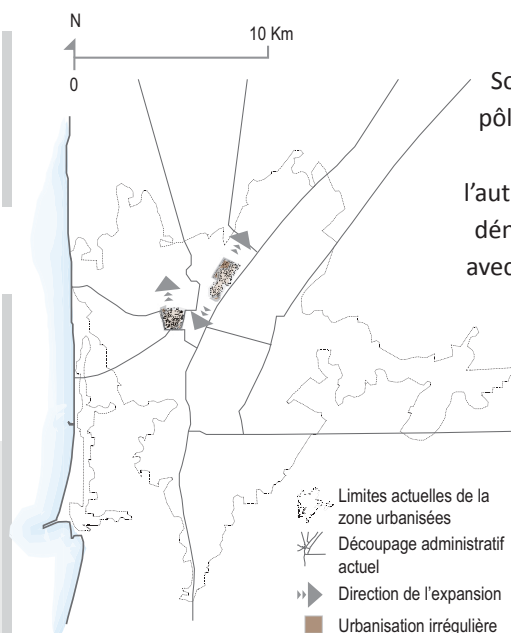
2^{ème} extension du Wharf

1979

Construction du Port de l'Amitié

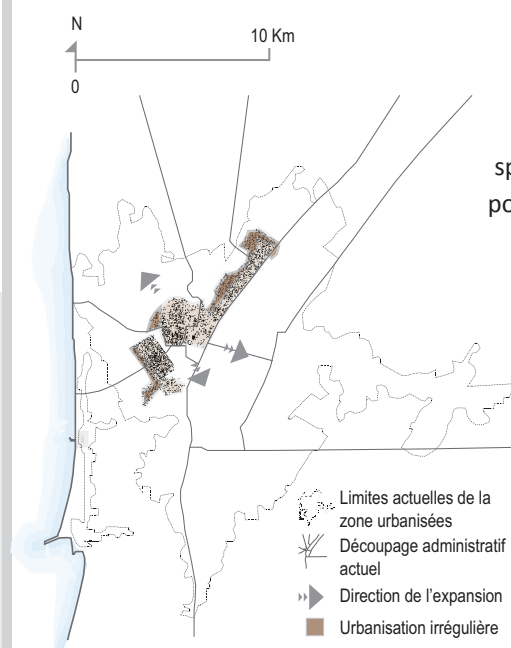
1987

1960 - L'Etat s'approprie, par la loi foncière du 2 août 1960, les terrains fonciers non attribués.

**1965**

Sont visibles les deux pôles distants de deux kilomètres l'un de l'autre : la nouvelle ville dénommée "Capitale", avec les établissements publics et le Ksar, premier noyau de peuplement.

1970 - Schéma d'intention du SMUH

**1980**

La croissance démographique et spatiale de la ville se poursuit à un rythme impressionnant, fruit des forts taux de natalité, de l'exode rural lié à la sécheresse et les flux migratoires internationaux provenant principalement du Sénégal.

Nouakchott compte 140.000 habitants, s'étale sur 1 200 ha et se développe le long de la route d'Atar, au Nord de l'aéroport. Les quartiers de Sebkhia et El Mina voient le jour.

1984

Le colonel Maaouiya Ould Sid'Ahmed Taya accède au pouvoir.

1985

Incursion de la mer

1986

Incursion de la mer

1987

Incursion de la mer

1987

Fin de la construction du Port de l'Amitié

1988

Construction du barrage de régulation de Manantali

1989

L'année est marquée par le conflit qui oppose le Sénégal à la Mauritanie.

1983

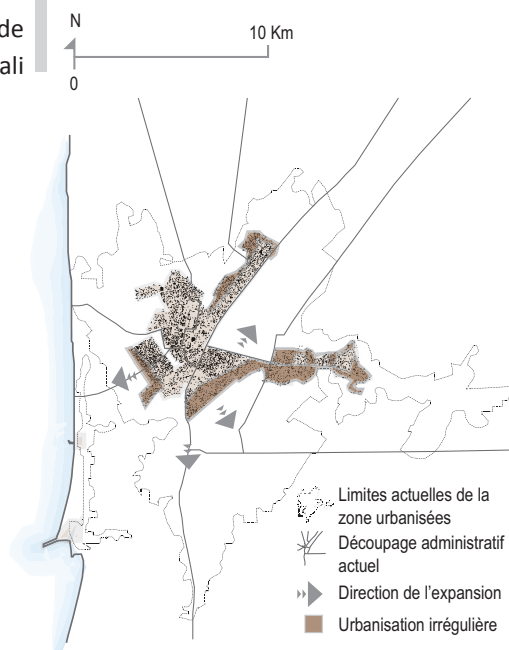
Plan général d'aménagement et règlement d'urbanisme.

1983

Premières dispositions mises en place pour la gestion foncière. A l'Etat sont reconnus les pouvoirs nécessaires à la protection de son domaine et le système coutumier est aboli.

1987

Institution des communes. Chaque commune est chargée de la gestion des intérêts communaux. Néanmoins, le transfert par l'Etat au profit des communes des ressources correspondantes aux différents domaines d'intervention communale, n'a pas encore été effectué.

**1989**

Les quartiers existants avant les Evénements continuent à se développer et d'autres voient le jour : Arafat, Riyadh, Dar Naïm

1990

La ville compte désormais neuf arrondissements

1991

Proclamation d'une nouvelle Constitution.

1991

Construction de l'épi

1992

Le colonel Maaouiya Ould Sid'Ahmed Taya est élu président de la République. Il est réélu en 1997 et en 2003.

1991

Incursion de la mer

1992

Incursion de la mer

2000

Période d'élaboration des stratégies en matière de résorption des quartiers précaires.

1994

En 4 ans, la superficie de la ville s'accroît de 60%, passant de 32 à 52 km². Les années 1970, constituent la période où la structure de Nouakchott évolue le plus significativement.

1993

Incursion de la mer

1995

Incursion de la mer

Précipitations abondantes qui ont conduit à l'inondation de certaines parties de la ville

1997

Incursion de la mer

1998

Incursion de la mer

1999

Incursion de la mer

1999, 2000, 2001

Précipitations abondantes qui ont conduit à l'inondation de certaines parties de la ville. En particulier El Mina et Sebkha

2000

Lettre de Politique Sectorielle fixant les axes d'intervention projetés en matière de développement urbain, en harmonie avec la réflexion en cours pour l'élaboration d'une stratégie nationale de lutte contre la pauvreté.

2001

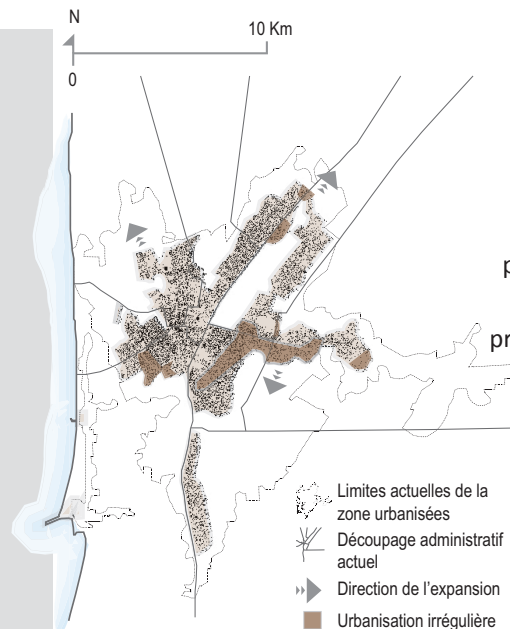
Création des neuf communes de Nouakchott (Ksar, Teyarett, Dar Naim, Toujounine, Riyadh, Arafat, El Mina, Sebkha, Tervagh Zeina)

2001

Création de la Communauté Urbaine de Nouakchott (CUN), définie comme (Art. 2) « *un espace de solidarité et de coordination* » des neuf communes autonomes dans laquelle est organisée la ville de Nouakchott. Didi O. Bounaama est le premier Président de la CUN.

2001

Création de l'Agence de Développement Urbain (ADU). L'Agence est chargée, dans le respect des considérations environnementales, de la planification et de la régulation urbaines, du contrôle de l'urbanisme et de l'exécution des projets de développement urbain à l'intérieur des limites territoriales de la commune de Nouakchott.

**1995**

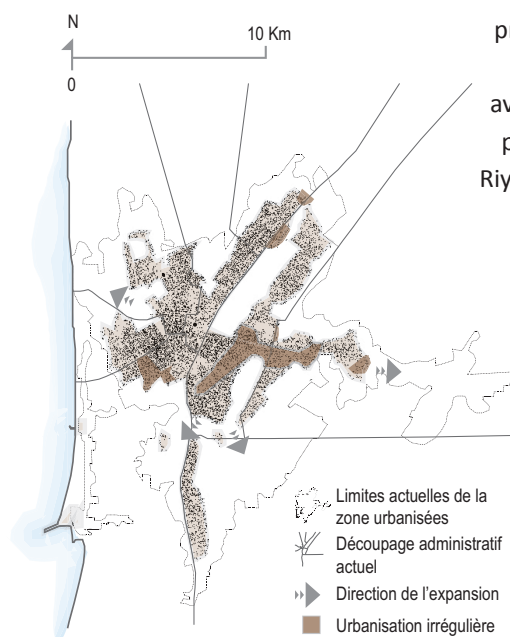
La croissance des quartiers périphériques a lieu principalement le long des routes, sur les franges urbaines. Depuis 1995, la croissance de

1998

Les attributions du foncier deviennent uniquement du ressort du Ministère des Finance et du Conseil de Ministres.

reste importante, mais avec des taux moins spectaculaires. La croissance du bâti est relativement la même que celle de la population, aux alentours de 5 %. Cela reste néanmoins l'un des taux les plus importants d'Afrique.

◀

**2000**

La ville croît principalement vers le sud avec la création progressive de Riyadh et de Dar El Beida.

2002

Précipitations abondantes
qui ont conduit à
l'inondation de parties de
la ville

2004*Idem***2005**

Le colonel Ely Ould Mohamed
Vall accède au pouvoir.

2005*Incursion de la mer**Idem. En particulier*

Avenue Kennedy, El Mina,
Sebkha, Socogim PS,
Medina R, Medina R 3,
Ilot M

2006

*Idem. En particulier le sud
est de la ville*

2007

**Le premier civil, Sidi
Mohamed Ould Cheikh
Abdallahi, est élu Président de
la République.**

2008

Le général Mohamed Ould
Abdel Aziz accède au pouvoir.

2008

Suite à l'organisation
d'élections présidentielles
le général Mohamed Ould
Abdel Aziz est élu. Il prend
officiellement ses fonctions le
5 août.

2007

Le Ministère de
l'Environnement et du
Développement Durable,
en charge des questions
de Réduction des Risques
de Catastrophe, a défini
avec l'appui du PNUD,
une stratégie nationale de
gestion, donnant lieu à un
Plan d'Action National de
Gestion des Risques et des
Catastrophes (PAN GRC).
Documents acceptés par le
gouvernement en 2009 mais
jamais mis en œuvre.

2011

Publication par le MIDEDEC de
l'arrêté 680 du 17 avril 2011
portant sur les modalités de
préparation et de mise en
œuvre de façon concertée
du Plan de Développement
Communal dans toutes les
communes de la Mauritanie.
Pour ce faire, des Comités de
Concertation Communaux
sont constitués dans chaque
municipalité (Art.9).

2002

Programme de Développement Urbain. Objectifs majeurs
: réduction de la pauvreté urbaine et l'amélioration des
conditions de vie des populations dans les quartiers précaires.
. Lancement de la première phase des opérations de
restructuration des quartiers spontanés à El Mina

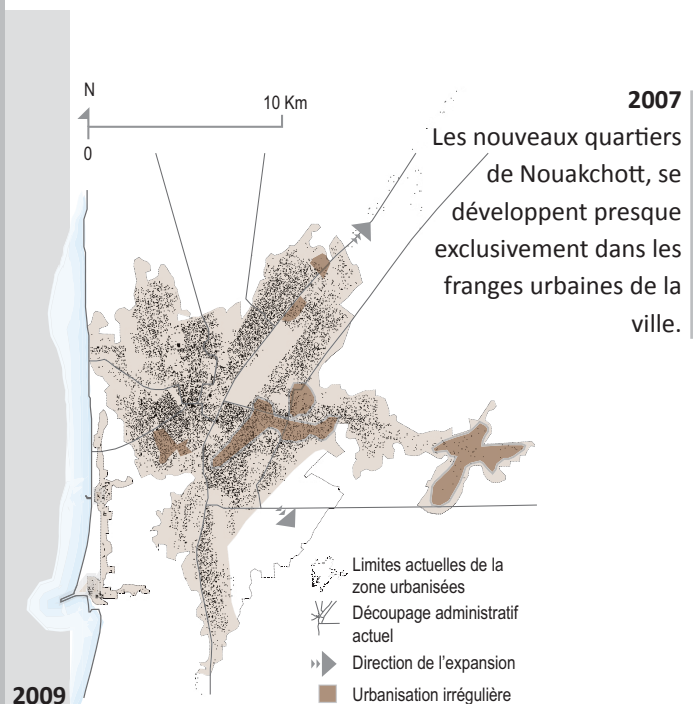
2003

SDAU (Horizons 2010 et 2020). Début du recasement de la
Kebbe d'El Mina.

2005

Mise en place d'un Programme National de Bonne
Gouvernance (PNBG) et d'un Fond Régional de
Développement (FRD) dont le montant, à partir de 2005, est
défini annuellement par l'exécutif pour soutenir le processus
de décentralisation et de développement local.

2006 La CUN est présidée par Ahmed Ould Hamza.

**2007**

Les nouveaux quartiers
de Nouakchott, se
développent presque
exclusivement dans les
franges urbaines de la
ville.

2009

Deuxième phase de recasement des
gazras d'Arafat, Dar Naïm et Toujounine
et création du quartier Tarhile

2012

Création de l'Observatoire des Services et du Patrimoine
Urbains de Nouakchott (OSPUN), « *outil à part entière de la
CUN au service de la planification urbaine de Nouakchott* ».
Sa gouvernance institutionnelle pluri-acteurs en fait un
espace de décisions collégiales regroupant les élus locaux, les
ministères, les services étatiques déconcentrés, les agences
parapubliques concernées ainsi que des membres de la
société civile.

▼

2014

2012

Création des 9 Comités de Concertation Communales (CCC), en tant qu'organisme consultatif, partenaire de l'exécutif local pour favoriser le développement communal.

2012 - 2017

Projet Adaptation au Changement Climatique des Villes Côtières (ACCVC), actions d'appui de la GIZ en faveur de la gestion des inondations à Nouakchott.

2013

Elaboration de PDC et PIP pour chaque commune, sous la coordination des CCC, et la supervision d'une équipe de la CUN. Action soutenue par la coopération française.

2013

Travaux du nouvel aéroport de Nouakchott au Nord de la ville, entre PK 17 et 20.

2013

Précipitations abondantes qui ont conduit à l'inondation de certaines parties de la ville. Des zones sont encore inondées, comme Socogim PS et le Sud-Est de Tefragh Zeina

2014

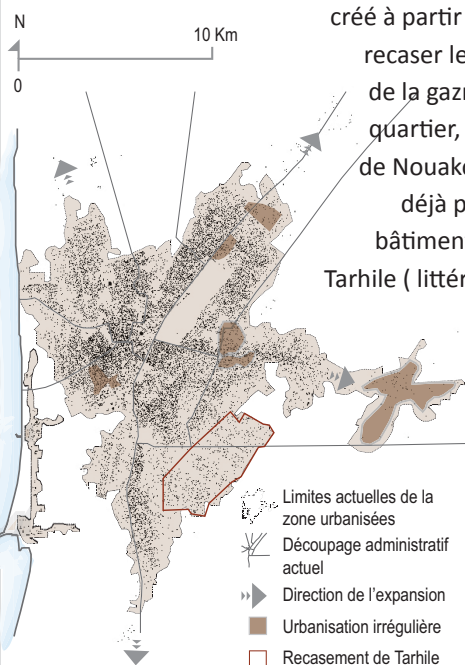
Maty Mint Hamady est élue présidente de la CUN. Elle est la première femme à tenir ce rôle.

2015 - 2016

Mise en place d'un nouveau SDAU en tant que projet partagé
Elaboration des PLU pour chaque commune

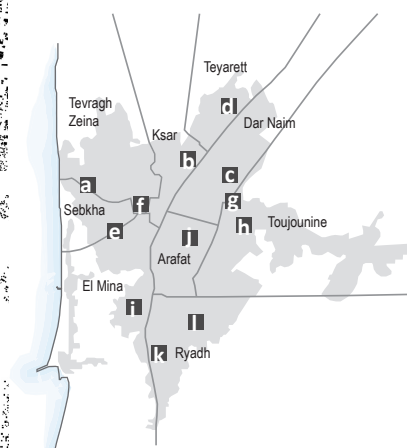
2012

La ville s'étale principalement sur la commune de Riyadh, mais aussi sur une portion administrative de Toujounine. Un nouveau quartier de 20 km² a été créé à partir de 2009 pour recaser les populations de la gazra d'Arafat. Ce quartier, en périphérie de Nouakchott, compte déjà près de 50 000 bâtiments et s'appelle Tarhile (littéralement « les déplacés »).



Morphologies du bâti

a - Socogim Plage / b - Ksar / c - Dar Naim / d - Teyarett / e - Sebkha et El Mina / f - Tefragh Zeina, la Capitale / g - Toujounine, gazra / h - Toujounine / i - El Mina, Dar El Beida / j - Arafat / k - Riyadh / l - Riyadh, Tarhil.





PARTIE III

Vivre à Nouakchott au jour le jour

La mobilité des populations ; une politique foncière entreprise pour attirer de nouvelles populations et qui, maintenant, avec les opérations de lotissement, contribue à un étalement de la ville sans service et infrastructures de base ; les contraintes du site (dunes mouvantes, zones inondables, etc) et les événements naturels (incursions de la mer, pluie abondantes, ensablement). Autant d'éléments qui aboutissent à la **production de cadres de vie très inégaux** entre les habitants, et rend difficile la **construction d'une identité partagée par tous**.

■ Nouakchott, ville nomade ?

S'orienter et se déplacer à Nouakchott

La manière dont les habitants se repèrent dans la ville rappelle les codes nomades ancestraux et illustre le rapport spécifique que la population entretient avec l'espace (Boulay, 2008). **Rares sont les rues qui portent un nom**, bien que la CUN se soit attelée à cette tâche en nommant, par délibération communautaire, 300 rues dont l'installation des panneaux est en cours. En attendant, les Nouakchottois se déplacent dans cet espace avec une aisance étonnante. Ils **se repèrent en fonction du réseau routier, des mosquées, ou encore des fontaines, poteaux, ou robinets**, réincarnations du puits qui jadis jalonnait les parcours, ou des « **fours** » (boulangeries). Il n'est donc pas rare d'entendre « J'habite au 6^{ème} robinet » ou « au four 4 » (Choplin, 2009)

Le « goudron » étant récent dans la ville, et l'absence de trottoirs aidant, certains conducteurs conduisent sur



celui-ci comme sur une piste : ils zigzaguent, roulent à contre sens, coupent les virages à angle droit, stationnent au milieu de la chaussée, etc.

L'empreinte de la *khaïma*

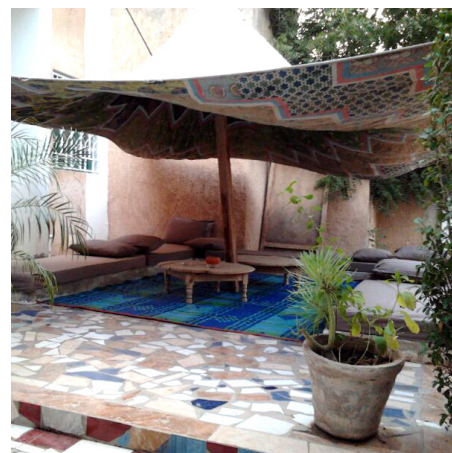
La *khaïma* est la tente des pasteurs nomades maures, au cœur de la vie dans les campements. Si elle était omniprésente dans les zones d'habitat provisoire, elle s'insère de plus en plus dans les quartiers résidentiels maures, comme **espace privé de détente et de loisir**. Sur la terrasse des maisons ou dans les cours, elle fait office d'espace de réception, tandis que les toitures pyramidales en béton des luxueuses villas en rappellent la forme. Pour les familles les plus riches, la tente devient un objet d'apparat et d'ostentation. La *khaïma* sert aussi d'**espace marchand**. Elle protège du soleil les vendeuses de légumes, et permet d'accueillir quelques clients pour le thé. Parfaitement adaptée au climat sec et chaud, elle est l'expression de **l'hospitalité bédouine**, mais permet surtout **d'affirmer son identité**.

Autre objet bédouin qui se fond dans le paysage urbain de la capitale, les **outres en peau de chèvre** sont suspendues devant certaines habitations et sont en accès libre pour celui qui veut se rafraîchir.

Les animaux d'élevage

Les **chèvres** (*gwayra*) et les **ânes**, qui **divaguent** partout dans la ville, sont autant d'« *incursions du monde pastoral en pleine cité moderne*. » (Ould Baba, 2004). L'**élevage domestique** est toujours très pratiqué et implique de laisser les bêtes librement pâturer dans le quartier pendant la journée. Les animaux en profitent pour **se nourrir des tonnes de déchets éparpillés** dans la ville. Ceci a des **conséquences sanitaires** importantes : les familles les plus riches s'approvisionnent en viande hors de la ville pour des questions d'hygiène. Par ailleurs, si les animaux font partie de la ville, **leur divagation massive n'est pas sans poser problème** : ils gênent la circulation, abîment les jardins potagers, ne respectent pas la propriété privée. **Les chameaux** sont aussi très présents : offerts en cadeau pour être ensuite consommés, on achète aussi le lait de chamelle frais à la sortie de ville, le soir, le long des grands axes routiers. Quant aux **chiens**, très nombreux et sans attache, ils vagabondent, surtout le soir, par bande de cinq à quinze têtes.

Par ailleurs, Nouakchott possède **différents marchés au bétail**, (El Mina, Toujounine, Arafat). Le grand marché aux ruminants a, quant à lui, été déplacé à Tenweish, à la sortie de la capitale, sur la route de l'espoir. Nombre de Nouakchottois viennent en famille acheter un bœuf ou un chameau, qu'ils partageront ensuite, refaisant ainsi



L'empreinte de la *khaïma*



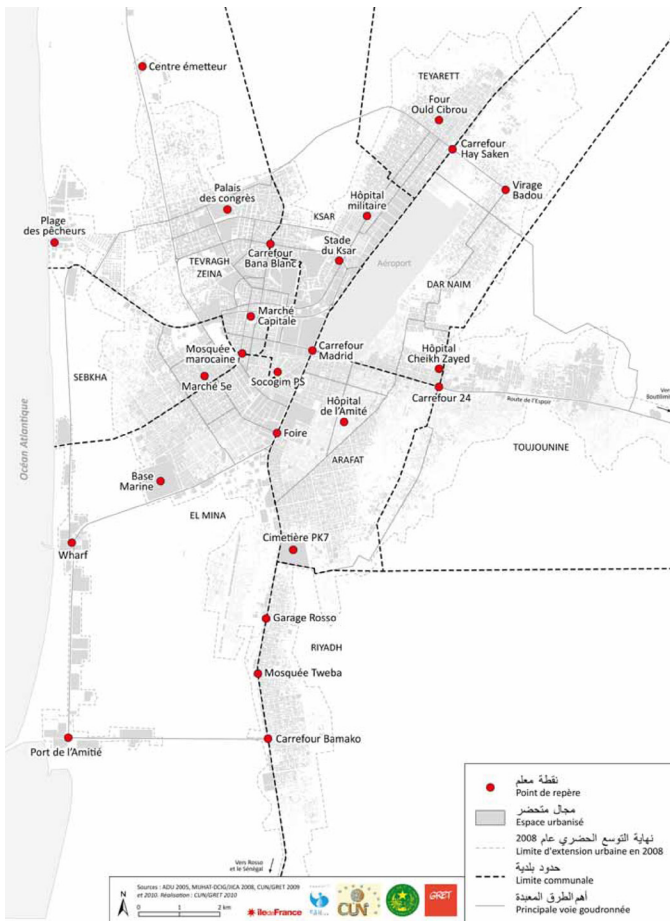
Une gerba devant une habitation à Tévragh Zeina



Chèvres en divagation dans l'espace public



Chameaux au marché de bétails



Les points de repère majeurs dans la ville

Au niveau local les points de repère se multiplient (cafés, postes de santé, boutiques,...), changent et bougent.

Source carte : Atlas Nouakchott, 2012

leur stock de viande pour les semaines à venir.

■ Gagner sa vie

Un grand nombre de Nouakchottois vivent de l'**économie informelle** qui absorberait près de 80% des emplois effectifs. Cette « économie sans visage » est pourtant **très visible sur les artères principales de la ville**, à l'image de l'Avenue Kennedy. Laveurs de voiture, changeurs de billets, vendeurs de recharges téléphoniques investissent les rues et les marchés, et fonctionnent à la débrouille. Certains déambulent en transportant leur marchandise, d'autres se « sédentarisent » en improvisant un petit stand à l'aide d'une natte ou d'un parasol. Ils s'installent souvent autour des marchés, dont l'espace est pourtant largement sous-utilisé : cela permet ainsi d'éviter la taxe de location. Tous ces vendeurs alpaguent à tout va et donnent parfois l'impression d'une immense fourmilière qui peut fatiguer le passant non accoutumé à une telle agitation. Il en va de même pour les petites productions et services : le visiteur repérera rapidement ici et là l'installation de petits garages, petite menuiserie, etc.

Vente
informelle
de produits
alimentaires



Amener l'eau
dans la ville :
les charretiers



Travailleuses
au centre de
recyclage du
plastique



La pêche
traditionnelle



(Page ci-contre)
Commerce de textile



Parmi ces activités de commerce, **la vente de produits alimentaires** tient une place importante. Les vendeuses de rue peuvent proposer des plats préparés, comme des beignets de viande ou des brochettes de poissons. Elles se chargent aussi de revendre au détail les fruits et légumes en provenance du Maghreb, du Sénégal ou des jardins maraîchers de la ville. Enfin, certaines ont fait de la noix de cajou, avec ou sans sucre, leur spécialité.

Le commerce du textile, brut ou travaillé, est également générateur de devises et de couleurs. Sur l'avenue Charles de Gaulle, se succèdent des magasins de boubous bleus et blancs pour ces messieurs, tandis que l'avenue Ould Daddah, qui lui est perpendiculaire, offre une série de petites boutiques de voiles uniquement à destination des dames. La nonchalance des femmes allongées au milieu des magasins participe de l'atmosphère très relaxée de ces espaces. On peut également noter le développement récent de la **vente de fripes**, directement importées d'Europe, qui propose des vêtements de grandes marques à prix cassés.

La voiture a pris une importance considérable, les innombrables bouchons en sont l'éclatante manifestation. Elle a généré une « batterie » de petits emplois, concentrés dans **les quartiers du Ksar et Teyarett**, véritables royaumes automobiles. Ces zones sont des « **garages à ciel ouvert** », où les boutiques de mécanique et de pièces détachées se sont multipliées. Cette activité fait vivre toute une chaîne de travailleurs, qui réparent, récupèrent, importent, exportent. Elle pose cependant de sérieux problèmes de pollution (cf. partie 4.2).

A cela s'ajoutent les **taximans** : les officiels circulent en taxis jaunes, qui se font de plus en plus rares du fait de nouvelles restrictions dans la délivrance du permis de conduire, et de nouvelles mesures migratoires (cf. partie 4.4). Les autres, illégaux, sont souvent au volant de vieilles Mercedes. L'offre privée de transport s'est développée

depuis les années 1990 (minibus, bus, et voitures), et a conduit au développement de gares routières plus ou moins organisées, empiétant sur l'espace public.

Sur les côtes de Sebkhah et Teyarett Zeina, la **pêche artisanale** est encore très pratiquée. Le filet est jeté au large par bateau, puis ramené sur la côte à la force des bras. L'entreprise demande l'investissement physique total d'une vingtaine d'hommes et peut durer plusieurs heures. Le poisson sera revendu au marché des pêcheurs, à l'exception de celui qui sert à dédommager les participants de passage.

Les charretiers sont également nombreux à Nouakchott, et fournissent un service essentiel pour les populations situées dans les quartiers les plus excentrés de la ville, non desservis par le réseau de la SNDE. Des citernes, chargées sur des charrettes, tractées par des ânes, sont acheminées aux quatre coins de la capitale, souvent par des jeunes et des enfants. Leur ballet qui semble aléatoire, répond au contraire à une organisation précise, avec des points de ravitaillement, et des itinéraires tracés.

Les pharmacies, qui se sont installées sur les axes majeurs, fournissent à la majorité des habitants un accès à une certaine forme de médecine. Cependant, ces boutiques relèvent davantage d'une logique commerciale que médicale, en l'absence de contrôle de ces structures, et de formation de leurs tenanciers. Il semblerait toutefois que l'Etat tente actuellement de mettre de l'ordre dans ce secteur. Si les pharmacies sont relativement bien achalandées, rappelons qu'il n'y a aucune couverture sociale en Mauritanie.

La **récupération des déchets plastiques** est une activité en plein essor à Nouakchott. Une ONG, le GRET, a appuyé l'ouverture de la première usine de traitement en 2010, à Dar Naïm, à côté de l'aéroport. Son activité reposait sur le travail d'une centaine de coopératives

de femmes, chargées de ratisser la capitale afin de collecter le plastique, et rémunérées au poids. Victime de son succès, la production de la structure décline à cause d'une concurrence féroce d'initiatives privées. Depuis janvier 2013, la production et l'importation de sachets plastiques a été interdite en Mauritanie. Faute d'une organisation efficace, on en arrive à l'improbable situation d'une « pénurie de plastique » dans la capitale, alors que la gestion des déchets pose un défi sanitaire et environnemental de taille.

L'extraction des **matériaux de construction**, mélange de sable, coquillage et gravier, a très tôt été interdite sur le cordon dunaire de Nouakchott. Cette matière première fait cependant toujours l'objet d'une intense commercialisation. Des camions remplis à ras bord s'alignent le long des axes principaux, improvisant sur la voie publique des espaces marchands, notamment le long de la route de Rosso, près du carrefour Madrid. La construction est un secteur d'activité extrêmement dynamique, au vue du rythme effréné auquel pousse la ville, en perpétuel chantier. Beaucoup d'habitants peuvent donc espérer tirer un revenu, même modeste, dans le bâtiment.

Toutes ces activités, aux frontières du formel et de l'informel, sont autant de **stratégies individuelles de survie**, qui viennent en même temps **pallier des services publics largement déficients**. Elles s'ajoutent aux activités domestiques plus ou moins déclarées (gardiens, femmes de ménages, nourrices, jardiniers), pour provoquer, **chaque jour, des migrations pendulaires massives**. En effet, dans les denses quartiers de la périphérie, les activités économiques sont rares. Les populations plus ou moins pauvres qui y habitent, partent donc dans les quartiers centraux, travailler pour le compte de familles plus aisées, ou écouler leur marchandise.

■ Se former et se soigner

L'école à Nouakchott, entre privatisation et plurilinguisme (OSPUN, rapport sur l'éducation, 2013)

A Nouakchott, la couverture scolaire primaire est bonne, dans le centre comme dans la périphérie, puisqu'elle respecte presque partout, à l'exception des franges urbaines, la norme d'une école primaire tous les 600 mètres. Ce bon résultat s'explique par l'appui d'**importants bailleurs de fond** (BM, Japon, etc.), l'élaboration de **deux Plans Nationaux de Développement du Secteur Educatif** (2010 et 2012) et le **développement de l'offre privée**. Par ailleurs, notons qu'il y a, à Nouakchott, deux fois plus de Mahadras (écoles coraniques) que d'écoles primaires

(publiques ou privées)

Cette moyenne cache cependant des **disparités fortes** puisque El Mina, Riyadh et Toujounine dépassent largement le seuil d'élèves par classe, avec respectivement en moyenne 75, 98 et 100 élèves. La réhabilitation des écoles existantes doit donc y être faite prioritairement. Par ailleurs, les **différences de dotation en équipement** sont fortes. La commune du Ksar dispose en moyenne d'autant de tables que d'élèves, alors qu'à El Mina, 26 élèves doivent se partager une seule chaise. Dans ce contexte, **un tiers des élèves du fondamental abandonnent l'école avant la fin du cycle**.

Les **écoles secondaires** sont moins bien réparties dans l'espace, et se caractérisent elles aussi par la **prégnance du secteur privé**. La qualité de l'enseignement semble être un problème majeur puisque seuls **9,5% des candidats au baccalauréat ont réussi l'examen en 2013**.

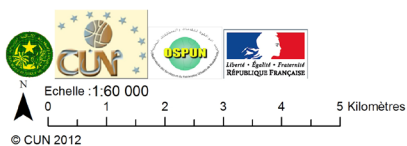
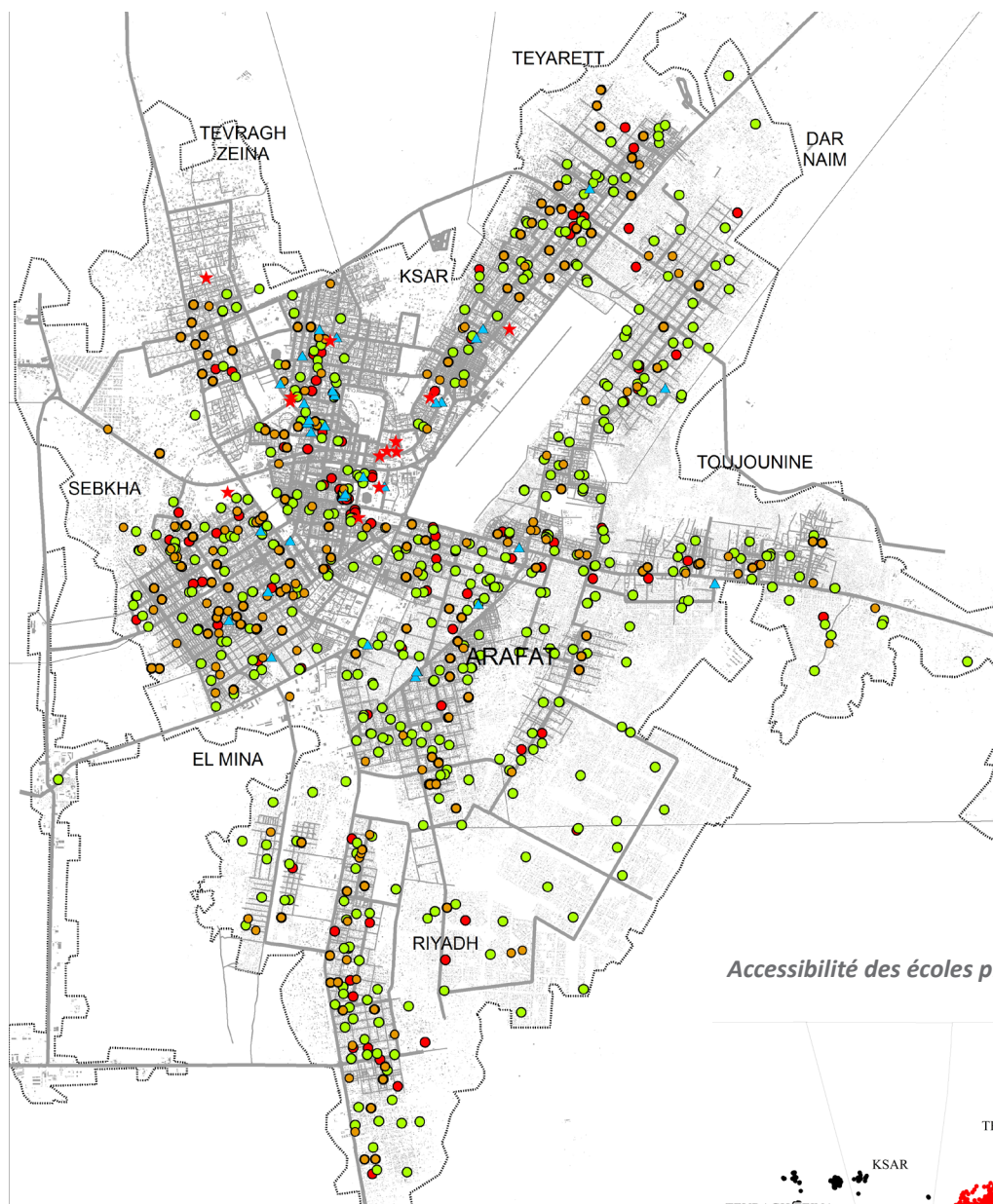
La capitale souffre d'une pénurie de formation professionnelle : les cursus proposés sont principalement l'informatique et la comptabilité. Ce déficit se conjugue à un enseignement supérieur peu développé : environ 17 000 étudiants se répartissent entre 15 établissements qui accueillent environ 70% de garçons, et 30%. L'ensemble des structures se trouvent à Tevragh Zeina et au Ksar.

L'Université de Nouakchott, fondée en 1981, accueille une faculté de *Lettres et Sciences Humaines*, de *Sciences Juridiques et Economiques*, et de *Sciences et Techniques*. Cette dernière est regroupée avec la faculté de *Médecine*, qui a ouvert en 2006. Enfin, une nouvelle université sera inaugurée au Nord de la ville, à la rentrée prochaine, laissant vide un grand espace au centre de Nouakchott (cf. partie 5).

On assiste à une **explosion de l'offre éducative privée**, à tous les niveaux : celle-ci a le quasi-monopole des



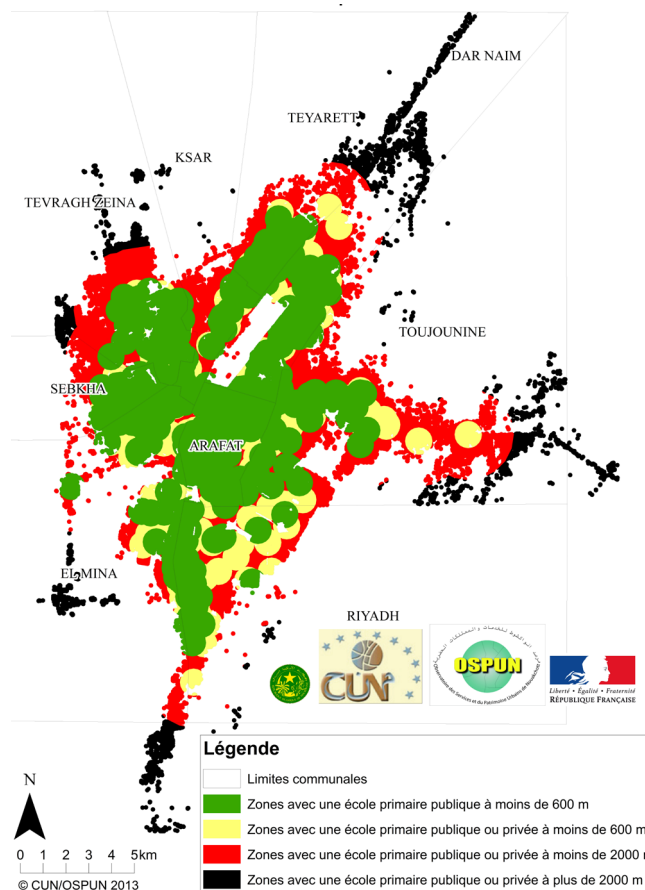
Ecole à Tahrile
(Toujounine)



Légende

- ★ Formation Supérieure
- ▲ Etablissements professionnels
- Jardins d'enfants
- Ecoles primaires
- Etablissements secondaires
- Voirie goudronnée
- Voirie non goudronnée
- extension urbaine 2012
- Limites communales

Accessibilité des écoles primaires à Nouakchott



jardins d'enfants qui ont récemment fleuri à Nouakchott, et représente **74% de l'enseignement primaire et secondaire**. Cette situation traduit la préférence croissante des Mauritaniens pour ce secteur, face à un secteur public jugé peu efficace par les usagers. Le manque d'encadrement, d'enseignants et de personnel, conjugués au délabrement des infrastructures, ont en effet fortement décrédibilisé ce secteur. Les familles qui en ont les moyens, ou qui font le choix de sacrifier les revenus du foyer à ce poste de dépense, se dirigent donc vers l'offre privée pour garantir l'éducation de leurs enfants. Le phénomène s'auto-alimente puisque le privé capte désormais les meilleurs enseignants grâce à une rémunération plus attractive.

Enfin, le **choix de la langue d'enseignement** a toujours été une question délicate dans un pays caractérisé par un fort plurilinguisme : si l'arabe est la langue officielle depuis 1968, le français a perdu ce statut en 1991, mais reste utilisée par la population et en partie par l'administration. A cela s'ajoutent trois langues nationales : le Pulaar, le Soninké et Wolof. Alors que la langue de l'éducation nationale a longtemps été le français, on constate depuis une vingtaine d'années une arabisation de l'enseignement, susceptible de créer des disparités entre les enfants arabophones et les autres. Ainsi, un étudiant en cycle supérieur est susceptible d'avoir certains cours en français et d'autres en arabe. Dès lors, comment assurer une cohérence éducative dans cette mosaïque de langues ?

Les différentes réformes de 1979 à 1999 avaient conduit à l'instauration de deux filières scolaires : une arabe, une française. La réforme de 1999 signe le retour du bilinguisme : les disciplines littéraires sont enseignées en arabe et les disciplines scientifiques en français. Cette réforme répond à une nécessité politique d'unir toutes les communautés sur les mêmes bancs de l'école. Elle est aussi motivée par un intérêt pragmatique du manque de débouchés des bacheliers arabophones, surtout que l'Université de Nouakchott n'offre pas encore de troisième cycle. Les données manquent pour juger de l'efficacité de cette réforme, mais on l'accuse souvent d'avoir participé à la dégradation du niveau moyen de l'enseignement.

Se soigner dans un environnement précaire

La couverture sanitaire de Nouakchott est **en apparence satisfaisante** (OSPUN ; rapport sur la santé) puisque le nombre d'hôpitaux par habitant est supérieur aux recommandations de l'OMS. Cependant, la plupart des structures médicales de la ville ont un rayonnement national. Elles doivent donc absorber une demande bien

plus élevée que la simple population nouakchottoise. Avec seulement 1,6 médecin et 0,3 pharmacien pour 10 000 habitants, la Mauritanie manque cruellement de ressources humaines qualifiées. La première promotion de médecins formée en Mauritanie a été diplômée en juin 2013. **Le système de santé de Nouakchott pâtit donc du profond déficit national, et son dimensionnement doit prendre en compte une demande qui dépasse son territoire.**

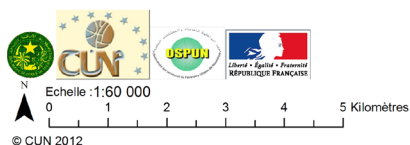
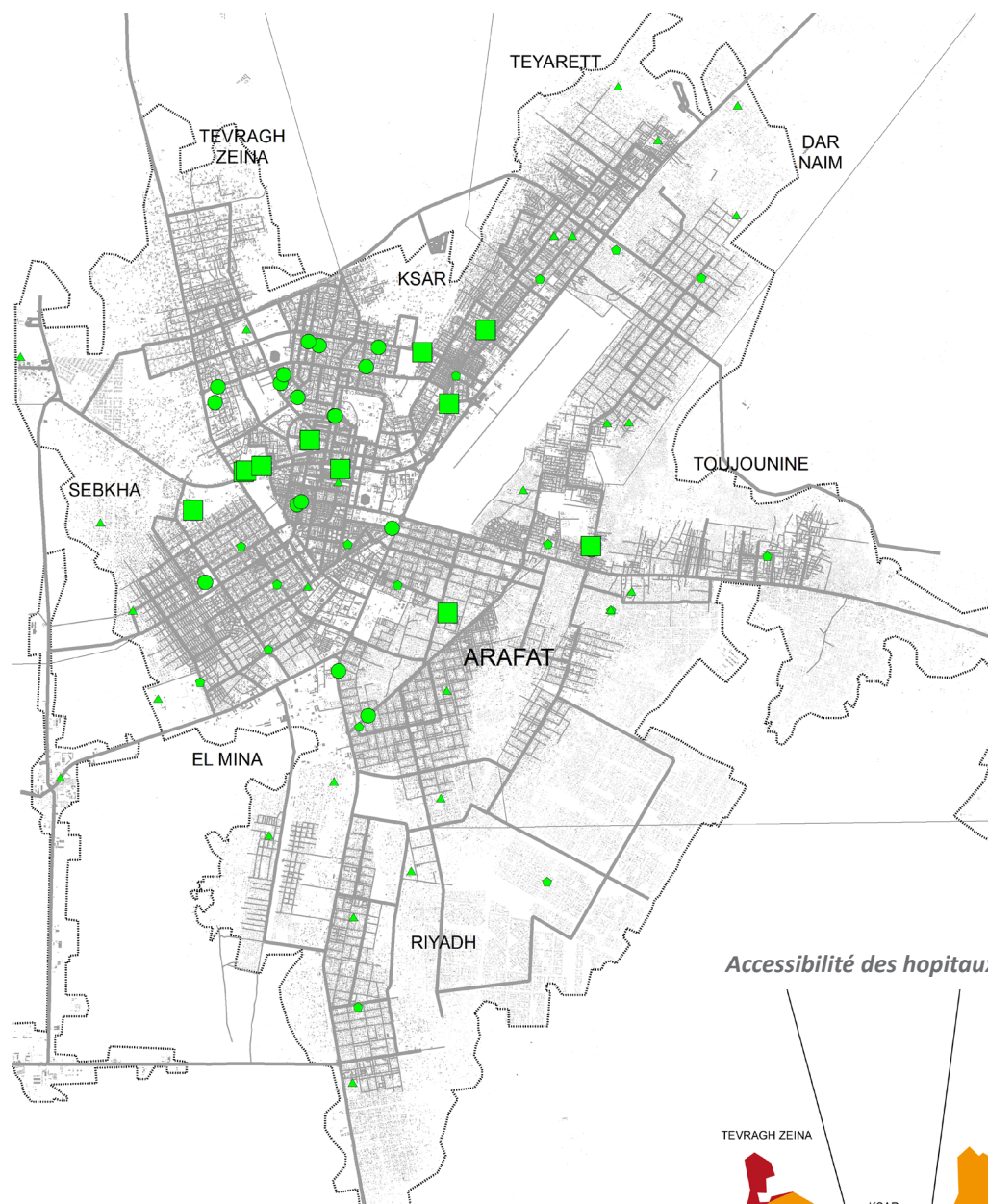
De plus, la **répartition** reste profondément **inéga**le : El Mina, Ryiadh, Toujounine et Teyarett, ne disposent d'aucun hôpital. Par ailleurs, au sein de chaque commune, les services sanitaires ont tendance à être réunis dans un seul quartier : par exemple, à Sebkhah, tout est concentré au quartier 5^{ème}, laissant Basra et Kouva dans une situation de désert médical. C'est dans les zones nouvellement loties que la situation est la plus préoccupante. Par exemple, les 20 km² du nouveau quartier Tarhile ne sont couverts que par un seul centre de santé. Teyragh Zeina et Ksar concentrent la majorité des infrastructures sanitaires alors qu'elles sont les communes les moins peuplées. Ce déséquilibre pose la **question de l'accessibilité des habitants de la périphérie**.

Concernant la **qualité des soins délivrés et des structures d'accueil**, les équipements, tout comme le personnel qualifié, manquent cruellement. Certains bâtiments se trouvent dans un état de vétusté avancé, et ne sont pas raccordés aux réseaux d'eau et d'électricité. Malgré l'appui des organismes internationaux, la situation revêt aujourd'hui un caractère d'urgence. Les structures publiques sont saturées en permanence. Pour pallier cette insuffisance, une importante offre privée se développe, vers laquelle se dirigent préférentiellement les Nouakchottois qui en ont les moyens.

On assiste enfin à une **prolifération non contrôlée des pharmacies privées**, qui s'installent le long des grands axes routiers : le phénomène est particulièrement important à Arafat, qui compte 92 pharmacies dont la majorité se concentre sur l'avenue traversant la commune du Sud-Ouest au Nord-Est. Ces pharmacies font également office de cabinet médical et **pose la question de la qualité des soins prodigués par des individus sans qualification**.

Dans ce contexte déficitaire, la culture populaire crée son propre « champ sanitaire » (Ould Taleb, 2006). Cependant, l'entraide gratuite, systématique dans les villages, semble s'être beaucoup affaiblie en ville. Parallèlement, la question de l'utilité du recours au soin « moderne » se pose dans un contexte de ressources financières très limitées : « *c'est une perte de*

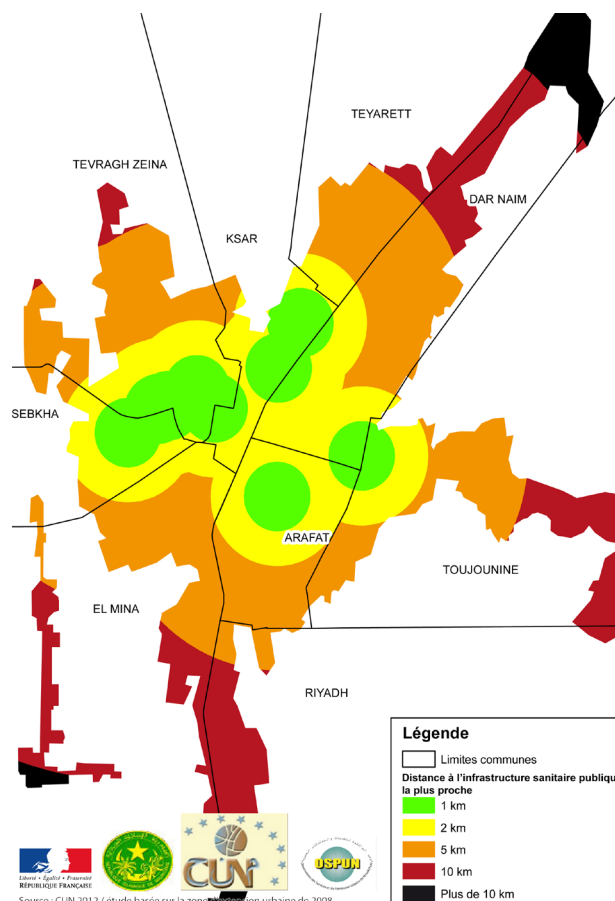
Infrastructures sanitaires à Nouakchott



Légende

- Hopital
- Clinique
- ◆ Centre de sante
- ▲ Poste de sante
- Voirie goudronnée
- - - Voirie non goudronnée
- extension urbaine 2012
- Limites communales

Accessibilité des hopitaux à Nouakchott



Légende

- Limites communes
- Distance à l'infrastructure sanitaire publique la plus proche
- 1 km
- 2 km
- 5 km
- 10 km
- Plus de 10 km

temps de voir le docteur car je n'aurai pas l'argent pour acheter les médicaments de l'ordonnance. » De plus, les prescriptions sont souvent perçues comme non fiables : *« chaque fois que j'utilise les médicaments prescrits par le docteur, je deviens encore plus malade, c'est seulement avec la médecine traditionnelle que j'ai retrouvé ma santé »* (Ould Taleb, 2006). Au-delà de la pertinence des ordonnances, c'est la qualité des médicaments qui est aussi à questionner : les circuits de commercialisation sont souvent illégaux, et une **grande partie des médicaments arrivant sur le territoire serait des faux**.

Dès lors, les habitants ont très largement recours aux médecins traditionnels, dont l'approche est plus souple, car elle intègre la capacité financière des patients ainsi que leur histoire sociale. En cas d'urgence médicale, ces médecins forment également un réseau de soutien communautaire, au même titre que la famille et le voisinage. On observera, **qu'à la différence des adultes, la prise en charge médicale des enfants semble se caractériser par un recours presque systématique au centre de santé**.

■ Loisirs et culture à Nouakchott

Les espaces culturels, sportifs et de loisirs

Les équipements culturels et de loisirs sont encore peu nombreux dans la capitale, mais de plus en plus fréquentés. La majeure partie d'entre eux a été financée par la coopération internationale, à l'image du stade olympique (coopération chinoise).

Les infrastructures sportives sont les plus nombreuses puisque 210 espaces ont été recensées (OSPUN, 2013). Sur les multiples terrains, stades, aires de jeux, ou espaces abandonnés, les jeunes jouent principalement au football, mais aussi à la lutte sénégalaise, au judo, au karaté, au basket, au tennis, ou à la pétanque. L'Etat s'investit beaucoup sur cette question, la majorité des équipements est donc publique (74%). Mais peu sont véritablement aménagés, et raccordés aux services d'eau et d'électricité. Sebkha et El Mina sont les mieux loties, tandis que Toujounine ne dispose que de sept espaces sportifs. Cela reste cependant insuffisant car les infrastructures publiques sont complètement saturées. Ceux qui ont les moyens se rabattent sur l'offre privée qui ne fait qu'augmenter : salles de musculation accessibles au forfait, location de terrains de basket à l'heure, etc.

L'apparition timide mais croissante **d'espaces de loisirs** (64) manifeste une ouverture de la population au divertissement, mais ces derniers dépendent principalement de structures privées (63%). Puisqu'ils

ont des fins commerciales, **les coûts d'accès peuvent être discriminants**. Par exemple, l'entrée pour accéder à la piscine du Racing club coûte 2000 UM (5 euros).

Les infrastructures culturelles sont rares (22) et concentrées dans les communes du Ksar et de Tevragh Zeina, ce qui pose un vrai problème d'accès à la culture. Parmi elles, **les centres culturels internationaux**, dont l'existence est étroitement liée aux relations politiques internationales : le Centre Culturel français, récemment devenu « **l'Institut Français de Mauritanie** » est le plus ancien [1965], et reste un endroit très populaire, avec une programmation diversifiée. Les centres culturels marocain, égyptien, libyen et syrien témoignent de l'importance de l'influence culturelle arabe. Enfin, un centre américain a ouvert en 2009, et le CUN a également créé son propre espace culturel, dont les portes ont ouvert en 2013.

Dans ce contexte, **la vie culturelle mauritanienne reste limitée** : les **quelques maisons de jeunes** que compte la capitale sont, selon les mairies (cf. PDC), peu actives. Soit les locaux sont trop vétustes pour être utilisés, soit les services sont sous-dimensionnés par rapport aux besoins. Les sept salles de cinéma ont aujourd'hui toutes fermé, alors qu'elles constituaient une sortie très populaire. Quelques rares espaces culturels sont actifs, à l'image de l'espace Tabara Camara, qui a ouvert en 2006 à Socogim PS. On ne recense pas plus d'une **dizaine d'évènements culturels par an** (cf. rapport OSPUN). Parmi eux, à l'Institut Français de Mauritanie, se tient annuellement le festival de hip-hop Assalamalekoum, créé en 2007. Enfin, la vie nocturne a connu un très fort ralentissement depuis l'interdiction totale de la vente d'alcool, et l'arrêt des activités touristiques : les rares boîtes de nuit, et un très grand nombre de restaurants, ont dû fermer boutique.

Les espaces verts sont très rares à Nouakchott : cela s'explique logiquement par la très forte contrainte en eau. Avec une pluviométrie inférieure à 100 mm, il est difficile d'assurer un verdissement, même partiel, de la ville. Un autre facteur, plus culturel, explique cette carence : la végétation n'est pas forcément perçue comme participant d'un cadre de vie agréable. Elle est, pour certains Nouakchottois, d'abord synonyme de moustiques et d'humidité. Si l'arbre a l'avantage d'apporter de l'ombre, les habitants préféreront attendre la fraîcheur du soir, et s'installer au calme dans les dunes. Les opérations d'arrachage d'arbres sont d'ailleurs monnaie courante.

Les **quelques espaces verts** aménagés ont avant tout été **pensés comme des lieux de production et non de détente** : les **jardins maraîchers pour la production**



*Football dans les
espaces aménagés*



*Se balader en
voiture*



©enhaut.org pour Ateliers de Cergy

*Les espaces où se rafraîchir et manger
du mechoui le long de la route de la
Résistance*



Football dans les espaces non aménagés



© en Haut !

Stade Olympique à Tervagh Zeina



... sur les dunes

agricole, la ceinture verte pour la fixation des dunes, les jardins de la présidence comme ornement de la primature. Ces différents lieux souffrent du manque d'eau et ont tendance et, pour certains, ont été grignotés par l'urbanisation. Seule la commune de **Tevragh Zeina** s'est récemment lancée dans l'aménagement de **trois parcs d'agrément** : deux sont situés à côté de la mairie, un autre a été créé au Nord, *El Gouds*.

Dès lors, quelle place accorder aux espaces verts à Nouakchott, qui permettent malgré tout de créer des zones de respiration dans la ville ? Comment créer et pérenniser des espaces de verdure malgré une forte pression hydrique ? Tous les PDC présentent la création d'espaces verts comme une priorité de développement. La Présidente de la CUN, consciente de cette réalité, souhaite financer et réaliser plusieurs espaces verts et de loisir sur Nouakchott.

■ Les nouvelles pratiques

La pratique du restaurant et du café est très récente chez les populations maures. On sort traditionnellement les uns chez les autres : « *Celui qui va au restaurant, c'est celui qui n'a pas d'amis, pas de famille.* » (Ould Baba, entretien mars 2014). Ces images de la sociabilité sont en train de changer puisque quelques bars et restaurants ont ouvert, notamment le long de l'avenue Kennedy : les jeunes se retrouvent par exemple en terrasse au **café tunisien** en début de soirée, **pour boire le thé ou suivre un match de foot**. Une socialisation nouvelle, hors de la sphère privée et non circulante (cf. partie 4.4) est en train de naître. Cependant, la pratique majoritaire reste celle qui consiste à **circuler sur les axes principaux**, et faire plusieurs fois, le tour de la ville. Ces promenades nocturnes sont **ponctuées de haltes improvisées**, au gré des rencontres. On s'arrêtera quelques minutes, en vue d'échanger les dernières nouvelles, pour ensuite reprendre la route, vers d'autres horizons, à quelques centaines de mètres de là. Ce ballet automobile dure jusque tard dans la nuit.

Les activités de plage se sont également beaucoup développées ces dix dernières années, **grâce au goudronnage récent de routes permettant d'accéder au littoral**. Les Nouakchottois se rendent sur les côtes, aux abords du marché aux poissons, en face de l'ancien hôtel Ahmedy, etc. Si la plage est déserte en semaine, les habitants s'y précipitent le week-end, après avoir été prié à la Mosquée. Cette activité, qui participe depuis peu au bien vivre à Nouakchott, pose cependant certains problèmes.

En premier lieu, **la sécurité n'y est pas assurée**. La

plage n'est pas surveillée, et certains espaces connaissent régulièrement des actes de banditisme. Par ailleurs, il n'y a aucun balisage pour encadrer les nageurs. Les noyades sont donc récurrentes. Ensuite, il n'y a aucun système de collecte des déchets, aucune poubelle n'est installée. **La plage est donc très sale**, les déchets envahissent l'espace et le rendent peu agréable. Enfin, cette activité pose le problème de la **dégradation du cordon dunaire**. Les prélèvements de sable pour la construction, le trafic automobile pour relier Nouakchott à Nouadhibou (jusqu'à la construction de l'axe routier), ainsi que les rallyes automobiles ont autrefois sérieusement endommagé le cordon, entraînant par la suite leur interdiction. L'enjeu est donc de réfléchir à des aménagements qui rendent compatible la fréquentation nouvelle de cet espace avec la préservation du littoral.

Une autre zone de plage est aussi à relever au **nord de la ville**, le long de la route de Nouadhibou. Au départ, elle était exclusivement fréquentée par les « toubab », et son accès nécessite un véhicule avec des roues motrices. Différents restaurants se sont installés, et ont donné leur nom aux différentes plages : Plage de Sérillon, Pichot, le Maure Bleu, les Sultanes et de l'Océanide.

Par ailleurs, les lieux de rendez-vous des populations maures ont semblé-ils changé. Celles-ci aiment traditionnellement se retrouver le soir pour manger le méchoui et boire du lait de chamelle. Auparavant, c'est l'« **Espace Mechoui** », devant la polyclinique, qui était le lieu privilégié de ces rencontres. Au fur et à mesure de la croissance de la ville, cette zone est devenue trop dense. L'espace a donc été transféré **le long de la route de Sukuk et de la nouvelle route de la Résistance, au milieu des dunes**. Le soir, l'affluence est telle qu'on a l'impression d'être dans le centre-ville. Cette pratique traduit une nostalgie, chez certains mauritaniens, de la



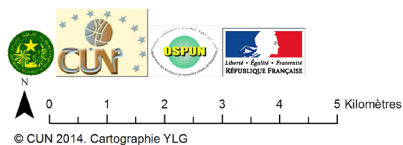
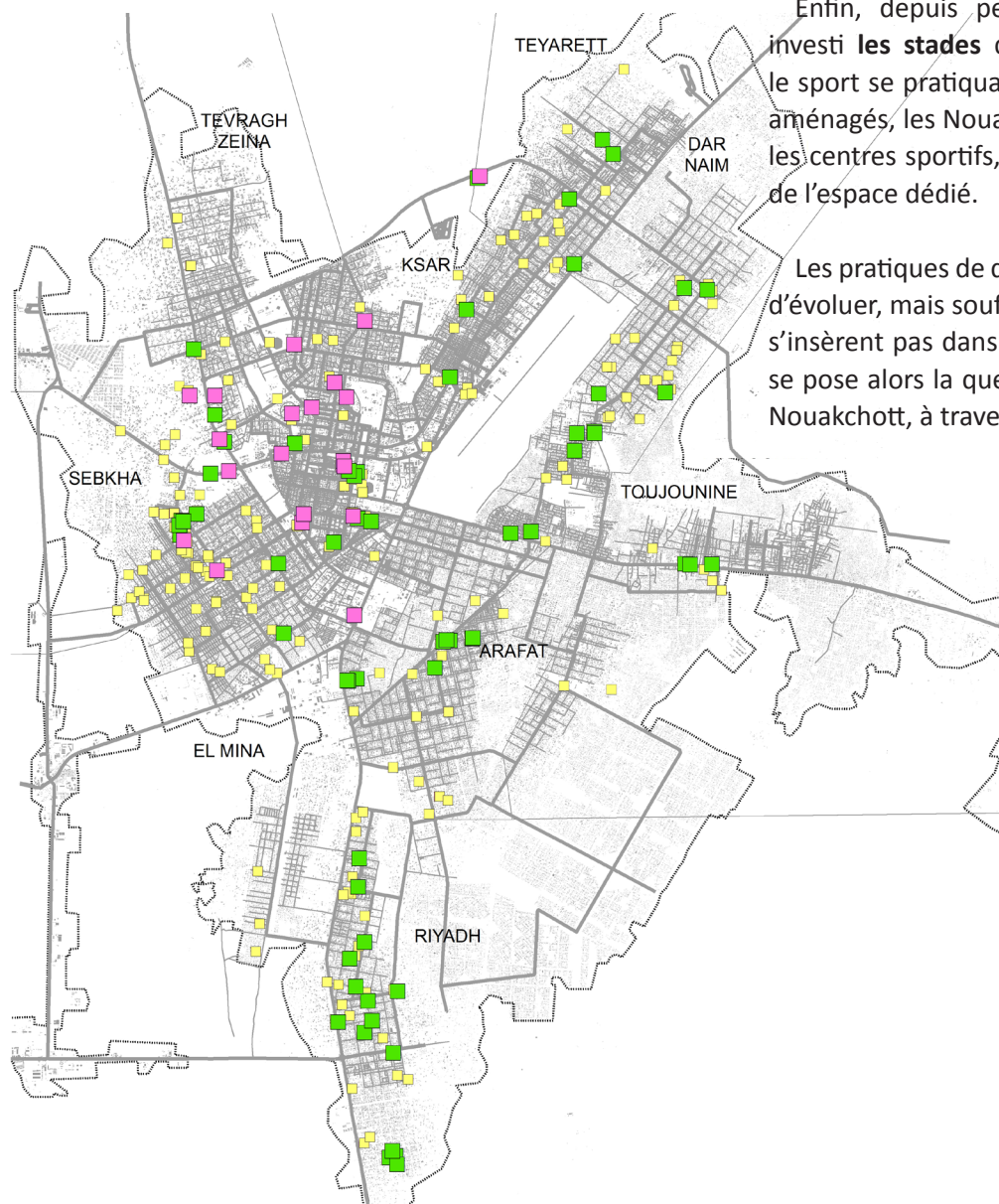
... à la mer

Infrastructures de sport, de culture et de loisirs à Nouakchott

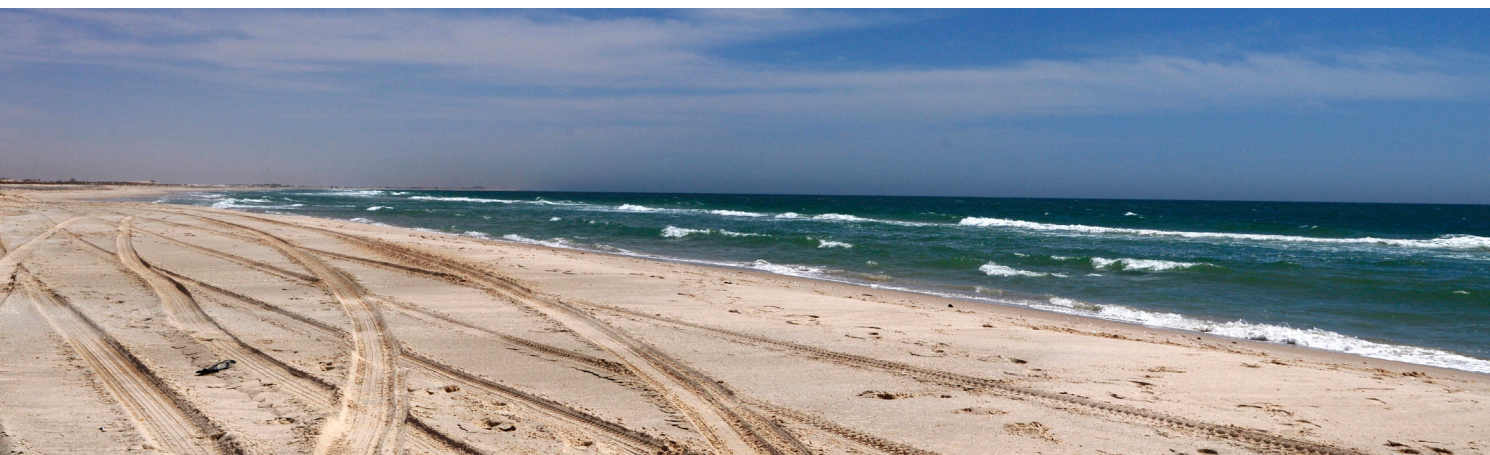
brousse (badiya), des paysages de dunes et de tentes.

Enfin, depuis peu, les habitants ont massivement investi **les stades** de leurs communes. Alors qu'avant, le sport se pratiquait dans la rue, dans des espaces non aménagés, les Nouakchottois privilégient de plus en plus les centres sportifs, pour bénéficier des équipements et de l'espace dédié.

Les pratiques de détente et de loisirs sont donc en train d'évoluer, mais souffrent d'un déficit d'équipement et ne s'insèrent pas dans une politique volontariste de l'Etat : se pose alors la question d'une possible mixité sociale à Nouakchott, à travers le loisir, la culture et/ou le sport.



Légende	
■ Infrastructure culturelle	 Voirie goudronnée
■ Infrastructure de loisir	 Voirie non goudronnée
■ Infrastructure sportive	 extension urbaine 2012
	 Limites communales





© en Haut !

Vue aérienne du nouveau quartier Tahrile



PARTIE IV
Nouakchott :
les défis

4.1 Vulnérabilités

La ville de Nouakchott est vulnérable à plusieurs titres. D'abord, la ville se situe au centre de la plaine côtière mauritanienne, dont le couloir littoral est situé sous le niveau des pleine-mers et sous le niveau des hautes eaux du fleuve Sénégal (cf. Partie 1). De plus, différentes zones de la ville sont bâties sur les zones de sebkha (cf. Partie 1 ; Partie 5.4.). Dans les zones basses de la ville, la nappe phréatique salée affleure, surtout pendant la saison des pluies, tandis que la topographie de la ville, la faible capacité d'absorption et d'écoulement des sols et l'absence d'assainissement, contribuent à la formation de vastes mares d'eau stagnante et salée dans la ville. La zone côtière de la ville est en érosion et la continuité du cordon dunaire, qui protège la ville des incursions marines (cf. Partie 1 et Partie 4.1), est menacée par l'ouverture de plusieurs brèches. La croissance fulgurante de Nouakchott, en grande partie non planifiée (cf. Parties 2.1. et 2.4.), les constructions le long du ou sur le cordon dunaire (cf. Partie 2.4.) et les mauvaises pratiques (cf. pages suivantes) sont les facteurs qui, avec le changement climatique, contribuent à aggraver les phénomènes d'incursions marines, les risques d'inondation et d'ensablement dans une ville qui abrite aujourd'hui près du tiers de la population mauritanienne.

■ Une ville vulnérable, entre mer de sel et mer de sable

La dégradation du cordon dunaire

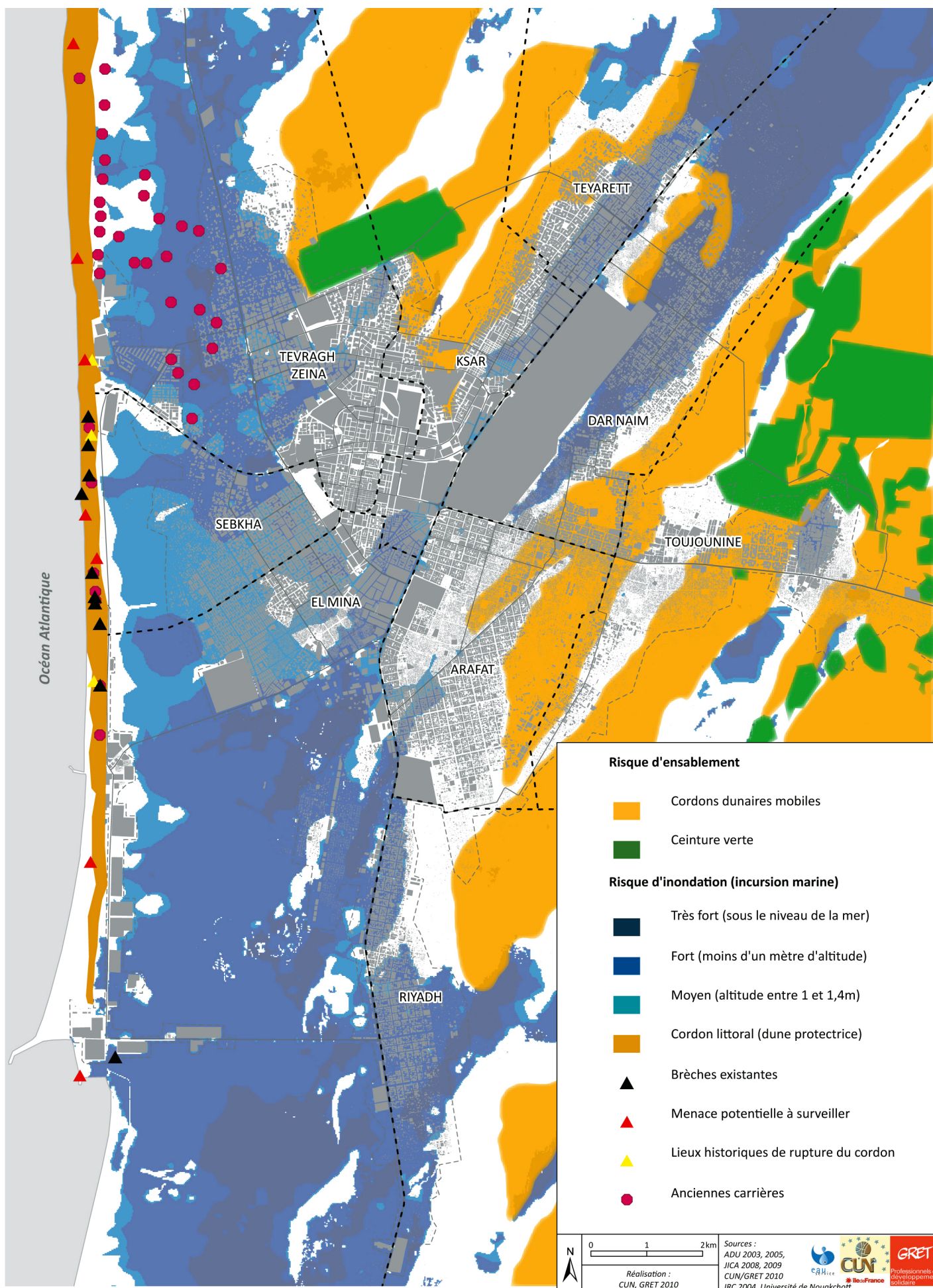
Le cordon dunaire littoral sépare les sebkhas de la mer, et permet de protéger la ville contre les incursions marines (cf. Partie I). Il se forme grâce à un régime

de vents particulier : le vent du Nord-Est apporte le matériel sableux. Le vent du Nord-Ouest permet de former une houle qui va faire transiter ce matériau vers le sud. « **Le cordon est donc une structure dynamique dont la capacité de résilience dépend de la mobilité sédimentaire** » (Ruë, 2012 : 8). Or, depuis la création de la capitale, différentes actions anthropiques ont conduit à sa dégradation, ainsi qu'à la perturbation de la mobilité sédimentaire. Dès lors, le cordon s'érode : au sud du Port de l'Amitié, celui-ci a quasiment disparu sur 10 km, tandis qu'au nord, de nombreuses brèches ont été ouvertes.

Le Port de l'Amitié a été identifié comme la **première cause de l'évolution du littoral**. La construction d'un mur de blocage, perpendiculaire au transit sédimentaire, a provoqué une accumulation du sable en amont, et a conduit à un engraissement de la côte au Nord du port. Dans le même temps, ce mur entraîne un déficit d'apport de sable au Sud : le cordon dunaire n'est plus alimenté et il s'érode. De 1980 à 2000, le trait de côte s'est avancé de 700 mètres au Nord, et reculé de 500 mètres au sud (Ould Elmoustapha, 2000). Désormais, la sebkha de l'Aftout communique directement avec l'océan sur une dizaine de kilomètres.

Les **importants prélèvements de sable** sur les dunes littorales pour approvisionner la ville en matériau de construction ont renforcé cette dégradation. En l'absence de carrières, les dunes ont abondamment été exploitées, principalement entre la plage des pêcheurs et le wharf. Cependant, l'incursion marine de 1992, près de l'hôtel *Ahmedy*, a entraîné l'interdiction d'extraire dans ce secteur. Cette activité est une des premières responsables de **l'ouverture des brèches** au Nord.

Enfin, la **littoralisation non planifiée des modes de vie des habitants** est un troisième facteur aggravant. Les constructions d'hôtels (aujourd'hui abandonnés) et de restaurants, d'unités industrielles et de marchés sur les crêtes de dunes, se sont multipliées depuis la naissance de la ville. Par ailleurs, par manque de voiries, les véhicules empruntent fréquemment le cordon pour rejoindre les différentes plages. Avant la route transsaharienne, le cordon était la voie de passage pour se rendre à Nouadhibou. Les troupeaux ont aussi réduit le couvert végétal, qui permettait de fixer le sable et de reconstituer des dunes. Ces modes d'occupation et d'usage fragilisent les massifs dunaires en les rendant plus sensibles à l'érosion éolienne (Ruë, 2012). Si cette zone faisait l'objet d'une valorisation programmée en tant qu'espace récréatif, la protection du cordon ferait peut-être plus facilement consensus, puisqu'il y aurait un intérêt commun (économique) à le préserver.



Un site à contraintes. Source : Atlas de Nouakchott, 2012

Les inondations

La capitale est exposée à deux risques d'inondation majeurs : en **premier lieu, les incursions marines**. Le risque est présent depuis la naissance de la ville puisque celle-ci est située dans une **plaine côtière submersible** (cf. Partie 1). Cependant, ce risque de submersion a largement augmenté au fur et à mesure de **l'érosion du cordon dunaire**, qui ne peut plus jouer son rôle de protection : « *les vagues, censées ne pas dépasser le cordon littoral protecteur, l'ont pourtant franchi, à plusieurs reprises, pour aller se répandre dans les terrains inondables situés en arrière des dunes bordières.* » (cf. PDC de Dar Naïm). Depuis la fin de la construction du port de l'Amitié en 1986, les incursions marines se sont multipliées pour pratiquement atteindre une fréquence annuelle, (cf. partie 2.2).

Ce risque est aggravé par le fait que près du **tiers de la ville** est aujourd'hui bâtie en **zone inondable**, sans planification ni techniques appropriées, en particulier dans les communes de Tevragh-Zeina, Sebkhah, El Mina, Riyadh, Dar Naïm et Teyarett. Les populations de ces communes représentent la moitié de la population de la ville. En plus d'être implantées en zones inondables, les

habitations et infrastructures urbaines et économiques ne tiennent pas compte de la salinité du sol ou, plus généralement de la nature géo-hydrologique du terrain. Dès lors, dans les zones de Sebkhah, elles sont **attaquées par le sel**, ce qui remet en cause la durabilité du bâti.

Le **deuxième risque** concerne **l'augmentation du niveau de la nappe phréatique**, qui subaffleure dans certaines zones de la capitale. En effet, une grande partie de la ville se situe sur des zones d'altitude négative, les sebkhas. Les nappes superficielles sont donc très proches du sol : cela implique qu'elles affleurent fréquemment et que les sols n'ont aucune capacité d'absorption. Ces nappes superficielles peuvent être alimentées par différentes sources : **l'eau de mer qui remonte, par capillarité, du sous-sol**, de manière plus ou moins abondante selon l'amplitude des marées ; l'eau de pluie et l'eau de la mer venant des incursions marines. Par ailleurs, **l'augmentation de l'intensité et de la durée de la saison des pluies** constitue un **troisième risque climatique** qui ne fait qu'accentuer davantage l'élévation de la nappe phréatique.

Cependant, face à l'observation de ce phénomène

Inondations au Ksar, septembre 2013



de résurgence de la nappe en l'absence de pluies ou d'inondations, **la défaillance des réseaux d'eau potable et d'assainissement** est également identifiée comme un facteur aggravant les risques climatiques soulignés : les **fuites** du réseau d'eau potable, **estimées à 40%** depuis la mise en service de la nouvelle conduite, en 2010, qui achemine les eaux du fleuve Sénégal jusqu'à Nouakchott. La mise en service de cette nouvelle source d'approvisionnement en eau a considérablement augmenté le volume d'eau qui rejoint la nappe. Par ailleurs, en l'absence d'un réseau d'assainissement, les habitants ont créé des **fosses individuelles, souvent non étanches**. Les eaux usées s'infiltrent donc dans le sol et alimentent les nappes, en se mélangeant à l'eau salée et l'eau potable.

Résurgences
de la nappe à
Sebkha



Dévégétalisation
du Cordon
dunaire



Constructions
précaires sur le
cordon dunaire



Cristallisation
du sel suite à
l'évaporation des
eaux stagnantes
plusieurs
mois après les
inondations de
2013 à Tevragh
Zeina



Constructions
en zone
inconstructible



Eaux stagnantes
plusieurs
mois après les
inondations de
2013



Murs attaqués
par le sel



■ Quelles réponses de l'Etat ?

Les incursions marines, et les remontées de la nappe subaffleurante se sont donc multipliées au fil du temps, et reviennent pratiquement à chaque saison des pluies. Pour y faire face, l'Etat a mis en place un **système temporaire de pompage**, pour évacuer les eaux vers l'extérieur de la ville. Ces mesures palliatives, nécessaires pour répondre à l'urgence, se révèlent peu efficaces sur le long terme : encore aujourd'hui (avril 2014), le pompage continue dans certaines zones de Socogim PS, sept mois après les inondations. D'autres parties de la ville sont également sous les eaux mais ne font l'objet d'aucune intervention.

L'Etat s'est, très tôt, doté d'un **cadre légal** (loi littoral), **institutionnel** (création d'une Direction des Aires Protégées et du Littoral) et **programmatique** (Plan Directeur d'Aménagement du Littoral Mauritanien). En parallèle, quelques actions ont été réalisées : le **port** a fait l'objet de multiples **réaménagements** (digues, épis,) pour

atténuer son effet d'érosion, mais les investissements se sont révélés contre-productifs puisque le trait de côte n'a cessé de reculer. Un projet de **colmatage des brèches du cordon dunaire** est également en cours de réalisation, porté par une entreprise bretonne, Stabiplate, et financé par le Fonds Mondial pour l'Environnement. Le **projet ACCC** (Adaptation aux Changements Climatiques et Côtiers en Afrique de l'Ouest), achevé en 2010, intervenait également sur cette thématique, en œuvrant à la reconstitution de l'écosystème et la biodiversité d'une partie du cordon dunaire, entre le wharf et le marché aux poissons.

Depuis 2012, la **GIZ** (coopération allemande), finance, auprès du Ministère de l'Environnement et du Développement Durable (MEDD), et appuie techniquement le **projet ACCVC**, « Adaptation au Changement Climatique des Villes Côtières ». Les grands axes d'intervention sont : la consolidation de 3.7 km de dunes littorales ; une étude technique et d'impact environnemental pour le colmatage de quatre brèches dans le cordon dunaire littoral ; la construction de barrières pour limiter la circulation, ainsi que l'aménagement de voies d'accès et d'une zone récréative dans les zones les plus fragiles du cordon dunaire littoral ; sensibilisation environnementale ; la création d'un groupe de travail entre les PTF pour la protection côtière et les inondations.

Enfin, une expérience pilote de drainage du sol et terrassement est actuellement testée à Socogim PS, portée par le bureau d'étude IRCC (cf. partie 5.2).



■
Systèmes de pompage pour libérer la ville de l'eau stagnante à Socogim PS, suite aux inondations de 2013

■
La consolidation des dunes



© en Haut !

■ Ensablement

L'ensablement, (« accumulation de sable transporté par le vent », cf. FAO, 2010), semble une menace plus diffuse que les inondations. Elle n'en est pas moins réelle, et bien visible. En effet, de nouvelles dunes apparaissent régulièrement dans la ville, comme en témoignent les habitants de la commune d'Arafat : « *le carrefour de l'ancien cinéma El Feth n'existe plus, il a été remplacé par une dune* » (cf. PDC Arafat). Les routes sont également régulièrement prises d'assaut par le sable.

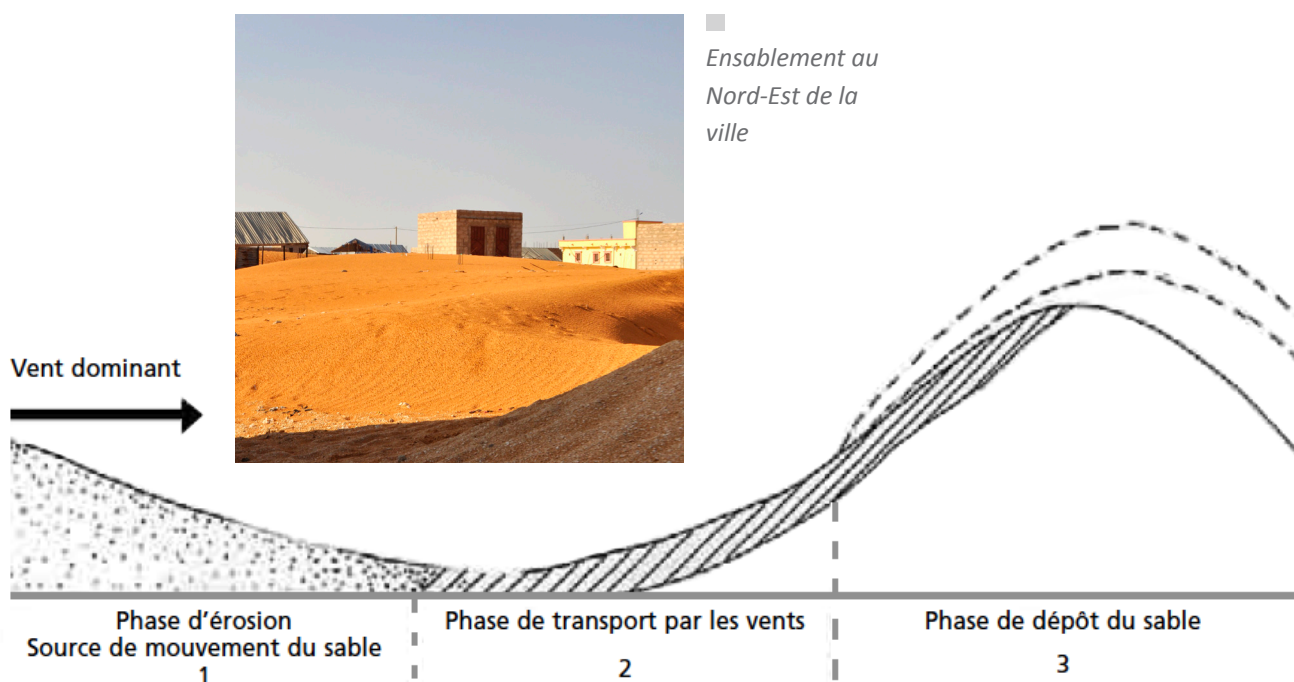
Il existe de deux types de dunes : celles qui sont **mobiles**. Elles sont reconnaissables par leur crête en dent de scie et leur couvert végétal inférieur à 1%. D'autres sont **peu mobiles** : ce sont surtout des **nebkas** (à flèches ou buissonnantes), qui supportent une végétation plus dense (FAO, 2010). Les dunes qui entourent Nouakchott sont **très mobiles**. Leur mobilité a été **amplifiée par la destruction du couvert végétal**, mangé par le troupeau et exploité comme bois de chauffe.

Pour freiner l'avancée d'une dune, il faut empêcher le sable de se déplacer pendant un laps de temps suffisant pour ensuite permettre à une végétation naturelle ou plantée de s'y établir. Car l'absence de couvert végétal est propice à la remobilisation des particules de sable (Ruë, 2012). Dans cette perspective, une première expérience de **ceinture verte** a été mise en œuvre sur 750 ha, dans la commune de **Tevragh Zeina, de 1975 à 1992**. Mais celle-ci a peu à peu été **grignotée par l'urbanisation**. Elle

a aujourd'hui complètement disparu, notamment suite à l'attribution d'une large partie du site à un promoteur immobilier. En lieu et place, s'étendent différents quartier de haut standing, qui correspondent aux zones de Las Palmas 1,2 et 3. De 2000 à 2007, l'expérience de la ceinture verte a été renouvelée avec le concours de la FAO, à **Toujounine et Dar Naïm**, où **800 ha** de dunes ont été fixés.

Si les dunes viennent vers la ville, la ville se dirige réciproquement vers les dunes : **un nombre croissant de quartiers s'installent sur ces reliefs instables** et mettent en péril la pérennité des constructions : *gazras* au Nord de Dar Naïm, route de la résistance qui coupe le cordon dunaire entre Dar Naïm et Toujounine, le nouveau quartier Tarhile au Sud Est, etc

Depuis 2010, les menaces d'ensablement et d'inondation font l'objet d'une lutte commune à travers de grandes opérations de reboisement annuelles, organisées par le gouvernement mauritanien. Ces opérations s'inscrivent dans le **Programme Spécial de Protection de Nouakchott contre l'Ensablement et l'Avancée de la mer**. Les campagnes interviennent donc sur les dunes mobiles qui ceinturent la ville, mais également sur le cordon dunaire littoral, et contribuent à la pérennisation d'une nouvelle ceinture verte. Par ailleurs, la Mauritanie est un des territoires d'intervention du projet « Grande Muraille verte pour le Sahara et le Sahel », porté par l'Union Africaine et financé par la BM.



Dynamique de l'avancée du sable. Source: FAO, 1988

■ Changement climatique

La Mauritanie est, d'après le rapport du GIEC de 2007, **située dans une des six régions du monde les plus menacées par le changement climatique** et il n'y a pas sur cette région de contradictions entre les différents modèles climatiques. Elle se situe dans une région du globe où l'élévation des températures estivales et la diminution des précipitations seront les plus drastiques, provoquant une amplification de **l'aridification**. Le Bassin du Sénégal, fleuve qui alimente en eau la ville de Nouakchott, connaîtra une diminution de son débit moyen. En outre, on assistera, comme on peut le constater depuis quelques années, à une augmentation des événements météorologiques extrêmes avec des **tempêtes de sable** et des épisodes importants de précipitation ayant pour conséquence des **inondations**.

Sur le régime des côtes, deux impacts font l'unanimité : l'élévation du niveau de la mer et l'augmentation de la fréquence des tempêtes. L'effet combiné de ces deux impacts entraînera une augmentation de la fréquence de surcote de la mer qui érode le cordon littoral.

Une élévation du niveau de la mer, entrainera mécaniquement, du fait du maintien de l'équilibre des pressions hydrostatiques, une **surélévation du niveau de la nappe** phréatique salée dans les sebkhas. En outre, une étude a montré qu'il y aurait un renforcement des vents de mer par rapport aux vents de terre, ce qui entraînerait une diminution de l'approvisionnement sableux qui depuis 4000 ans, permet au cordon dunaire de se maintenir. Le rétrécissement, le recul puis le démantèlement du cordon permettraient à l'océan de transformer les sebkhas en lagune faisant communiquer l'Aftout et N'Dramcha (O. Ruë, 2012).

La capacité de résilience du système côtier, qui se maintient depuis 4 000 ans, risque d'être trop faible pour conserver la configuration géographique actuelle de la région de Nouakchott et l'océan devrait donc retrouver le rivage du niveau dit «nouakchottien» qui existait il y a 7 000 ans avant JC.

■ Une vulnérabilité due au déficit des réseaux

L'assainissement

L'assainissement constitue l'une des menaces les plus graves pour la santé des habitants. Il fait l'objet d'une **gouvernance complexe** : depuis 1987, il est du ressort direct des communes, sous la tutelle du Ministère de l'Hydraulique et de l'Assainissement. L'importance de la question a cependant conduit à la création d'un Office

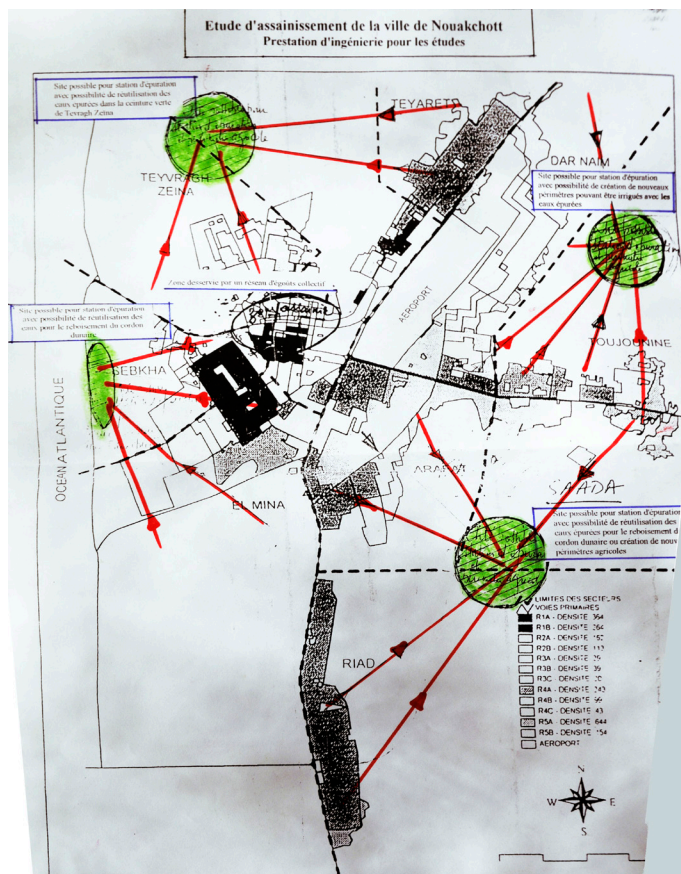
National de l'Assainissement (ONAS), en avril 2009, dont les prérogatives se confondent avec celles de l'ancienne direction de l'assainissement de la SNDE.

Au lendemain de sa fondation, Nouakchott a été équipée d'un réseau linéaire, qui a cessé d'accompagner la croissance de la ville à partir des années 1980. En effet, avec sa nationalisation, en 1978, la **SOMELEC** hérite de l'activité mais donne la priorité à **l'eau et à l'électricité**, au détriment de l'assainissement. Le système restera donc, jusqu'à ce jour, inchangé : il est composé d'un **réseau d'égout de 69 km**, dont la **portion fonctionnelle** ne dessert que 38 km dans les quartiers centraux de Tevragh Zeina (entre l'Etat-major et l'Hôpital National et du Nord au Sud entre la SOCOGIM TZ et la Polyclinique) et du Ksar. Environ 1 700 abonnés bénéficient de ce service (OSPUN, 2013). En 2010 et avec les moyens propres de l'Etat, l'ONAS a procédé, à la réhabilitation (SOCOGIM TZ) et au raccordement de 9 km du réseau d'égout non fonctionnel au réseau existant.

Ce réseau possède quatre stations de refoulement et draine les eaux usées vers une **station d'épuration, d'une capacité de traitement de 1 800 m³/jour**. Celle-ci a été construite en 1965, à Médina 3, et alimente les jardins maraîchers de Sebkha. Elle ne traite que 2,5% des eaux usées de la ville, et son épuration est très partielle, et non conforme aux normes de l'OMS (*cf.* Réseau Africain de Gestion urbaine, 2007). **Une étude technique de l'ONAS** tunisien de **1998** prévoyait la **création de quatre stations d'épuration**, aux quatre coins de la ville. Les sites prévus à cet effet sont aujourd'hui lotis en zones résidentielles et le projet n'a jamais vu le jour.

Un **Plan Directeur de l'Assainissement** a été rédigé par la coopération chinoise et propose des solutions à l'horizon 2030, pour un coût total de 200 milliards d'Ouguiyas. Il mise sur l'installation d'un système **d'assainissement collectif pour l'ensemble de la ville**. Ce projet reste pour l'instant dans les tiroirs, en l'absence de financements suffisants. Il pose **la question du modèle de réseau le plus approprié** à la ville, aux vues des **contraintes topographiques** (relief plat), **urbanistiques** (extension fulgurante et non planifiée), et **économiques** (coût des infrastructures pour l'Etat et les ménages).

En l'absence d'un réseau collectif, **96% des habitants** (GRET, 2008) **utilisent des dispositifs d'assainissement autonomes**, souvent très rudimentaires, creusés sur la voie publique ou sur leur parcelle. On peut distinguer quatre grands types de « fosses » : **les fosses étanches en béton, les fosses non étanches en ciment, les barils de récupération et les simples trous dans le sol**. Elles sont



Projet de la création de quatre stations d'épuration, aux quatre coins de la ville. Source : Etude de l'ONAS, 1998.

Projet de latrines (Programme TWIZE)



Campagne de sensibilisation sur l'eau



utilisées pour les WC, et parfois la douche. Mais les autres eaux usées domestiques sont directement déversées dans la rue.

La vidange de ces différentes fosses s'effectue par les privés eux-mêmes, soit manuellement dans la rue, soit par pompage des camions citernes. Une filière privée de vidange mécanique s'est donc structurée pour répondre à la demande. Mais la question de l'évacuation, du stockage et du traitement de ces eaux usées demeure entière : les camions vidangeurs rejettent de la même manière le liquide dans la périphérie immédiate. Souvent, la vidange n'est même pas nécessaire car les fosses sont percées, soit involontairement par des racines d'arbres, soit volontairement pour justement économiser le prix de la vidange.

Dès lors, les défécations sauvages, les fuites de fosses non étanches, et les vidanges non contrôlées participent à l'alimentation des nappes superficielles, qui remontent à la moindre pluie, et peuvent conduire à de graves risques sanitaires. L'assainissement implique donc, de manière urgente, des prises de décisions politiques sur le choix des modèles de réseau et leur gestion, la mise en œuvre de solutions techniques, ainsi qu'un changement des pratiques des habitants.

Les déchets

Depuis sa création, la CUN est en charge de la gestion des déchets à Nouakchott, en cédant la collecte primaire aux neufs communes. Néanmoins, depuis 2007, la CUN a délégué cette responsabilité à l'ADU, qui devient maître d'ouvrage délégué. L'ADU a signé un contrat de vingt ans, pour un montant de 112 millions d'euros, avec la société française Dragui Transport du Groupe Pizzorno Environnement. Ce contrat concerne la collecte et l'évacuation des ordures ménagères, représentant 90% de la production des déchets de Nouakchott, vers les centres d'enfouissement techniques situés sur la route de l'Espoir (PK 25). La facture, très lourde, est jusqu'à présent supportée par l'Etat. Un ramassage privé est également assuré par des charretiers, et vient compléter le travail de Pizzorno.

Depuis 2007 donc, la gestion des ordures ménagères s'est nettement améliorée, car avant, « la ville ressemblait à un vaste dépotoir » (cf. PDC Teyarett). La production moyenne de déchet par habitant à Nouakchott est estimée à 0,35 kg/j/h (Rapport pays, Sweepnet, 2010), et seulement 60% serait collectée (Ould Aloueimine, 2006). Dès lors, les problèmes demeurent :

D'abord, les habitants jettent fréquemment leurs

déchets dans la rue, ou les regroupent pour former des **dépotoirs sauvages**. Ces tas sont régulièrement brûlés, ce qui est extrêmement polluant et toxique. Ensuite, les camions de Pizzorno interviennent principalement sur les **axes bitumés**, et s'investissent davantage dans les parties centrales de la ville. C'est donc logiquement dans les **périphéries**, moins équipées en voirie, que le ramassage fait le plus défaut. Les décharges sauvages abondent, à l'image de la route de Bamako, près du port de l'Amitié. Enfin, l'amélioration des infrastructures (points de transit, centres de tri, et les centres d'enfouissement technique) est nécessaire.

*Déchets : point
de récolte
Pizzorno*



Ce déficit de traitement des déchets pose des problèmes de santé publique : des décharges spontanées se forment, surtout aux **abords des marchés**, et sont source de contaminations bactériennes des aliments. Par ailleurs, comme déjà relevé par l'ancien président de la CUN, Ahmed Ould Hamza, les déchets biomédicaux ne sont pas traités de manière efficace et radicale.

Depuis 2010, une filière de **revalorisation des déchets plastiques** a commencé à émerger, lancée par un projet du GRET (« projet Zazou »). Une usine de traitement a été construite à Dar Naïm, et traite les déchets préalablement collectés dans la ville par des coopératives de femmes. Le succès de l'entreprise a inspiré d'autres acteurs privés. Aujourd'hui, le plastique est presque devenu une matière convoitée. Se pose pour la suite la question de l'extension de cette initiative à d'autres déchets recyclables.

*Déchets :
dépotoirs
anarchiques
dans la ville*



Approvisionnement en eau

La **Société Nationale de Distribution d'Eau (SNDE)**, établissement parapublic rattaché au Ministère de l'Hydraulique et de l'Assainissement, a la responsabilité, au niveau local, d'approvisionner les populations en eau potable. Elle est née, en 2002, de la séparation de deux secteurs eau et électricité, regroupés auparavant dans la SONELEC (Société Nationale d'Electricité). Aujourd'hui la ville est approvisionnée en eau pour le **34%** grâce au **réseau SNDE**, pour le **14%** grâce aux **bornes fontaines et camions citerne**, pour le **52%** grâce aux **charretiers**.

*Point d'
approvisionnement
d'eau*



Jusqu'en 2010, la ville était approvisionnée par le captage de la nappe fossile d'Idini, dans le Trarza, à 60 km au sud-est. Aujourd'hui, la ville est majoritairement desservie par le fleuve Sénégal, à 170 km de Nouakchott, et la station de traitement de l'Aftout es-Saheli, mise en exploitation en octobre 2010, à 17 km. Le débit du captage d'Idini était de 42 000 m³/jour. Avec la nouvelle station de l'Aftout, la production journalière est passée à 99 000 m³, alors que sa capacité de production est de 150 000 m³/jour. Mais le réseau est vétuste : les fuites sont donc nombreuses

*Point d'
approvisionnement
d'eau*



Décharge des
années '60/'70 à
perte de vue au
Sud de El Mina



(40% du réseau), et le débit ne peut être augmenté sous peine de faire céder les canalisations. Ce débit, même s'il a progressé, pourrait donc s'avérer insuffisant en 2030, si la ville atteint les trois millions d'habitants, comme l'indiquent certaines projections statistiques. Pour autant, des réservations sont déjà prévues par la SNDE pour porter ultérieurement la capacité du réseau à hauteur de 225 000 m³/j, correspondant aux besoins à cet horizon.

La fonctionnalité du réseau a progressé ces dernières années, de nouvelles communes récemment loties (Toujounine, Dar Naïm, Riyadh), profitent de l'augmentation de la pression. Par ailleurs, un projet, financé par des pays du Moyen Orient et actuellement en cours de mise en œuvre, vise à couvrir intégralement la superficie de la ville, permettant aux populations des quartiers périphériques d'accéder directement à cette ressource.

Pour l'heure, ces inégalités d'accès à l'eau engendrent d'autres types d'inégalité : le prix de revient de l'eau hors réseau est en moyenne **dix fois plus élevé** que l'eau vendue par la SNDE (cf. PDC 2012). Les populations les plus pauvres, qui vivent dans les zones non raccordées, paient donc le prix fort. Par ailleurs, la **qualité et la potabilité de l'eau** fournie par ces sources alternative sont très mauvaises, en raison des modalités de gestion des points d'eau et des pratiques de transport et de stockage : l'eau passe successivement par le réseau, un camion-citerne, une borne-fontaine, et le bidon, souvent vétuste, d'un charretier, sans aucun traitement intermédiaire, augmentant ainsi les risques sanitaires. Cela a conduit à une prévalence élevée des maladies hydriques

Le **secteur privé** est devenu un **acteur majeur** puisqu'il possède et gère plus de 50% des points d'eau. Il a également le monopole sur la vente d'eau par charrette, faute de moyens communautaires adaptés. Une tarification du prix dans les points d'eau a été adoptée en 2010 et la CUN a mis en place une Police de l'Eau, chargée

de vérifier auprès des 696 points d'eau fonctionnels de la ville (sur les 1 300 recensés) le respect des tarifs et de la qualité de l'eau. Malgré des moyens humains et financiers importants, les pratiques spéculatives autour de la ressource reprennent, surtout dans les zones enclavées et pendant la saison sèche

■ Conclusion : une situation sanitaire fragile

Nouakchott se trouve dans une situation de forte vulnérabilité à cause de la conjonction de **facteurs environnementaux** (physiques et climatiques) et **anthropiques** (infrastructures et réseaux).

Le risque d'inondation, l'infiltration dans les nappes des fuites de réseaux, conjugués à une topographie très plane qui ne permet pas **un écoulement naturel** des eaux, conduisent à la **formation de mares d'eau stagnante** un peu partout dans la ville. Les eaux usées, potables et salées s'y mélangent, pour former un ensemble insalubre qui menace la santé et les biens des habitants. Le typha, plante caractéristique de la vallée du fleuve Sénégal, s'est abondamment installé autour de ces mares, et prouve qu'elles sont de plus en plus pérennes.

En 2011, une enquête comparative de la situation sanitaire a été menée entre la zone de **Medina III**, bénéficiant d'un réseau d'assainissement et d'un bon taux de raccordement à l'eau potable, **les kebbe recasés d'El Mina**, et la **gazra Hay Saken** (Dar Naïm), avant sa restructuration. Cette étude montre un **écart de près de 10%** dans la prévalence des principales pathologies entre la zone la mieux raccordée (Medina III) et celle qui ne dispose d'aucun réseau (Hay Saken) (SYy 2011). Preuve supplémentaire, s'il en est besoin, que le manque de services essentiels rend la population plus vulnérable aux risques sanitaires.

En 2005, suite à de fortes pluies, une **épidémie de choléra** s'est répandue à Nouakchott, touchant particulièrement les communes de Sebkhia et El Mina. **De nombreux points d'eau ont été contaminés, par l'infiltration des eaux usées de fosses septiques trop proches des cuves d'eau**, ce qui a largement favorisé le développement de l'épidémie. 3406 personnes ont été touchées (cf. GRET, 2007).

Enfin, les **dix premières maladies** enregistrées en consultation à Nouakchott (tous âges confondus) sont celles ayant un **rapport direct avec l'hygiène** : pneumopathies, diarrhées, parasitoses intestinales, anémie, paludisme, dermatose, conjonctivite, affections pelviennes, caries, infections urinaires (cf. DRASS, 2000).

du terrain et des frais de bornage. Ensuite, le bénéficiaire doit en théorie, mettre le terrain en valeur dans un délai de cinq ans. Ce n'est qu'à l'expiration de ce délai que sera délivré le **titre foncier par la Direction Générale du Domaine et du Patrimoine de l'Etat** (DGDPE). Cette règle n'est cependant que très peu pratiquée, car se faire enregistrer à la Direction du Domaine entraîne des frais supplémentaires (cf. OSPUN 2013 : Etude sur le foncier pour l'aménagement du territoire à destination des élus locaux).

Dans l'imaginaire collectif, le permis d'occuper suffit à établir la propriété. Au final, seuls 10 000 titres de propriétés auraient été délivrés par la DGDPE depuis la création de Nouakchott (Choplin, 2009). Cela représente un manque à gagner pour l'Etat qui ne peut percevoir l'impôt.

4.2 Enjeux fonciers

■ Le foncier : un monopole d'Etat, une accession à la propriété complexe

La naissance de l'Etat s'accompagne de prérogatives sur le patrimoine foncier. Celui-ci s'approprie, **par la loi foncière du 2 août 1960, le monopole des terrains fonciers non attribués**, alors qu'auparavant, la terre était sous l'emprise des tribus. Pour ce faire, il se dote d'une législation dense, **calquée sur le modèle français** (Ould Beidi, 2009). Les lois et réglementations se multiplient au même rythme que les contournements et transgressions.

L'une des premières préoccupations de l'Etat consiste à limiter les droits fonciers coutumiers. Des textes sont promulgués dans ce sens et, parmi eux, **l'ordonnance du 5 juin 1983, véritable réforme foncière et domaniale**. Il reconnaît à l'Etat les pouvoirs nécessaires à la protection de son domaine et abolit le système coutumier.

Le domaine urbain est, quant à lui, régi par le décret n°90-020 du 31 janvier 1990, révisé en 2010. Il définit les compétences pour accorder des concessions urbaines. Ce pouvoir relève désormais de deux ordres : le **Conseil des Ministres** et le **Ministre des Finances**. Auparavant, le *hâkem* et le *wâli* disposaient également de cette compétence. Ces deux instances passent commande au Ministère de l'Habitat, de l'Urbanisme, et de l'Aménagement du Territoire (MUHAT) pour la conception des plans de lotissement. Ensuite, le Conseil ou le Ministère délivre à l'acquéreur un permis d'occuper, après que ce dernier s'est acquitté du paiement du prix

Schéma : les étapes d'accès à la propriété foncière



Sortie de la ville Est, Toujounine 2014

■ **Kebbe et Gazra : deux phénomènes urbains**

La **croissance urbaine** de Nouakchott s'est **toujours effectuée sous la forme d'extensions spontanées**, l'Etat se retrouvant toujours devancé dans ses tentatives de planification. On peut distinguer deux dynamiques d'extensions spontanées de la ville : le *Kebbe* et la *Gazra*.

Les deux termes renvoient initialement à la formation de **quartiers périphériques**, dont les **terres** ont été investies de **manière irrégulière**, et sur lesquelles se sont construits **des habitats précaires**. Leur **définition** respective demeure cependant **floue et imprécise** et renvoie à des **réalités urbaines** qui ont profondément changé au cours du temps.

Les *Kebbe* et les *Gazra* désignent tous les deux des **processus non planifiés d'appropriation de l'espace**. Ils produisent des zones urbaines sous équipées, non desservies par les services publics, et donc dépendantes des autres parties de la capitale. Les dynamiques socio-historiques qui les ont provoqués demeurent cependant très différentes.

*Kebbe El Mina
avant 2001*



*Gazra au Nord
de Dar Naim,
2014*



	Kebbe	Gazra
Etymologie	Kerr : verser/jeter	Yagzar : squatter
Date d'apparition	Les années 1970	Les années 1980
Dynamique sous-jacente	Exode rural forcé par les sécheresses	Comportement opportuniste né de la politique de dons fonciers de l'Etat
Population concernée	Populations pauvres	Populations aisées puis généralisation aux classes moyennes et pauvres
Type d'habitat	Tentes, baraques, campements	Mixte, plus grand degré de durcification
Densité	Très dense	Moyennement dense
Référentiel foncier	Occupation au sens traditionnel	Recherche d'une régularisation



1968/1973 - les *Kebba*, le regroupement des sinistrés des grandes sécheresses à la périphérie de la ville

Les vagues de sécheresse qui frappent la zone sahélienne de 1968 à 1973 forcent à l'exode **des milliers de nomades et de paysans, ayant perdu leur troupeau ou leur récolte**. Ces sinistrés, qui n'ont aucune pratique du monde urbain, trouvent refuge à la capitale et forment les premiers bidonvilles de Nouakchott. **Ces bidonvilles naissent donc en même temps que la ville elle-même.**

Ces populations investissent **les interstices de la zone urbanisée**, et dressent des **campements** (« *vrig* ») **aux alentours de la ville**. Puisqu'ils ne disposent d'aucun référentiel urbain, **ils ne perçoivent pas cette occupation comme illégale.**

Cependant, dès 1971, ils seront progressivement expulsés du centre, pour être **réinstallés** au Sud de la ville, dans la **zone non aménagée d'El Mina**. Les habitats précaires (tentes, baraques, campements) se développent pour former d'immenses *kebba*, qui ceignent la capitale. En 1973, la moitié des Nouakchottois vit dans ces espaces, largement déficitaires en équipements et services publics. Les *kebba* vont progressivement se densifier, et les tentes, qui composaient les deux tiers des habitations en 1971, n'en représenteront plus que 5% en 2000.

1974/2000 - Les gazras : squatter pour défier l'autorité

Afin de freiner la prolifération des quartiers informels, l'Etat initie, à partir de 1974, des **campagnes massives de distribution de parcelles**. Entre 1974 et 1988, 200 000 parcelles sommairement préparées auraient été distribuées, et constituent les « **quartiers évolutifs** » (Diagana, 2014). L'idée est de progressivement raccorder ces quartiers au reste de la ville.

Par cette politique, l'Etat entend satisfaire la demande foncière émanant des plus pauvres, et saturer le marché foncier parallèle pour étouffer les transactions souterraines. Cette tactique s'est finalement révélée contre-productive : **on passe d'une indifférence foncière à une instrumentalisation de la terre**. En effet, cette politique de dons va engendrer une stratégie massive de squat de terrains vacants, dans l'idée de mettre l'Etat devant le fait accompli, et forcer les régularisations. Se forment ainsi les premières *gazras*.

Au départ, ce sont « les familles aisées, les beydan, déjà installées en ville, qui s'implantent sur des terrains



© CUN/JICA, 2007

El Mina : Image satellite, 2007



© CUN/SCAC, 2012

El Mina : image satellite, Juin 2012

Restructuration
de El Mina, 2014

non mis en valeur à la périphérie de la ville. Ils les clôturent et y édifient une pièce en dur » (Tanguy, 2003). Certaines familles viennent y passer leur fin de semaine, loin du bruit et des moustiques. D'autres se contentent d'une valorisation sommaire, dans le seul but de montrer leur présence sans y habiter. Dans les deux cas, le **but est de forcer une régularisation foncière.**

Cette stratégie se répand chez les populations plus modestes : beaucoup de Nouakchottois, évincés des zones qu'ils occupent, se sont vus attribuer des parcelles dans le cadre d'opérations de recasement. Certains **bénéficiaires de ces parcelles, ne disposant pas de moyens suffisants pour réaliser l'investissement requis, cèdent leurs droits à des spéculateurs.** Ils se font, au passage, un large bénéfice, et se réinstallent quelques mètres plus loin, en attendant une nouvelle distribution.

Sous le double effet d'une politique volontariste de dons et de stratégies massives d'occupation illégale, Nouakchott connaît un **étalement urbain fulgurant et une spéculation foncière explosive.** En l'absence de services sociaux, d'épargne et de confiance dans le secteur bancaire, posséder des terrains est une manière de thésauriser quelques modestes revenus. Cela explique que la « course à la parcelle » soit devenue une activité désormais partagée par riches et pauvres (Choplin, 2009).

Ces trois décennies (70/80/90), marquées par des évictions répétées et de multiples déguerpissements, ont fait naître chez les habitants un fort sentiment d'insécurité foncière : des populations, qui ne se posaient pas la question de la légalité de leur implantation, « *perçoivent désormais comme une nécessité le fait de résider sur une parcelle légale. S'il n'y avait ni destructions, ni déguerpissements, les familles continueraient à s'installer comme elles l'ont toujours fait, sous forme de kebba ou de gazra* » (Tanguy, 2003).

2000/2014 - Restructurer les quartiers spontanés

En 2001, un nouvel acteur, la Banque Mondiale, vient bouleverser le traitement de la question foncière. Celle-ci intervient via un **Programme de Développement Urbain**, dont l'objectif est de réduire la pauvreté urbaine et d'améliorer les conditions de vie de la population vivant dans quartiers précaires. Pour mettre en œuvre ce programme, une agence d'exécution urbaine est créée ad hoc : **l'Agence de Développement Urbain.**



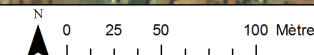
© CUN/JICA, 2007



Arafat : image satellite, 2007



© CUN/SCAC, 2012



Arafat : image satellite, Juin 2012



Résidus de la
Gazra d'Arafat,
2014

On assiste à un changement de paradigme : il s'agit désormais de **reloger *in situ* les habitants des quartiers informels**, en viabilisant et équipant les parcelles, et en appuyant les populations dans la reconstruction de leur habitat. On essaie donc de limiter au maximum les évictions des populations attachées à leur quartier, et d'empêcher la régularisation des personnes non résidentes.

Le territoire pilote de cette nouvelle stratégie d'intervention est le *kebbe* d'El Mina, le plus grand bidonville de la capitale. 7 000 ménages ont été recasés sur place, et ont bénéficié d'un programme d'habitat social le programme Twize : grâce à la mise en place de crédits solidaires, 800 logements ont été construits entre 2003 et 2008, (programme Twize du GRET ; Choplin, 2009). Les 9 000 autres ménages se sont vus attribuer des parcelles au Sud de la ville, dans un nouveau quartier non aménagé : *Dar El Beida* (El Mina).

L'opération s'est révélée très coûteuse (11,5 millions d'euros) et lourde au niveau des procédures. Dès lors, lorsque l'Etat mauritanien renouvelle l'opération sur ses fonds propres, il opte pour des procédures plus légères et moins onéreuses : il est intervenu à Arafat (2007), Hay Saken dans la commune de Dar Naïm (2008) et Toujounine (2010).

■ Les enjeux fonciers aujourd'hui

La disparition des *kebbas*, la prolifération des *gazras*

Si les *kebbas* ont aujourd'hui disparu à El Mina (fin PDU 2008), ce n'est pas le cas des *gazras* qui, à l'inverse, n'ont fait que grossir : entre Arafat, Toujounine et Dar Naïm, **500 000 personnes, soit la moitié des habitants de Nouakchott, vivent dans ces quartiers en 2011** (Diagana, 2014). Elles sont concentrées à l'Est de la ville, le long de la **route de l'Espoir** et les zone **dunaires**. Afin de lutter contre leur expansion, un nouvel espace a commencé à être aménagé à partir de 2009 au Sud Est de Riyadh : **le quartier Tarhile**. Sur une surface de 20 km², 200 000 parcelles ont été attribuées et devait permettre de recaser les habitants de la *gazra* d'Arafat, la plus grande de la ville. Dans cette tentative, il a contribué à une nouvelle extension de la ville (cf. partie 5.4).

Nomadisme et extension de la ville

Les trois moughataas aujourd'hui concernées par les *gazra* concentrent la majorité des populations du Nord et de l'Est du pays. Celles-ci sont de tradition nomade, habituées à s'installer dans des espaces libres, sans considérer cette occupation comme frauduleuse. Dans l'imaginaire collectif nomade, la terre appartient à celui



© CUN/JICA, 2007



0 75 150 300 Mètres

Dar Naim : Image satellite, 2007



© CUN/SCAC, 2012



0 75 150 300 Mètres

Dar Naim : image satellite, Juin 2012



Dar Naim 2014

© en Haut !

qui l'occupe et non pas à l'Etat. Leur existence repose donc sur la **mobilité**. Ils recherchent la **complémentarité des espaces**, ce qui empêche l'attachement à un seul lieu. Ce lien fragile avec le territoire se caractérise par une forte **mobilité résidentielle intra-urbaine** des ménages dans les différents quartiers. « *Les Mauritaniens sont claustrophobes. Ils respirent mieux hors de la ville, ils peuvent voir l'horizon* », commente Elemine Mohamed Ould Baba, lors d'une visite de la *gazra* au nord de Dar Naïm.

Un Etat propriétaire, des communes responsables de l'aménagement

C'est l'Etat qui possède et attribue la totalité du foncier, tandis que les collectivités ont compétence pour son aménagement. Dans le cadre de la décentralisation, régie par l'ordonnance n°87-289 d'octobre 1987, les communes sont en charge de la gestion des intérêts communaux. Pourtant, **elles ne disposent d'aucune réserve foncière propre, ne sont pas propriétaires des places publiques**, et ne peuvent donc pas mettre en œuvre les projets qu'elles conçoivent. Elles gèrent simplement les infrastructures publiques implantées sur des terrains dont elles ont l'usufruit.

Par exemple, la CUN avait obtenu des financements de l'AFD pour un projet de réhabilitation du marché capitale. Ce projet nécessitait la possession d'un terrain en bordure du marché pour pouvoir y loger les commerçants le temps des travaux. Cependant, le terrain sélectionné à cet effet a été attribué à des tiers par le Ministère des Finances. Le projet qui est une nécessité économique et sociale, ne peut être exécuté par manque de foncier (rapport foncier OSPUN, 2013).

Si les plans de lotissement sont conçus par le MUHAT et l'ADU, l'ordonnance de 1987 stipule que la commune doit donner son avis sur « *tout document d'urbanisme et*

plan de lotissement élaboré par l'Etat ». Dans la pratique, ce n'est jamais le cas et **les maires constatent après coup les attributions sur leur propre territoire communal**.

Pour accéder à la propriété d'un terrain, les communes doivent en demander la concession ou l'affectation à l'Etat. Lorsqu'il n'y a plus de terrain disponible, même si d'autres recours sont possibles (l'expropriation, la préemption, l'achat), les communes ne connaissent pas toujours la procédure à suivre. Le fait que **toutes les démarches doivent passer par l'Etat, et que les textes manquent de précision, entraîne des confusions sur les pratiques foncières et laisse libre cours à différentes interprétations de la législation existante**. Enfin, **l'absence de cadastre** en Mauritanie est problématique dès lors qu'une commune veut vérifier la disponibilité d'un terrain où elle souhaite réaliser un aménagement.

La compétence foncière et la gestion de la terre sont un casse-tête, sur lequel il est nécessaire de se pencher pour penser le développement de la ville. Dans le cadre de la mise en œuvre d'un nouveau SDAU, différentes pistes peuvent potentiellement être explorées, notamment réformer les textes pour donner des compétences aux communes en matière de foncier (Pernet, 2013).

Une politique de lotissement sans équipement : financer les réseaux et les services d'une ville qui s'étend à un rythme exponentiel

La puissance publique entend résoudre le problème des *gazra* par le **biais de lotissements sur des terrains non viabilisés et non équipés**, souvent sans cohérence avec les documents de planification existants. C'est donc une politique d'accès facilité au foncier, mais qui pose un certain nombre de défis sur la mise en réseau et l'intégration urbaine. Cette stratégie pose en effet la question de la capacité des autorités locales **à assumer**

Dar Naim 2014



le financement de l'équipement d'une ville si étalée dans l'espace. Il y a donc un enjeu de densification, pour rendre réalisable cet effort de mise en réseau.

■ Nouakchott : une ville sans limites ?

L'opération de restructuration d'El Mina a suscité une vague d'espoir chez les habitants des autres quartiers précaires de Nouakchott, dans la transformation de leurs conditions de vie par l'accession à la propriété foncière, aux équipements et aux services de base (Diagana, 2014).

Cependant, cet espoir a conduit à faire de nouveau grossir les *gazras* de la périphérie de la ville, renforçant ainsi l'extension urbaine. Les opérations de recasement et lotissements qui ont suivi, notamment dans le nouveau quartier Tarhile pour recaser, ont, quant à elles, provoqué un étalement du périmètre urbain. **Les outils et actions de l'Etat, ainsi que les stratégies foncières des habitants, ont entretenu et amplifié le phénomène d'extension urbaine.**

Cette extension n'est pas forcément, en soi, un problème, puisque le foncier existe en quantité suffisante. Il y a de l'espace, **aucun obstacle physique** (relief, cours d'eau) ne vient entraver cet étalement. Pour preuve, la croissance spatiale s'élève à 6,5%/an, soit un plus que la croissance démographique (Le Gléau, 2014). Pourtant, il existe d'autres types d'obstacles, moins visibles : les dunes mouvantes à l'Est, les dépressions salées à l'Ouest. Elles sont une contrainte majeure pour la pérennité des zones urbanisées, et posent **la question de la délimitation des zones constructibles**. Si la spéculation foncière, la tradition et l'absence de législation sur la copropriété sont autant de facteurs qui alimentent l'étalement urbain dans un espace qui semble infini, des limites existent et doivent être prises en compte.

Enfin, sur ces potentialités d'extension, les communes ne sont pas sur le même pied d'égalité : par exemple, Arafat est enclavée, au cœur de la capitale, et ne peut donc pas prétendre à s'étendre davantage. De la même manière, les communes du littoral, Sebkha et El Mina, sont limitées par la mer. A l'inverse, les communes de l'Est (Toujounine, Dar Naïm, Riyadh) semblent être le terrain privilégié d'un accroissement de la ville.

Reste que le décret 2013-121 du 20 juin 2013 portant sur la nouvelle délimitation de la wilaya de Nouakchott a multiplié par deux et demi ce territoire qui se superpose avec celui de la ville de Nouakchott sans pour autant l'avoir encore communalisé.



Habitat et "espace public" à Sebka
vers la zone de sebkha



Blocs
manivelles



Habitat haut
standing (Villa
à Tevragh
Zeina, 2014)



Habitat moyen
standing

4.3 Habitat et espace public

Avant la création de Nouakchott, le site était un **ksar**, c'est à dire une « *petite bourgade avec quelques maisons, construites en terre, que les bédouins avaient l'habitude d'utiliser de façon temporaire* » (Ould Mohamed Baba, 2014). C'est donc aujourd'hui dans la commune qui porte son nom, que l'on retrouve l'habitat traditionnel, maintenant délabré, dont les formes triangulaires sont une des caractéristiques.

A la fondation de la capitale, le gouvernement cherche à loger et fournir des bureaux aux nouveaux fonctionnaires venus administrer la ville. Ces derniers seront répartis en deux zones : les « **blocs manivelles** » (immeubles R+3), pour les hauts fonctionnaires, le « **quartier de la Médina** » pour les fonctionnaires « moyens ». Les caractéristiques de la *Medina* à Nouakchott ne sont pas celles auxquelles renvoie habituellement le terme (enchevêtrement de ruelles et souks, ...), mais désigne plutôt la ville comme traduction littérale du terme arabe « *medina* » (« la ville »). Les bâtiments de ces deux premières zones sont d'un style sobre, et alignés de façon fonctionnelle (Laigret, in Choplin, 2009).

Suite aux vagues de migration des années 1970 et 1980, la **tente** (*khäima*) s'est imposée dans le paysage de Nouakchott. En 1971, elle représentait 65% des habitats des bidonvilles. En 2000, elle n'en constituait plus que 5%. Afin de restructurer les quartiers précaires de la ville, différentes opérations de **recasement** ont eu lieu, portées par différents acteurs, principalement des ONG : si celles-ci concourent à un objectif commun, la création d'un « **habitat digne** », leur méthodologie diffère. Par

exemple, **Habitafrica** s'est appuyé sur une typologie de construction en voûte (passant de trois petites voûtes jusqu'en 2012, à une seule grande voûte actuellement), tandis que le **GRET**, avec le programme **Twize**, a mis en œuvre des modules carrés simples de 20 m² (qui correspondraient à l'habitat en dur traditionnel maure).

La *khäïma* reste encore la première solution utilisée pour « reloger » certaines populations. Par exemple, en janvier 2014, les populations touchées par l'incendie qui s'est déclaré aux environs du port, ont été relogées à Tarhile dans des tentes. Et il est très probable que cette nouvelle implantation conduira progressivement à la création d'une *gazra* selon le processus déjà illustré (cf. Partie 4.1).

■ Typologie d'habitat

Le haut standing désigne les villas et les maisons en dur, bien équipées, avec une densité faible. On trouve ce type d'habitat au **Ksar** et, plus encore, à **Tevragh Zeïna**, en centre-ville comme en périphérie nord-ouest, où le quartier de « Las Palmas » témoigne de l'opulence de ses habitants (ceux qui ont les moyens de séjourner régulièrement aux Iles Canaries).

Le moyen standing correspond à des logements correctement équipés, mais plus modestes, d'une superficie moyenne de 120 m².

Le mixte, désigne des constructions en béton d'un ou deux étages et des constructions modestes, en rez-de-chaussée, avec un toit en zinc.

Le bas standing se caractérise par son enclavement, **situé loin des routes goudronnées**.

Le précaire correspond aux **zones d'occupation illégale**, qui aujourd'hui s'étalent globalement sur une bande qui va de Riyadh à Toujounine, et forment quelques poches au nord de Dar Naim. Il correspond également aux zones **de recasement**, comme à Tarhile. Suite aux opérations de lotissements (*ie.* sécurisation du foncier), l'habitat reste précaire mais est nommé « **évolutif** ».

L'habitat évolutif renvoie à un éventail très large d'habitats. Il s'agit plutôt d'un principe, invoqué tout au long des opérations de recasement. Dans un contexte d'investissements publics en logements très limités et d'une planification urbaine défailante, la stratégie de l'état est d'aménager sommairement les terrains, pour ensuite laisser les habitants se charger de la construction, qui évoluera au rythme de leurs capacités financières.

*Habitat mixte
et diversifié*



*Habitat bas
standing
(Gazra d'El
Mina à côté
du port Wharf,
2014)*



Habitat précaire



*Projet immobilier à
Socogim plage*



(Page ci-contre)
*Tentes à Tahrile pour reloger les sinistrés de
l'incendie du port Wharf en janvier 2014*



Il est ensuite prévu d'amener progressivement les équipements et les réseaux. En attendant, ce sont donc souvent les habitants qui supportent les coûts afférents à ce déficit.

Lorsque l'on met en regard **la répartition spatiale des types d'habitat**, avec la **densité**, il apparaît que **les quartiers les moins denses correspondent aux zones d'habitats les plus différenciées** : logements de **haut standing** à Tervagh Zeina et au Ksar, **habitats précaires** à la périphérie de Riyadh et Dar Naïm. Entre les deux, on retrouve des densités et des niveaux de confort variables, selon les « modes d'habiter » (cf. page suivante). Par exemple, Sebkhia et El Mina disposent de logements de moyen-standing sur des zones de très forte densité.

■ ... en l'« **absence de mécanismes appropriés de financement de l'habitat et de l'aménagement urbain** » (cf. MAED, 2010), l'Etat est faiblement présent dans le secteur.

Le Ministère de l'Habitat s'est, dès 1974, doté d'une agence, dont il est l'actionnaire majoritaire : la SOCOGIM, Société de Construction et de Gestion Immobilière. Elle a pour but de favoriser l'accès au logement. Face à l'explosion démographique, elle doit construire vite, et faire baisser le prix du loyer en multipliant l'offre. Pourtant, ses réalisations sont minimales au regard de l'essor de la demande : en dix ans, 12 000 logements ont été construits, et 16 000 parcelles accordées. Progressivement, la Socogim perd sa vocation « sociale », pour finalement être chargée, dans le cadre du PDU, de la construction de 1200 maisons, dont 800 villas de haut et moyen standing, le long du littoral (Socogim plage). La société a finalement laissé son nom aux différents quartiers qu'elle a créés : SOCOGIM K, PS, et plage. En 2010, elle change de nom et devient l'ISKAN. Finalement, le parc immobilier de Nouakchott dépend de l'écrasante majorité d'investisseurs privés.

■ Différents modes d'habiter

L'héritage de la « maison ksourienne »

Très souvent, au centre de la parcelle habitée par une famille maure, un espace est érigé, appelé « hangar », constitué d'une base rectangle en ciment. Les parois sont grillagées, et recouvertes d'un tissu, afin de faire circuler l'air. Ce hangar peut être vu comme une tente pérenne, directement inspirée du mode d'habiter nomade. Sur les côtés de la parcelle, une ou deux pièces, de 20m² en général, peuvent être érigées en guise de chambres. Enfin, dans les angles, la cuisine et les latrines sont installées. Elles peuvent constituer des espaces ouverts, ou bien être construits en tôle. Le tout forme une cour qui peut être délimitée par des murs. Les différentes pièces seront progressivement construites selon les moyens du ménage. Il n'est donc pas rare de trouver des familles entières qui vivent et dorment dans la tente, unique pièce qu'ils ont pu financer.

Une « cour africaine »

Dans les quartiers denses du Cinquième et du Sixième domine l'habitat de cour. Plusieurs familles, généralement négro-mauritaniennes, se partagent ou louent des chambres. Quelle que soit l'ethnie d'origine, l'organisation sociale, en Mauritanie, est principalement basée sur la parenté. Mais, « *contrairement à la tente ménage maure où l'indépendance de la famille restreinte prédomine, l'unité sociale de base chez les négro-mauritaniens est la famille étendue qui regroupe plusieurs ménages* » (Marchesin, 1992). La concession (*galle* en pulaar) est donc commune à plusieurs familles et la cour est partagée. Mais, chaque famille aura son « chez-lui », sa chambre (*sudu* en pulaar). On retrouve également ce mode d'habiter dans de grands appartements, où plusieurs familles, disposant chacun d'un espace personnel, partagent les sanitaires et/ou la cuisine.

La villa comme occidentalisation du mode d'habiter ?

occidentaux qui est en jeu.

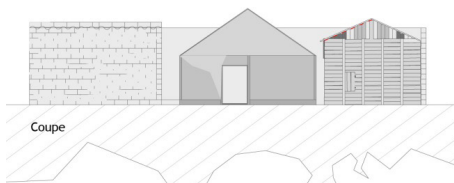
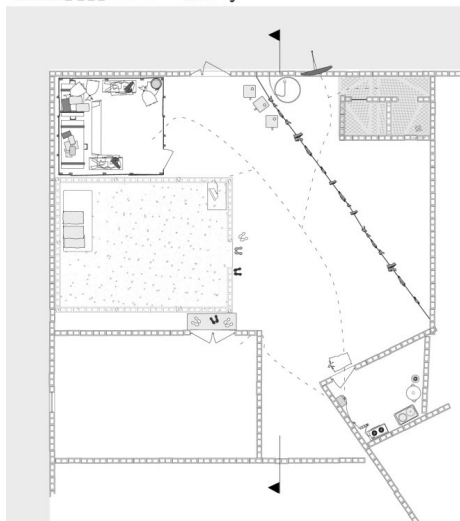
■ Quelques points d'attention

Plus d'habitat que d'habitants

000 par an (MAED, 2010).

La propriété, plus importante que l'équipement

plus, choisir une option supplémentaire : une clôture,



Age, Profession:
23 ans, petite boutique de
tissu avec des amis dans
la qazra d'Arafat.

Situation familiale:
5 filles, 2 garçons, 3
femmes adultes, 1 homme?..
seul le fils travail à
Mutel. Ils n'ont pas
d'argent, des parents
leurs en donnent de temps
à autre.

Trajectoire résidentiel:
Vient de Rosso (Sud du pays), a «fait la gazra» en 1989 sur Arafat, il a reçu un badge d'occupation d'une parcelle.

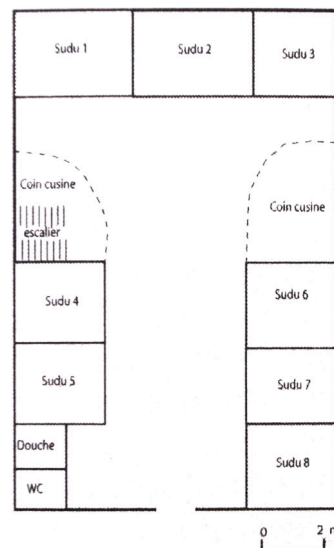
Construction de la maison:
Lorsque qu'il reçu un lot
en 2011, ils ont construit
la clôture et la pièce. Ce
lot était sur
l'emplacement de leurs
ancienne maison plus ou
moins. Ils ont conservé de
leur ancienne maison la
cuisine et la Bråk. Le
Khayma prenait trop de
place.
Remarque: Satisfait de son
bon foncier.

■ *Relevé d'une maison à Tahrile.*

Source : Capdevieille,
2013

*Exemple d'aménagement
d'une concession (galle)
habitée par une famille
halpulaar.*

Source : Choplin, 2009.



Murs attaqués
par le sel autour
d'un champ
de football
improvisé

une chambre ou des latrines. C'est la clôture qui a massivement été choisie, car elle permet de marquer davantage la propriété. Les politiques foncières orientent donc directement les choix des habitants dans la réalisation de leur habitat.

La durabilité des constructions sur un sol halomorphe

Surtout dans les zones de sebkha, les constructions subissent l'attaque du sel, qui ronge les murs. L'étanchéité du bâti et sa résistance au sel constituent donc des contraintes fortes du secteur, qui font l'objet de réflexions permanentes. Certaines maisons sont construites avec des modules anti-salins, ce qui fait considérablement augmenter le prix.

La réticence à construire en hauteur

Il y a très peu d'immeubles en général et rares sont ceux qui dépassent les six étages à Nouakchott. Jusqu'à très récemment, la Banque Mauritanienne pour le Commerce International, avec ses sept étages, était le point culminant de la ville. Pourtant, face à l'enjeu de l'étalement urbain, et des problèmes qu'il pose, la proposition a fréquemment été lancée de densifier la ville. **Cette densification peut passer par une extension verticale, qui ne semble pas faire partie des modes traditionnels d'habitation. En effet, la maison est l'espace d'une seule famille**, la cohabitation ne fait pas partie de la culture. Si le ménage peut gérer économiquement plusieurs étages, des niveaux seront ajoutés. Dans le cas contraire, la maison sera vendue. Ce trait culturel est un facteur qui influe sur la réticence à construire en hauteur. Et au-delà de la dimension culturelle, la législation foncière n'est pas adaptée. Si plusieurs personnes peuvent être propriétaires d'un même terrain, ce dernier reste indivisible. Ainsi, il est très risqué d'entreprendre de construire des immeubles puisqu'il sera impossible de vendre un appartement indépendamment d'un autre : la vente du terrain ne peut se faire que pour l'ensemble de l'immeuble. Pour cette raison, la plupart des immeubles de Nouakchott sont à destination commerciale, vitrine de grandes entreprises (BMCI, SNIM...).

L'habitat et l'image de la ville

Un nouveau centre d'affaire, *Al Khaima City Center*, vient d'ouvrir en plein cœur de la ville, faisant face aux « blocs manivelles », premiers bâtiments construits en 1959. Cet immeuble luxueux préfigure le nouveau visage du centre-ville, appelé à devenir la future vitrine de l'État (Choplin, 2008). Un nouveau plan directeur d'aménagement du centre-ville, adopté le 26 novembre 2006 par le conseil des ministres, prévoit de raser les blocs manivelles de l'avenue Abdel Nasser, pour ériger en lieu et place, cinq immeubles : **la Tour de la Banque**

centrale de Mauritanie, la Tour de la SNIM, la Tour du pétrole, Tour Internet et un grand hôtel (Choplin, 2009). Les chantiers sont cependant loin d'être terminés, seul les travaux de la tour de la SNIM (prévue R+15) ont commencé.

■ La fabrique du vivre-ensemble par l'aménagement d'espaces publics ?

Des lieux de sociabilité mouvants plutôt que des espaces publics aménagés

Il existe très peu d'espaces publics et de parcs à Nouakchott (cf. Partie 3). **Les quelques lieux aménagés à cet effet sont très inégalement fréquentés** : par exemple, derrière les locaux de la Communauté Urbaine, un jardin d'enfants flambant neuf reste souvent désert, tandis que le parc de la mairie de Tevragh Zeina se remplit dès que la chaleur tombe un peu.

Pour autant, les habitants semblent, en majorité, préférer improviser des lieux de sociabilité sur les axes de passage. Femmes allongées devant une boutique, qui discutent et préparent le thé ; hommes installés à même le sable qui jouent aux dames ; petits commerces et ateliers divers – cordonniers, vendeurs de cartes téléphoniques – montés à l'ombre d'un arbre d'une

Se rencontrer et échanger dans la rue



Le parc devant les locaux de la CUN



grande avenue. L'**arbre** ou plutôt l'ombre que renvoient les rares arbres de la capitale, est d'ailleurs le **lieu de sociabilité par excellence**.

Il est également significatif que l'on ne parle pas de places publiques, mais seulement de « carrefours » ou de « points-ronds », qui renvoient à la notion de circulation. Dans les quartiers plus centraux, **la rue se meut en lieu de rencontre le soir**, comblant le déficit d'espace public. Sur les grands axes, les snacks s'alignent et les jeunes circulent. Le boulevard du Général De Gaulle s'apparente à un grand « paseo » : l'espace déambulatoire est devenu un lieu de rencontre. Jeunes et moins jeunes déambulent ainsi le long de la « Corniche » (surnom donné à l'avenue qui rejoint le Stade Olympique). Il devient un espace d'ostentation, car c'est là qu'on vient montrer sa voiture et plus généralement se montrer. **Par manque d'espaces de sociabilité, les jeunes s'inventent donc des lieux de sociabilité en mouvement** (Choplin, 2009).

Un usage plus ou moins intense de l'espace public selon les quartiers

C'est surtout dans les 5^{ème} et 6^{ème} arrondissements (Sebkha, el Mina), **les quartiers plutôt habités par les negro-mauritaniens**, que l'on observe un **usage plus intensif de la rue**. Celle-ci est progressivement « semi-privatisée » par les familles, devenant une extension linéaire de la cour qui est investie pour discuter, manger et écouter de la musique, célébrer des moments importants (baptêmes, mariages, deuils). La **rue** devient alors un **espace polyfonctionnel aux appropriations non exclusives**.

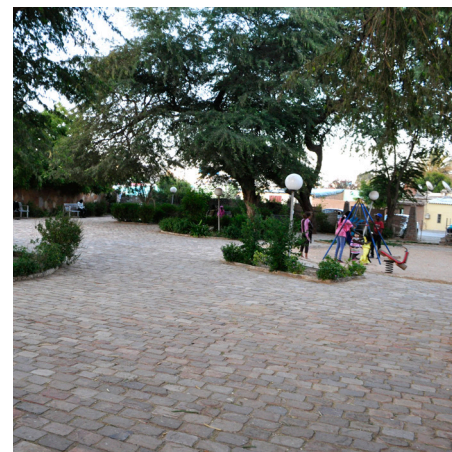
Il n'en va pas de même dans **les quartiers plutôt habités par les populations d'origine maure**, où la **sociabilité demeure fortement liée au cercle privé et dans des lieux fermés**. Les Maures circulent de maisons en maisons comme ils le faisaient autrefois de tentes en tentes dans les campements, démontrant une sociabilité plus « domestique » (Choplin, 2009)

Les marchés et les mosquées : de véritables espaces de socialisation

L'espace religieux est un des épicentres de la vie sociale à Nouakchott. La ville compte plus de 1 000 mosquées. Si leur construction et leur gestion est théoriquement confiée aux communes, celles-ci sont très largement dépassées par les initiatives privées, conduisant à une « *anarchie totale de leur développement* » (cf. PDC Ksar). Plusieurs communes déclarent la nécessité d'une plus grande planification de ces espaces (cf. PDC).

Si le marché est un espace structurant de l'économie

*Le parc à côté
de la mairie de
Tevragh Zeina*



*Dans les rues de
Sebkha*



Marché 5^{ème}



*(Page ci-contre)
Habitat et espace public dans la zone
nord de Dar Naim entre planification
et occupations illégales*

Nouakchottoise (cf. Partie 2.4), il l'est tout autant pour la vie sociale des Nouakchottois. Il est le point de rencontre de tous les habitants, qui viennent acheter mais aussi échanger les dernières nouvelles, et se tenir au courant des dernières rumeurs qui circulent. **Puisqu'il fait l'objet d'une fréquentation presque quotidienne, surtout pour les femmes, chacun y a ses habitudes, ses repères et ses connaissances**. Il est donc le territoire privilégié de création et d'entretien des réseaux interpersonnels.



© en Haut !

Mobilité

4.4

La ville s'est développée en étoile autour de quatre axes structurants reliant Nouakchott aux villes de l'intérieur et aux pays voisins : la route de Rosso vers le Sénégal, la route de l'Espoir vers le Mali, la route d'Atar vers le Nord-Est, et plus récemment la route de Nouadhibou vers le Sahara Occidental. Toutes ces routes convergent vers le carrefour Madrid. Cependant, ce développement tentaculaire a eu lieu de manière non planifiée, entraînant un déficit d'infrastructures de transport à l'intérieur de la ville, en partie responsable de la difficulté de se déplacer à Nouakchott aujourd'hui.

Nouakchott est pourtant un carrefour intense de communication au niveau international, notamment grâce à son aéroport international, qui lui permet d'être reliée à Casablanca, Paris, Dakar, Tunis, Las Palmas, Bamako, Cotonou, Conakry, Abidjan, Brazzaville, Alger et Istanbul. Dès lors, le déplacement d'un continent à un autre se révèle, dans une certaine mesure, plus aisé que la traversée de quelques communes.

■ La mobilité à Nouakchott (cf. Diagana, 2010)

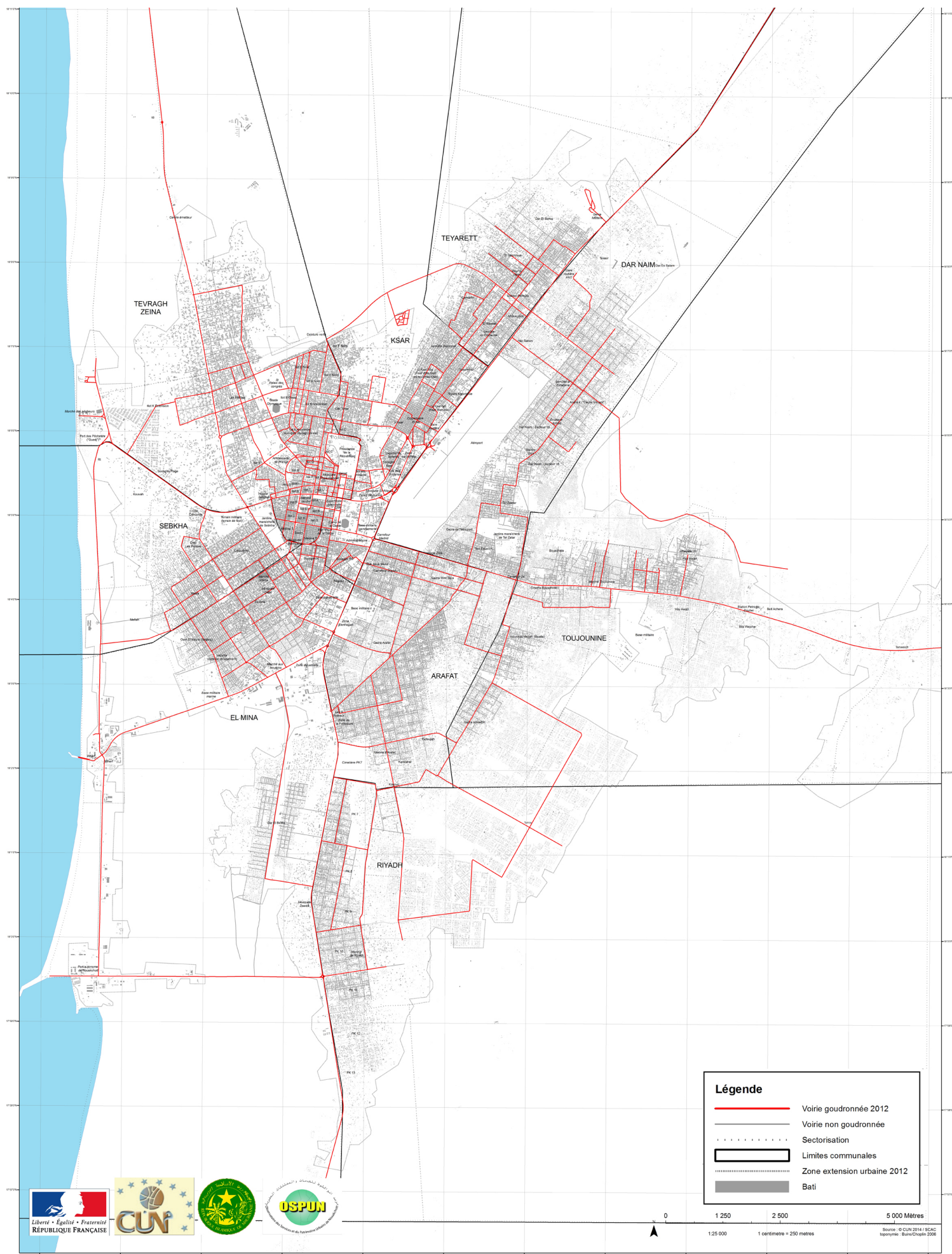
A ses débuts, Nouakchott était une ville où l'on pouvait circuler à pied. Très vite, l'explosion démographique a engendré un étalement spatial, créant un besoin de mobilité. A cette fin, l'Etat a créé, en 1975, la Société des Transports Publics de Nouakchott (STPN). Elle dessert un périmètre restreint selon un axe Nord-Est / Sud-Ouest, (Teyarett-El Mina), desservi par une vingtaine de bus.

Mais, les changements sont trop rapides, et la demande en mobilité explose, en capacité (nombre de passagers), et en extension (étalement urbain). **Quatre ans après sa mise en service, dans l'incapacité matérielle d'accompagner la croissance de la ville, la STPN met fin à son monopole.** Si, au départ, les nouveaux acteurs privés ne sont pas autorisés à intervenir sur les territoires desservis par la STPN (zone la plus rentable), le secteur est complètement libéralisé en 1986.

Ces acteurs se structurent en différentes fédérations. La plus puissante est la **Fédération Nationale des Transporteurs**, réunie en un **Bureau National du Transport**. Ce bureau fonctionne comme une autorité régulatrice puisqu'il organise des « **tours de rôle** » : aux gares routières, des « agents » du BNT **répartissent les passagers selon l'ordre d'arrivée, et leur destination**. La fédération a su, dans une certaine mesure, accompagner la croissance de la ville, en créant de nouvelles lignes vers les périphéries, dès que la demande devenait assez importante. **Si les populations pouvaient être lésées car elles ne choisissaient pas leur transporteurs, ce système permettait d'organiser les flux et la desserte d'un grand nombre de destinations.** Pour fonctionner, le BNT collectait la taxe d'exploitation auprès des chauffeurs de taxi, dont il devait reverser une partie à l'Etat.

C'est en partie ce manque de transparence financière qui a conduit à la **réforme de 2006**, ordonnant la **dissolution de ce bureau**. Si les prix du transport ont immédiatement chuté de 30%, la disparition du BNT a aussi entraîné la désorganisation du secteur, et laisse le champ libre à l'émergence des logiques individuelles d'exploitation. **Chaque transporteur décide seul de son itinéraire**, selon le seul critère de rentabilité (garantie de remplissage du véhicule, distance). La qualité de la mobilité se voit donc fortement dégradée.

En 2011, la nouvelle loi d'Orientation et d'Organisation du Transport, porte la création de la **Société de Transport Public**, chargée d'organiser un réseau de **douze lignes intra-urbaines de bus**. Elle a également mis en place l'Autorité d'Organisation et de Régulation du Transport (AORTR) qui se charge, entre autre, de la surveillance des prix pratiqués par les transporteurs et de la bonne délivrance des permis de conduire des taxis, ainsi que de la perception des taxes des gares routières. Depuis 2013, les transports bénéficient de l'appui de l'Union Européenne, à travers un **programme d'Appui Institutionnel au Secteur des Transports**. Par ailleurs, la CUN et l'OSPUN, avec le concours de plusieurs bureaux d'étude, a lancé une grande étude sur la mobilité urbaine. Elle est en



cours de réalisation et devrait livrer ses résultats dans les prochains mois.

En termes de gouvernance, la loi sur la décentralisation a paradoxalement enlevé aux communes leurs prérogatives sur la **gestion des gares routières**. Depuis cette date, **les taxes reviennent donc à l'Etat**, ce qui représente un gros manque à gagner pour les communes. Par ailleurs, depuis 2001, la CUN s'est vue transférer la gestion et l'exploitation des infrastructures de transport urbain mais dispose de moyens limités pour assurer ces nouvelles tâches.

■ Les moyens de transport

Nouakchott est le **territoire de la voiture**, et l'activité circulatoire est pleinement **inscrite** dans la culture nouakchottoise (cf. partie 3 et 4.4.). Ici, **très peu de deux-roues motorisés circulent**. On notera l'apparition récente mais discrète du **vélo**. L'achat d'un véhicule personnel reste cher puisque le pays, en plus d'être obligé **d'importer l'intégralité des véhicules et d'appliquer des tarifs de dédouanement très élevés**. La majorité des habitants a donc recours aux transports collectifs.

Les taxis sont le principal moyen pour se déplacer dans la ville. Les taxis « officiels » sont reconnaissables à la couleur jaune de leur véhicule. Depuis 2011, les mauritaniens et les résidents étranger résidents légalement en Mauritanie (c'est-à-dire, possédant une carte de séjour en règle) sont autorisés à exercer leur métier s'ils possèdent un **permis vert** délivré par le Groupement de Gestion de la Sécurité de la Route (GGSRR). Cette nouvelle règle a conduit à un grand déficit de *taximan* puisque, d'une part, les chauffeurs de la sous-région, souvent installés à Nouakchott sans avoir de carte de séjour, constituaient une part très importante de l'offre et que, d'autre part, le coup (élevé semble-t-il) d'obtention du permis vert, a découragé un bon nombre de candidats à l'exercice de cette profession. D'autres véhicules, non officiels (souvent des *Mercedes*) viennent, dans une certaine mesure, pallier ce déficit, mais la hausse du nombre de contrôles de police a également fait chuter leur effectif. Le prix moyen de la course en centre-ville est entre **200 et 400 UM**. Tous les taxis ont des circuits plus ou moins définis, sur les axes les plus rentables, entraînant **une forte disparité dans l'accès à la mobilité**. Sur les principaux axes (routes nationales), on observe des « taxis tout droit », de vieux véhicules tournant difficilement, qui permettent aux populations de Ryadh ou Toujounine de relier le centre-ville pour une somme très faible. Lors des heures de pointe, il est très difficile de trouver un véhicule disponible.

Taxi et voitures



Minibus



Charette



Vélo



Par ailleurs, il existe des **minibus collectifs**, mais ils desservent uniquement les périphéries tôt le matin. Enfin, en 2010, la Société Nationale du Transport a mis en circulation **une soixantaine de bus**, bus grâce à un prêt de la coopération iranienne. Depuis 2013, certains bus proviennent de la RATP (Paris). Malgré cet effort, les bus sont mal entretenus et manquent de pièces de rechange. Le parc des bus reste, dans tous les cas, bien en deçà des besoins réels (cf. Barrada, 2012). Ils ont été organisés en 12 lignes, à **50 UM** le trajet, qui organisent les liaisons entre le centre et la plupart des périphéries. La qualité du service (horaires très peu visibles et respectées, non-respect des itinéraires) présente un handicap majeur pour le développement de cette activité. Ces bus sont une source supplémentaire d'embouteillage aux heures de pointe car ils ne disposent pas de voies dédiées. D'après les PDC, il existe des lignes de **minibus informelles** qui assurent les déplacements entre les communes, par exemple, la ligne Arafat-Tarhile.

L'offre de transport collectif est donc majoritairement privée, mais ne fait l'objet d'aucune organisation par une fédération, ni d'aucun contrôle.

■ Les infrastructures

Bien qu'il se soit considérablement développé ces dernières années, le réseau de **voies goudronnées reste insuffisant**, surtout dans les nouvelles franges urbaines, où l'urbanisation est récente. Même dans le centre-ville, **le réseau goudronné est discontinu**. L'extension et l'entretien de la voirie apparaissent donc comme une priorité d'action, qui peut pleinement participer au développement économique de la ville. Par ailleurs, **la liaison Est-Ouest** est particulièrement **difficile** : un seul axe permet de relier les populations de Toujounine et Dar Naïm au quartier Capitale, du fait de **l'aéroport qui isole la partie Nord-Est** de la ville, et de l'orientation de l'extension urbaine. Celle-ci s'organise vers l'Est, le long de la route de l'Espoir. L'ensablement de l'espace latéral des voies ainsi que les fréquentes inondations rendent très régulièrement les routes impraticables.

La **construction de voiries est cependant en plein essor**, comme en témoignent les nombreux chantiers qui fleurissent dans la ville. Par exemple, la **route de la Résistance**, inaugurée en 2010, qui relie les communes de Dar Naïm, Toujounine et, depuis peu, Riyadh, permet de dégager la route de l'Espoir, désenclaver les quartiers Nord, et de faire un premier réseau périphérique permettant de contourner la ville.

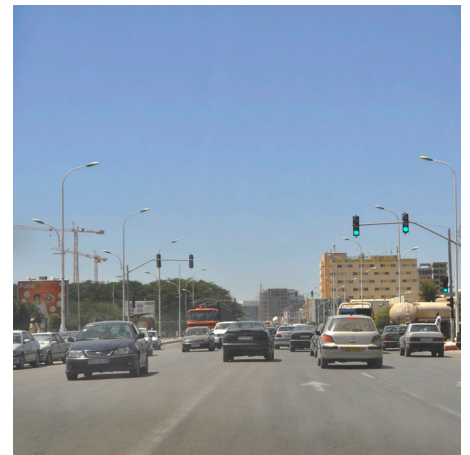
Pistes



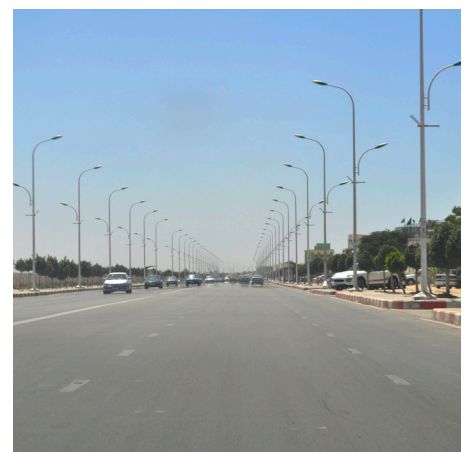
Voirie goudronnée
secondaire



Grands axes



Grands axes



Concernant les « **gares** » routières, Nouakchott ne dispose pas de lieux qui regrouperaient l'ensemble du trafic national et international. Quatre lieux, situés en périphérie, le long des axes routiers, font office de « **gares** » pour **desservir les villes voisines**. On en trouve une **sur la route de Rosso** pour les véhicules desservant le sud ; une **gare à la sortie Toujounine** qui dessert les villes de l'est ; une autre au centre du 5^e arrondissement, appelé « **garage Nouadhibou** » d'où partent les pick-up en direction de la seconde ville du pays ; enfin, la gare routière *Litihadiye*, à Dar Naïm, qui dessert les wilayas du nord.

A l'intérieur de la ville, il existe une multitude d'espaces, inégalement aménagés, où se regroupent les taxis et les bus, bloquant souvent la circulation : marché capitale, derrière la polyclinique, etc. Toutes les communes ont exprimé le besoin urgent d'aménager des **gares** (cf. PDC), requête redoublée par la loi de 2011 qui en fait une priorité d'action. Les quelques **gares** aménagées sont le fait d'initiatives privées, mais n'ont pas fait l'objet de recensement. Elles offrent un certain niveau de service, tel que la gestion des bagages, une buvette, une grille tarifaire précise.

Enfin, pour la **circulation piétonne**, il n'existe que très peu de voies dédiées. Les quelques trottoirs construits servent plutôt à faire obstacle au stationnement des véhicules, à circuler pendant les périodes d'inondation (construction en hauteur), plutôt qu'à permettre de longues balades. Il n'existe pas de passages cloutés. Les abords des grands axes ne sont pas du tout aménagés pour la sécurité de celui qui se promène.

■ Un réseau en construction, une circulation peu fluide

Deux contraintes majeures peuvent être relevées : d'abord, la ville est **très étendue**, ce qui rend difficile la mobilité de tous. Cette extension implique des **coûts très élevés**. Par ailleurs, elle implique un **budget-temps considérable** pour les habitants de ces périphéries, d'autant plus que le prix du transport augmente avec la distance. Cette contrainte de la mobilité explique en partie les stratégies foncières des populations recasées, qui ont eu tendance à relouer les parcelles dont ils ont été bénéficiaires, afin de se réinstaller dans des zones plus centrales, plus accessibles. Cette stratégie est source d'économie de temps et d'argent pour les ménages.

Par ailleurs, la **manière dont les habitants circulent** ne facilite pas la fluidité globale du réseau : les transports

Problèmes de manutention de la voirie à cause du mouvement des dunes



Gare routière



Transport de fortune



En attente d'un taxi



(Page ci-contre)

Circulation et activités le long la rue vers Rosso

collectifs n'ont, par exemple, **pas de points d'arrêts définis**. Un usager peut espérer embarquer dans un taxi à n'importe quel point de la ville, par un signe de la main au chauffeur, qui s'arrêtera ou non selon sa convenance. De même, un passager peut demander à descendre à n'importe quel point du parcours. Ces arrêts fréquents et aléatoires témoignent de la flexibilité du système, au détriment d'autres atouts (fluidité, rapidité, etc.). De plus, la conduite se fait souvent sans observation des règles de circulation : conduire à contresens, doubler sur la droite, s'arrêter en pleine voie, sont autant de comportements qui font pleinement partie des pratiques routières nouakchottoises.

La deuxième contrainte du réseau nouakchottois est le **fort degré de congestion** pendant la majeure partie de la journée (cf. carte des points de congestion de l'Atlas des Infrastructures urbaines de Nouakchott, CUN/Gret, 2011). Si le faible taux de routes goudronnées et le manque d'entretien de celles-ci (raisons techniques) participent de la mauvaise circulation, d'autres facteurs alimentent le phénomène.

En général, les nombreuses **occupations illégales du domaine public** et précisément des abords immédiats de la voirie ralentissent le trafic, surtout à proximité des zones de marché.

La **concentration des activités administratives, économiques et sociales dans le quartier capitale** (Tevragh Zeina, Ksar) oblige au transfert quotidien de

milliers de Nouakchottois de la périphérie vers le centre. Ils se déplacent presque tous au même moment, et se dirigent vers les mêmes destinations. **Ces migrations pendulaires massives provoquent une saturation continue du réseau de transport**. Cette concentration des activités résulte d'un manque de planification urbaine, qui a empêché une réflexion sur la territorialisation des activités. Dès lors, les problèmes de mobilité pourraient-ils trouver une « voie de secours » à travers une **réflexion sur les nouvelles centralités à Nouakchott**? On pourrait également imaginer une polynucléarité de la ville permettant d'anticiper son expansion au cours des années à venir ?

Enfin, la **libération du centre-ville du transit interrégional** par la **création de rocades** permettant son contournement, est une proposition avancée depuis plus de dix ans (SDAU de 2003, Plan de Déplacement de Nouakchott de 2006, étude Transitec). Par exemple, une « route de Bamako », reliant le port de l'Amitié à la route de l'Espoir, permettrait de faciliter la circulation des camions de marchandise en partance pour le Mali. Certains tronçons de voirie récemment construits peuvent être considérés comme une tentative de mise en œuvre de cette rocade (route de la résistance), mais la réalisation d'une ceinture globale reste encore en suspens. La contrainte majeure réside dans la **croissance urbaine non planifiée, qui rend obsolètes les tracés retenus dès leur parution**. Cette dynamique pose plus largement le problème de l'extension sans limite de la voirie dans ces nouvelles zones.



© en Haut !

PARTIE V

Nouakchott de demain



5.1 Muter, planifier et vivre ensemble

Nouakchott doit, à l'avenir, relever de très nombreux **défis** (cf. Partie 3, 4, 5). Mais, la ville dispose aussi de multiples **atouts**, qu'il convient de mettre davantage en valeur : site littoral intéressant, situation géographique stratégique entre plusieurs aires culturelles et réseaux d'échanges, population jeune, ouverte sur le monde, flexible et adaptable, secteur informel florissant, paysages remarquables de mer et de dunes.

Quelles stratégies de planification urbaine et quels projets urbains novateurs permettraient d'envisager plus sereinement le futur ? A quel horizon planifier ? A **court terme**, il est urgent de mettre en place des mesures techniques afin de limiter les premiers effets du changement climatique, mais, il est également nécessaire d'envisager un **horizon stratégique un peu plus lointain**, à horizon 15 ans, afin de préparer la ville à affronter les transformations à venir, sachant que d'autres enjeux s'avèrent tout aussi importants : améliorer la gouvernance urbaine, élaborer une meilleure gestion et planification de l'agglomération, tout cela dans le but de favoriser le vivre ensemble.

Pour réfléchir au futur de la ville, **trois grandes orientations stratégiques sont proposées** :

1. Quelles mutations face aux risques et aux vulnérabilités ?

Les zones à risques. Il conviendra de proposer des espaces sur lesquels repenser le développement urbain de Nouakchott. Comment gérer les zones à risques ? Faut-il aménager ? Déplacer ? Reconvertir ? Quels types



d'activité proposer et sur quels espaces ?

Les défis du **changement climatique** peuvent être envisagés comme de nouvelles opportunités urbaines. La culture nomade offre peut-être des réponses dans les capacités d'adaptation de sa population, dans les valeurs de mobilité et d'imprévisibilité érigées en mode de vie. Comment mobiliser cette aptitude à changer et à s'adapter pour en faire un atout permettant la résilience et non un obstacle à une urbanisation rationnelle ?

2. Quelle planification pour quelle métropole en devenir ?

Positionnement à l'échelle régionale et internationale

Quel rôle pour Nouakchott dans la région, en Mauritanie et à l'échelle du continent ? Doit-elle accueillir toujours plus de population ou faut-il envisager un rééquilibrage avec les autres villes du pays ? Si oui, comment cela est-il possible ? Cela pose la question de l'avenir du port et de son articulation avec l'autre grand port à Nouadhibou. Quelle vocation attribuer au littoral ? Comment le reconnecter à la ville ? On peut aussi s'interroger sur les retombées du déplacement de l'aéroport : que faire de l'espace laissé béant en centre-ville ?

Outils et méthodes pour planifier la ville à l'échelle intra-urbaine. Nouakchott est une ville dont les paysages et les habitants sont en changement et en mouvement permanent. La population vit au jour le jour et l'espace est perçu comme infini. Cette manière éphémère et instable de vivre et de faire la ville remet en question les outils classiques de planification. Une autre planification est-elle

possible ? Quelle méthode inventer pour appréhender une ville qui s'étale tel un campement ? Quels outils mettre en place pour mieux exploiter la richesse foncière ? Une réflexion devra parallèlement être menée sur le rôle essentiel de la bonne gouvernance comme condition nécessaire à la réussite des projets.

3. Comment fabriquer le vivre ensemble ?

Donner de la grandeur à Nouakchott et en faire une capitale désirable. Les habitants avouent souvent ne pas être fiers de leur capitale. Comment transformer cet espace urbain sans âme en une capitale à la hauteur de son statut et de son futur rôle de métropole d'Afrique ? Quel rayonnement international de Nouakchott ? Quelle vocation donner aux espaces vides (centre-ville, littoral, jardins maraîchers, actuel aéroport et actuelle université, anciens blocs manivelles sur l'avenue Abdel Nasser) ? Comment créer de la qualité urbaine ?

Espaces publics et identité urbaine partagée. Les lieux de sociabilité manquent cruellement. Rares sont les événements et équipements culturels et sportifs. Des pratiques urbaines émergent néanmoins (fréquentation récente de la plage, des terrasses, du stade). Comment accompagner la construction de l'identité urbaine par des moments et des lieux fédérateurs ? Quel espace entre la culture nomade et la culture sédentaire dans la ville ? Quels lieux pourraient devenir des points de suture et faire le lien entre tous les habitants ? Quels espaces publics et infrastructures imaginer pour permettre la rencontre et renforcer l'appartenance à la capitale, et par extension à l'identité mauritanienne ?

5.2 Des grands projets à venir

Les activités économiques et politiques se concentrent dans un carré restreint du centre-ville, ce qui pose la question de la nécessité de **créer de nouvelles centralités à Nouakchott**. En effet, cette polarisation entraîne un certain nombre de difficultés. D'abord, elle provoque quotidiennement des migrations pendulaires massives, qui rendent difficiles la circulation dans la capitale. Rééquilibrer la ville signifie donc aussi **fluidifier le transport**. Cela permettrait également d'**atténuer les inégalités d'accès** au travail, aux services publics, et aux biens de consommation pour les habitants de la périphérie. Dès lors, quelles zones ont le potentiel pour devenir de nouveaux pôles ? Sur quelles activités faire reposer leur attractivité ? On note par exemple une perte de vitesse du quartier capitale, concurrencé par d'autres centralités commerciales (marchés 5^{ème} et 6^{ème}).

La question des pôles et des centralités se pose également à l'échelle du pays, avec le développement des **villes secondaires**. La macrocéphalie de Nouakchott se joue à tous les niveaux : population, politique, économie, service, etc. Quelle stratégie adopter pour limiter cet effet primatial, voire inverser la tendance ?

■ Les grands projets au Nord de la ville

La construction d'un **Nouvel Aéroport International** a été actée par décision du Conseil des Ministres, le 13 octobre 2011, et les travaux ont débuté un mois plus tard. Situé sur la route de Nouadhibou, à une trentaine de kilomètres de la ville, il devra permettre d'accueillir un à deux millions



Maquettes du nouvel aéroport de Nouakchott

Source : <http://actu.cridem.org/news/article/642088>, <http://www.noorinfo.com/>



de passagers par an. Le projet repose sur un partenariat public-privé, sous la supervision du Ministère du Transport et de l'Équipement. C'est la société privée qui finance la grande majorité des travaux. En contrepartie, celle-ci recevrait 451 ha de terrains constructibles à Nouakchott (cf. Ministre de l'Équipement et du Transport, interview du 19 décembre 2013, www.noorinfo.com). Selon différentes sources, il s'agirait d'une partie des terres de l'ancienne ceinture verte de Tervagh Zeina, ainsi que de la moitié des terrains de l'actuel aéroport.

Par ailleurs, la **nouvelle Université de Nouakchott** est également en cours de construction sur le même axe Nouakchott-Nouadhibou, à la sortie de la ville. D'un coût global de 38 millions de dollars, cette nouvelle Université des Sciences, des Technologies et de Médecine est quasiment achevée. Les bâtiments ont déjà été réceptionnés et certains départements devraient faire leur rentrée en septembre prochain. Conçue sur le modèle du **campus** (infrastructures scolaires, logements, équipements culturels), elle viendra remplacer l'actuelle Université du centre-ville de Nouakchott, actuellement fréquentée par près de 17 000 étudiants. La nouvelle faculté s'étend sur une surface de 9km², entre Tervagh-Zeina et Teyarett. Le déplacement régulier de milliers d'étudiants entre Nouakchott et ce campus excentré, en périphérie de la ville, est d'ores et déjà un problème sur lequel il est nécessaire de se pencher.

L'arrivée imminente de ces deux grands projets a alimenté différentes stratégies spéculatives dans la partie Nord-Ouest de la capitale. Cette effervescence a conduit à une occupation complète du littoral, entre la sortie de la ville et la zone d'influence du nouvel aéroport, par des investisseurs étrangers.

Par exemple, plusieurs centaines d'hectares du littoral ont été attribuées à la société Qatar Diar, une filiale du fonds souverain du Qatar, à quelques kilomètres au nord de Nouakchott. Celle-ci envisage la création d'un immense complexe touristique de luxe. Prévu depuis 2006, ce projet de 400 millions d'euros intitulé **Nouakchott New Town** n'a pourtant toujours pas commencé. En effet, la société a posé comme condition préalable la fourniture du site en eau et en électricité. En attendant que ces réseaux arrivent, les terrains restent non valorisés.

A quelques dizaines de mètres, un autre projet de ville nouvelle a commencé à sortir de terre : **Ribat El-Bahr** (« rempart de la mer »). Une surface de 600 ha a été achetée par un groupe privé koweïtien, qui projette d'y aménager un quartier de luxe, composé de villas, d'hôtels, d'un centre commercial moderne, d'infrastructures de sport et de loisirs, ainsi que d'espaces réservés pour les



■ La nouvelle Université

Ribat El-Bahr (« rempart de la mer ») ■



bureaux et d'autres services. Ce programme immobilier à vocation touristique, conçu pour accueillir 50 000 personnes, est financé par différents partenaires arabes, dont la Banque Islamique de Développement (BID). Les travaux ont démarré en 2010, mais sont, aujourd'hui au point mort. Les références urbanistiques de ce projet sont clairement inspirées de la ville de Dubaï (cf. liens bibliographie).

■ Chami, ville nouvelle au milieu du désert

Située à mi-chemin entre Nouakchott et Nouadhibou, Chami est une ville nouvelle, ainsi qu'une nouvelle moughaata, créée ex-nihilo, par un décret du conseil des ministres du 22 juin 2011. L'idée est de créer une ville moderne, avec une composante environnementale forte.

Il s'agit de **peupler et d'organiser cette zone avant qu'elle ne soit occupée illégalement** (entretien I. Diagana, mars 2014). En effet, la bande littorale entre Nouakchott et Nouadhibou est déjà très sollicitée : aéroport, université, projets balnéaires, mais aussi mines d'or (Tasiast). Cela a conduit à l'augmentation des flux le long de cet axe. Il semble donc nécessaire d'anticiper l'organisation de cet espace qui est pour l'heure, une zone de passage. Par ailleurs, le projet permet de **regrouper dans un même lieu des populations éparpillées**, ce qui facilite la délivrance des services essentiels (entretien directeur de l'urbanisme, mars 2014).

La société ISKAN a procédé à l'attribution des terrains

à différents particuliers. Une cinquantaine d'unités de logement (22 logements haut standing, 12 logements collectifs et 8 logements moyen standing) ont déjà été construits, ainsi qu'une préfecture, des écoles, un poste de santé et un commissariat de police. Le MEDD a élaboré un plan de mise en œuvre d'une ceinture verte, sur une superficie de 277 ha dès 2012. Par ailleurs, il est envisagé d'installer des centrales éoliennes, ainsi qu'un éclairage solaire.

La ville se trouve à proximité du **Parc National du Banc d'Arguin**, site classé au patrimoine mondial de l'Unesco, ce qui pose donc des contraintes fortes à son développement. Un diagnostic territorial a été lancé par la structure qui assure la gestion du parc, afin de mesurer les impacts potentiels de Chami sur celui-ci, et de la forte augmentation de la pêche industrielle dans cette zone pourtant protégée.

■ La Zone franche de Nouadhibou : vers un rééquilibrage régional ?

A 465 km de Nouakchott, la ville de Nouadhibou est passée sous le statut de zone franche le 2 janvier 2013. Ce régime est applicable sur une superficie qui correspond à la ville actuelle, dans un rayon de 55km. Y sont donc intégrés, une partie de la presqu'île du Cap Blanc, la baie qui porte son nom, ainsi que le périmètre maritime limitrophe jusqu'à 4 km au large des côtes (cf. Journal *Deyar*, le 23 juin 2013). L'objectif est **de promouvoir les investissements directs étrangers et nationaux, grâce à un cadre juridique**

Vue aérienne de Chami

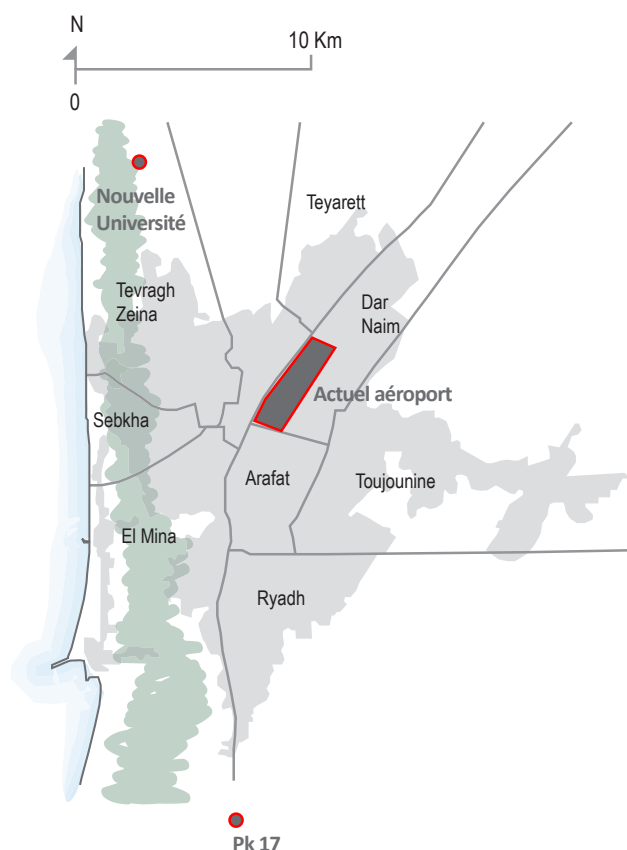


© en Haut !

et institutionnel incitatif. Cela passe notamment par de larges facilités fiscales, douanières et monétaires, ainsi que la création d'un guichet unique centralisant l'ensemble des procédures de création, d'enregistrement et d'agrément. Une « Autorité » a également été mise en place, et fait office d'agence de développement local.

A l'inverse de multiples zones franches caractérisées par leur enclavement, celle de Nouadhibou entend s'insérer dans le tissu socioéconomique et environnemental de la région. Il s'agit de **transformer la ville en un pôle de développement régional en la définissant comme zone économique prioritaire.** Le projet entend s'appuyer sur les nombreuses infrastructures de pêche existantes pour créer un pôle halieutique. Il en va de même pour le commerce du fer, Nouadhibou étant doté du seul terminal portuaire directement relié aux mines de Zouérate. Cependant, depuis son lancement, la zone franche n'a pas attiré autant d'investisseurs qu'elle aurait souhaités.

Cependant, tous ces projets vont dans le sens d'une **littoralisation du pays**, phénomène accéléré par la route qui relie désormais le Maroc au Sénégal. Par ailleurs, ils sont le signe que Nouakchott est en train de se doter des différents attributs fonctionnels d'une **grande métropole régionale, en utilisant de manière stratégique son espace maritime** : pour preuve, d'importants efforts sont consentis dans l'extension (port de Nouadhibou), le réaménagement (port de l'Amitié), mais aussi la création de ports (nouveau port de pêche artisanale à PK 60). Nouakchott est donc actuellement un hub en construction.



5.3 Quel futur pour certaines zones ?

■ Le projet PK 17 : externaliser l'activité agricole

Il s'agit de **transférer l'intégralité des jardins maraîchers et de l'activité agricole de la capitale**, au Sud, à l'extérieur de la ville, au Point Kilométrique 17. L'Etat entend aménager une surface à cet effet, afin de centraliser la production et s'extraire des contraintes posées par l'agriculture en ville. De nombreuses incertitudes entourent ce projet, rendu public il y a plus de trois ans, mais dont les modalités restent, semble-t-il, à définir.

Le transfert des activités nécessite également le **transfert des hommes**. Quelle organisation sera retenue ? Aménager des zones résidentielles pour les agriculteurs à proximité du nouveau périmètre ? Dans le cas contraire, comment organiser le déplacement quotidien de milliers de travailleurs, venant des quatre coins de la capitale ? Par ailleurs, le projet ne va-t-il pas provoquer une extension de la ville vers le Sud, et poser de nouveaux défis d'aménagement urbain ? Enfin, cette délocalisation va briser la **dynamique du circuit court**, sur laquelle reposait l'ensemble de la production agricole nouakchottoise. Du jardin au marché, une chaîne d'acteurs, souvent liés entre eux par des relations de famille ou de voisinage, vivait de cette activité. Ces maillons sont amenés à disparaître dans cette nouvelle configuration.

Par ailleurs, les jardins maraîchers de Nouakchott deviennent des espaces à reconverter, ce qui soulève deux niveaux de questions. D'abord, **à qui reviendra le foncier libéré dans la ville** ? Puisque les attributions de



■ Vue aérienne de l'actuel aéroport

Le port de pêcheurs et les constructions sur le cordon dunaire ■



terres dans les jardins se sont faites sans régularisation, les agriculteurs conserveront-ils leurs parcelles ? Ce projet n'est-il pas l'occasion privilégiée pour doter les communes de ressources foncières propres ? Ensuite, il est nécessaire de réfléchir **aux nouvelles fonctions de ces espaces libérés**. L'agriculture joue un rôle important dans le développement économique et social d'une ville, malgré les contraintes du secteur (pression foncière, manque d'eau). Mais elle permet également de former des **espaces de respiration**, de petits « **poumons verts** », au sein du tissu urbain.

Une des pistes pourrait donc consister à conserver les atouts de ces espaces verts, en les utilisant non plus à des fins productives (agriculture) mais récréatives (parcs) ? Dans cette perspective, la **grande palmeraie du 5^e arrondissement** pourrait par exemple devenir un espace privilégié de détente ? Ombragé grâce à de hauts palmiers, il présente de nombreuses qualités pour devenir un cadre de promenade agréable. Malheureusement, cette palmeraie s'est détériorée ces dernières années (ordures, arbres coupés), et est devenu l'un des endroits les moins sûrs de la ville.

■ Les zones à risques

Nouakchott est soumise à différents risques (surtout liés à l'eau - cf. partie 4.1) qui imposent de réfléchir au devenir des espaces concernés : il a fréquemment été suggéré de procéder à un **zonage de la ville**, afin de **définir des périmètres constructibles** en fonction de l'intensité de ces risques. Cela peut conduire au transfert d'un nombre important d'habitants, et implique de réfléchir au lieu et aux modalités d'aménagement de nouvelles zones d'accueil.

Certaines zones peuvent potentiellement être protégées ou réaménagées afin de réduire les risques et d'éviter les déplacements : un projet est mis en œuvre dans ce sens dans le quartier de **Socogim PS**, un des plus durement touchés par les inondations d'octobre 2013. Une **expérience pilote est actuellement testée sur 5 ha**. Elle fait suite à une étude menée par le bureau IRCC, qui a identifié la présence d'un **bouchon argileux naturel** dans le sous-sol, découverte qui débouche sur une nouvelle compréhension du phénomène de résurgence des nappes. Celles-ci seraient, dans cette zone, artificiellement créées, suite au remblayage du sol par les habitants lors de la construction de leurs maisons. Les eaux des ménages (fuites d'eau potable, eaux usées) se déversent dans cette poche, et se retrouvent coincées entre le bouchon argileux et le remblai. Elles ne sont pas en contact avec les nappes salées plus souterraines. Le projet consiste

donc à **drainer cette poche d'eau artificiellement créée, terrasser à nouveau et subventionner de nouvelles fosses septiques étanches**. Si l'expérience est concluante et que les résurgences diminuent ou disparaissent, il est prévu d'étendre l'opération à l'ensemble du quartier.

Par ailleurs, l'augmentation de la fréquence des inondations, et de la durée de stagnation des eaux dans la ville a conduit au développement **d'une nouvelle biodiversité** : une végétation de bord de fleuve a investi le pourtour des mares, de nouveaux oiseaux font leur apparition dans le ciel de Nouakchott, etc. Peut-être que les **inondations** peuvent donc constituer à la fois **une menace et une opportunité**. Par exemple, la mairie de Tévragh Zeina a pris le parti de s'adapter à cette transformation du milieu pour développer de nouvelles activités. Elle est en train de monter un projet de reconversion de ses zones humides en parc naturel et récréatif. L'idée est de valoriser les multiples espaces délaissés, inondés en permanence, et sur lequel il est impossible de bâtir. **Une zone de friche d'environ 12 ha a été identifiée dans la zone des ambassades, qui sert actuellement de dépotoir**. L'idée est de maintenir la nature en ville, et de faire des inondations un atout, en **créant un espace d'observation des oiseaux et de sensibilisation à l'environnement**.

Sur le **littoral**, le risque d'inondation est redoublé par la **problématique du sel qui ronge le bâti** (zones de sebkha). Dès lors, faut-il totalement interdire de construire dans ces zones ? Ou peut-on trouver de nouveaux procédés de construction qui rendent l'urbanisation possible ? L'idée circule de **dédier ces espaces** plus sensibles **aux activités artisanales, commerciales et industrielles** plutôt que résidentielles. Reste à savoir si ces activités sont plus appropriées : par exemple, le stockage de marchandises, parfois très polluantes (hydrocarbures, ciment, etc) sur un site écologiquement fragile, comme c'est actuellement le cas aux abords du warf, pose question. Par ailleurs, la fragilisation du cordon dunaire par les constructions côtières et l'activité touristique amène plus généralement à s'interroger sur la **vocation du littoral**, et la possibilité de le connecter au reste de la ville.

Enfin, la **ceinture verte** a fortement diminué, malgré de multiples opérations de reboisement depuis 2010. Comment faire pour assurer son entretien et sa préservation ? Si sa finalité première est de limiter l'ensablement de la ville en freinant l'avancée des dunes, peut-elle être également envisagée comme un espace productif et/ou récréatif ? Ou bien au contraire, doit-on la libérer de toute pression anthropique pour assurer sa durabilité ?

Autres espaces dans la ville

■ La **délocalisation de l'aéroport au nord de la ville libère un immense espace**, d'autant plus stratégique qu'il se situe en plein cœur de la ville. Il laisse un vide énorme, qui peut être l'occasion de reconnecter la partie Nord-Est de Nouakchott (Dar Naïm, Toujounine) au reste de la ville. Quelles activités pourraient être développées sur ce vaste espace ? Le Ministère de l'Habitat prévoit déjà d'urbaniser la zone pour y construire des quartiers résidentiels et commerciaux, organisés le long d'une avenue centrale. Par ailleurs, la construction d'une mosquée, la plus grande de la ville, est prévue à l'angle du carrefour Madrid, ce qui ferait de ce bâtiment le nouveau point de repère de la capitale. Cependant, tout le terrain ne sera, semble-t-il, pas disponible, puisqu'une partie aurait été attribuée au promoteur en charge du financement du nouvel aéroport



Enfin, **la ville regorge d'espaces « vides »**, qui semblent ne faire l'objet d'aucune valorisation particulière. Les habitants les investissent pour différentes activités : terrain de jeu improvisé pour les enfants, espace où l'on étend le linge, etc. Ces « vides » pourraient constituer des espaces publics potentiels, mais les terrains ont tous été attribués à des privés qui attendent le bon moment pour les mettre en valeur. Les communes ne peuvent donc pas se saisir de ces espaces pour mettre en œuvre leurs projets.



Les zones qui se libèrent sont donc l'occasion de réfléchir sur **l'identité urbaine** de Nouakchott afin de **créer une capitale désirée et désirable**. Cela passe par une réflexion sur les **espaces publics** et les **lieux de sociabilité** (partie 4), appuyée par l'émergence de **nouvelles pratiques urbaines** (partie 3) et une **volonté des autorités** d'aller dans ce sens. **Dans l'avis de passation de marché du 23 mars 2014, la Présidente prévoit en effet** l'aménagement de cinq nouveaux parcs, ainsi que l'aménagement d'au moins un espace public par commune, en créant des espaces verts et lieux de loisirs et de repos où les populations puissent trouver un lieu de détente (cf., <http://www.cridem.org>).



5.4 Quelles perspectives pour les neuf communes de Nouakchott ?

Les neuf communes qui composent Nouakchott sont confrontées à des **défis communs** : la **sécurité foncière**, puisque les communes ne disposent pas de réserves foncières propres, ce qui les empêche de jouer un rôle actif dans l'aménagement urbain de leur commune ; la gestion des **déchets**, particulièrement difficile à l'écart des principaux axes goudronnés ; le manque d'infrastructures d'**assainissement**, qui rend la ville vulnérable du point de vue sanitaire ; la gestion des **problèmes environnementaux** et donc l'adoption d'une stratégie de résilience. Pourtant, ces neuf entités ont aussi **leur identité propre**, fruit de leurs histoires aussi convergentes que singulières. Chacune offre un paysage urbain spécifique, qui reflète sa trajectoire socio-économique et révèle les difficultés auxquelles elle est confrontée. Pour cette raison, chaque moughataa fait l'objet, ici, d'une brève description et d'un dossier photo, afin de préciser les principaux enjeux de leur territoire.

Les références pour cette partie, sont issues : des Plans de Développement Communaux (PDC), élaborés par les communes en 2012, à l'horizon 2017 ; l'Atlas de Nouakchott (2011), coproduit par l'OSPUN, le GRET et la CUN, qui dresse un état des lieux des infrastructures précis et précieux ; les études sectorielles menées par la CUN et l'OSPUN ; ainsi que des enquêtes de terrain conduites par l'équipe de Cergy pendant les mois de mars et avril 2014.



Teyarett

Localisation

Porte nord de la capitale, prolongement de l'ancien noyau historique du Ksar. Accueille les premiers bidonvilles dans les années 1970, suite aux grandes sécheresses qui ont provoqué un exode massif des populations du Nord (Adrar, Tiris Zemmou, Inchiri).

Taux d'urbanisation

25,3% des 2 500 ha de la commune.

Population

70 320 habitants (2008)

Typologie d'habitat

60% moyen standing, 30% mixte, 10% précaire

L'**activité économique** est **peu dynamique**, et repose sur les garages, les supermarchés et la menuiserie métallique. Teyarett dispose d'une **petite zone industrielle**, qu'elle partage avec le Ksar, qui compte trois entreprises : ATTM, garages MAOA et une usine de biscuits. Sur les **sept marchés**, deux, construits dans le cadre du PDU, ne sont pas fonctionnels et trois sont privés et construits sur des zones résidentielles, ce qui alimente la pression foncière.

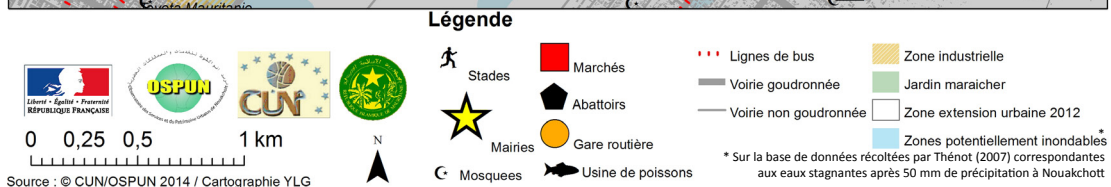
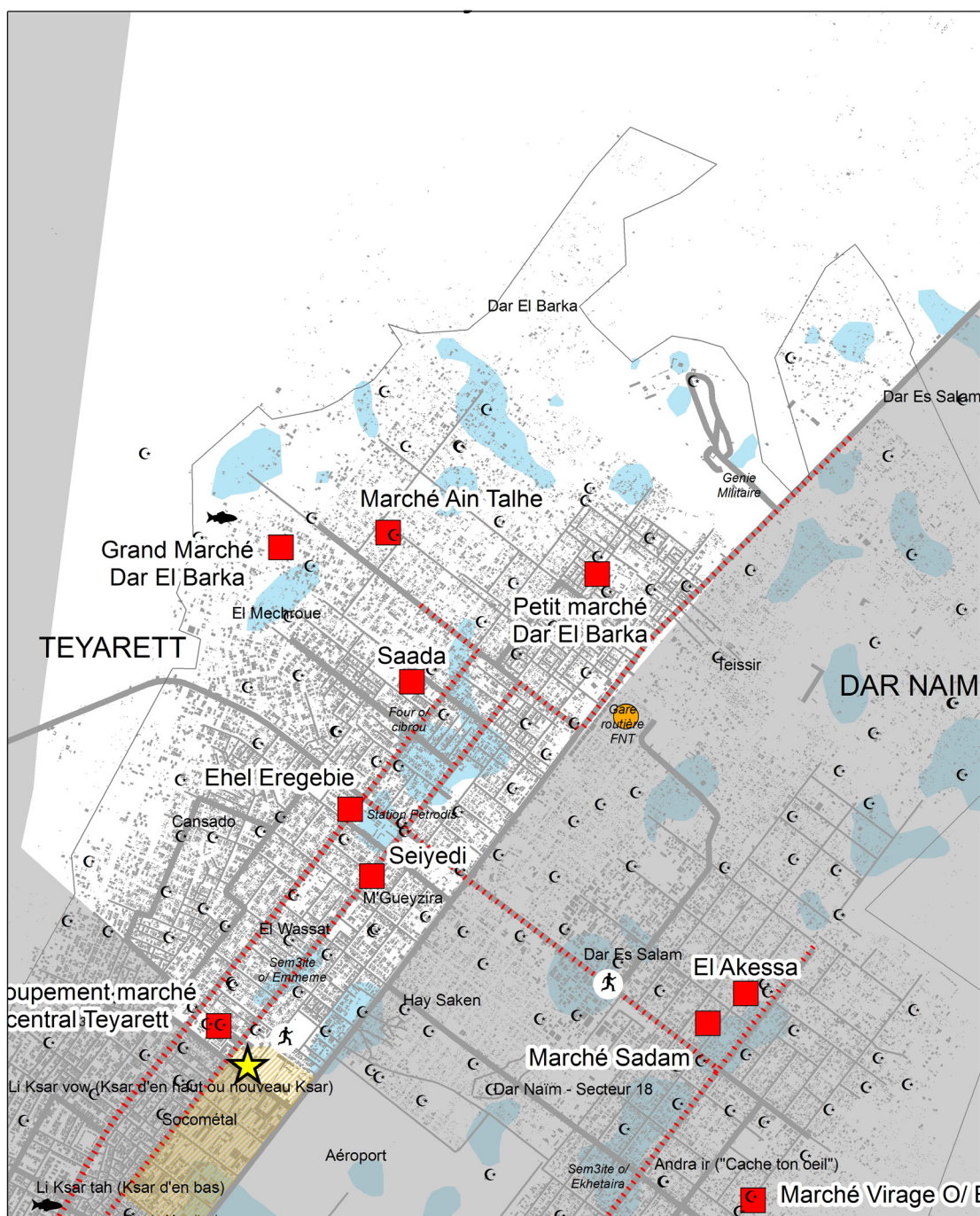
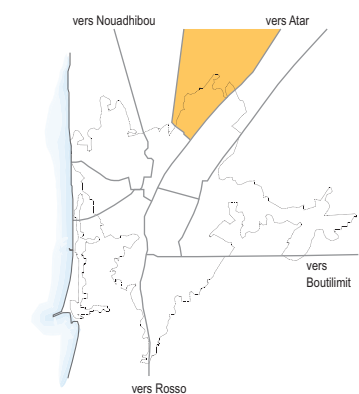
Toute la commune est soumise aux **risques d'inondation**, principalement par les eaux de pluie, à l'exception de quelques quartiers en hauteur (Cansado). Des mares permanentes se sont formées le long de la route de Soukouk. Une partie de la commune est classée en zone risque 2 et devrait être définie comme non constructible. Le **risque d'ensablement** est également

élevé avec la présence d'un cordon dunaire très mobile au nord.

A l'instar du Ksar, Teyarett dispose d'un **réseau d'eau potable vétuste**, datant des années 1970. Dans le cadre du PDU, une **station de pompage** a été construite en 2011, avec trois pompes alimentant un réseau de 20 km. Pour le reste, il existe 84 points d'eau, principalement dans les nouveaux quartiers de Dar el Barka et El Mechrou. Le même déséquilibre s'observe pour les routes goudronnées. Enfin, la commune ne compte que quatorze poteaux électriques fonctionnels.

Il existe **cinq postes ou centres de santé publics**. En l'absence d'infrastructures plus élaborées, les cas les plus complexes sont mutés hors de la commune. Un **nouveau poste a ouvert en 2008**, dans le quartier excentré de *Ain Talh*, mais est sous-exploité. Une dizaine de cabinets privés se sont récemment installés dans les quartiers plus aisés, afin de compléter l'offre. Pour leurs loisirs, les habitants ont pris l'habitude **d'aller sur les dunes** le long de la nouvelle route de Soukouk, afin d'y passer une partie de la nuit dans une ambiance de brousse (badiya). Le **sport** a connu un essor récent, et concerne aussi bien le football que la pétanque et le basket.

A Teyarett, la croissance de la ville se fait de façon éparse le long de la route d'Atar. Les quartiers périphériques, à quelques kilomètres de la route d'Atar, devraient particulièrement croître dans les années à venir, et accentuer l'étalement de la commune.





1_Marché Central





2_Tissu de ruelles au Nord de la commune



3_Sortie de la ville



Dar Naïm

Localisation

Au nord-Est de la ville, la commune est enclavée derrière l'aéroport. Extension limitée vers le Sud-Est par le cordon dunaire. Terre d'accueil des habitants précaires du Ksar et de Teyarett, des recasés des kebba, ainsi que des populations rurales venues s'installer en ville par vague (1973, 1982 et 2000).

Taux d'urbanisation

40% des 2 647 ha de la commune.

Population

92 680 habitants en 2012. 25,5% vit en dessous du seuil de pauvreté.

Typologie de l'habitat

60 % mixte, 22% moyen standing, 18% précaire.

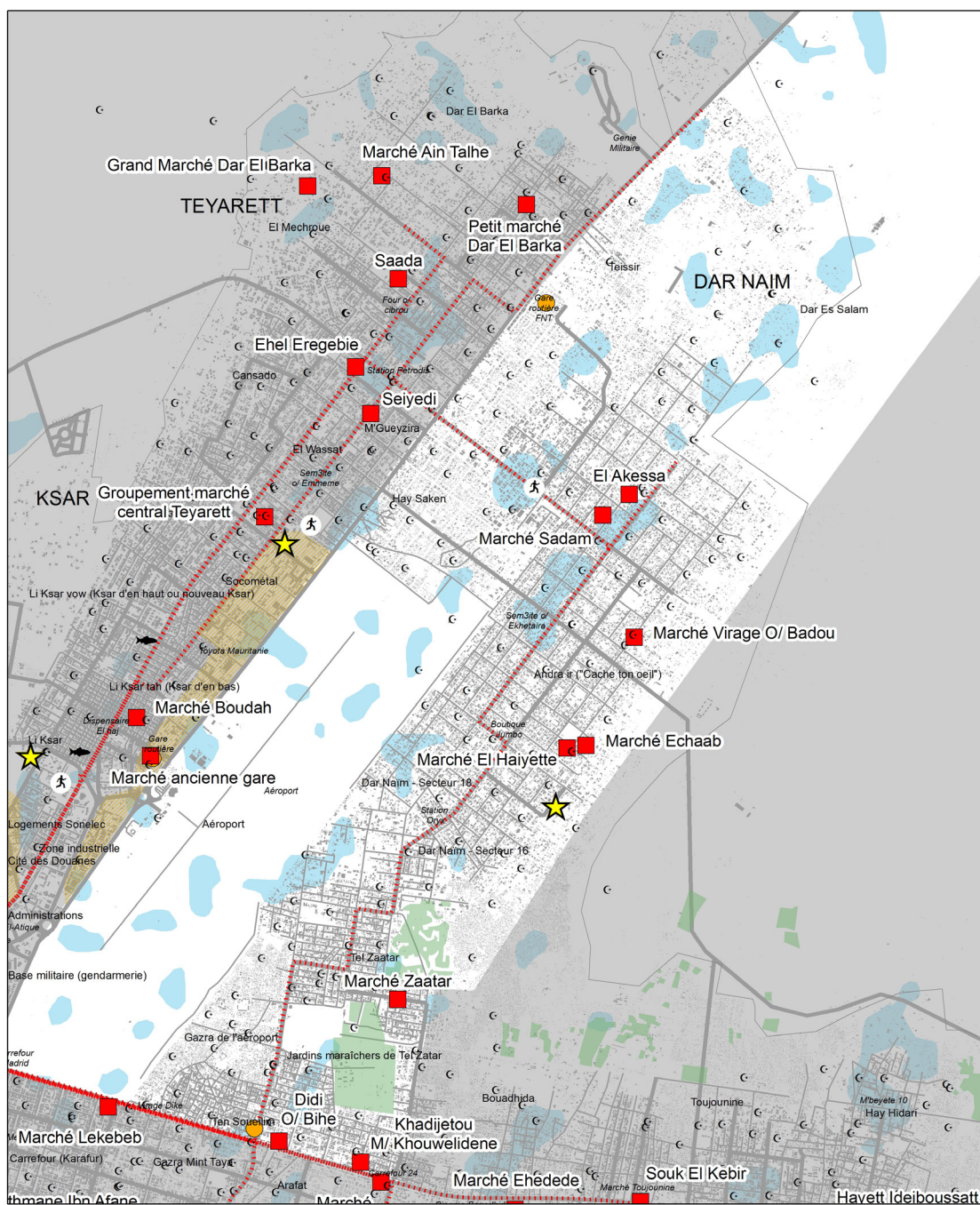
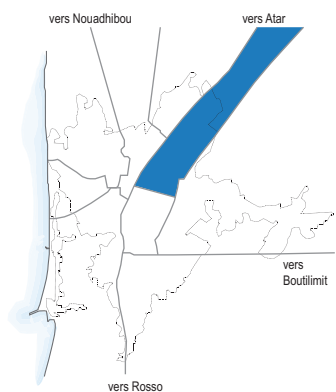
L'économie de Dar Naïm repose sur **le commerce, formel et informel** de produits alimentaires et de matériaux de construction. Il s'organise en huit marchés, qui demeurent sous utilisés. Créés en 1984, **les jardins maraîchers** occupent 2 400 exploitants, qui travaillent sur cinq sites, soit 60 ha. L'activité est soumise à la pression foncière et hydrique. L'activité industrielle est limitée mais est appelée à se développer avec l'aménagement d'une nouvelle zone à cet effet, le long de la route de la résistance. Par ailleurs, une **unité de transformation des produits plastiques**, mise en place par le GRET en 2010, traite plus de 70 tonnes de déchets par an.

Bien qu'éloignée de la mer, Dar Naïm est soumis

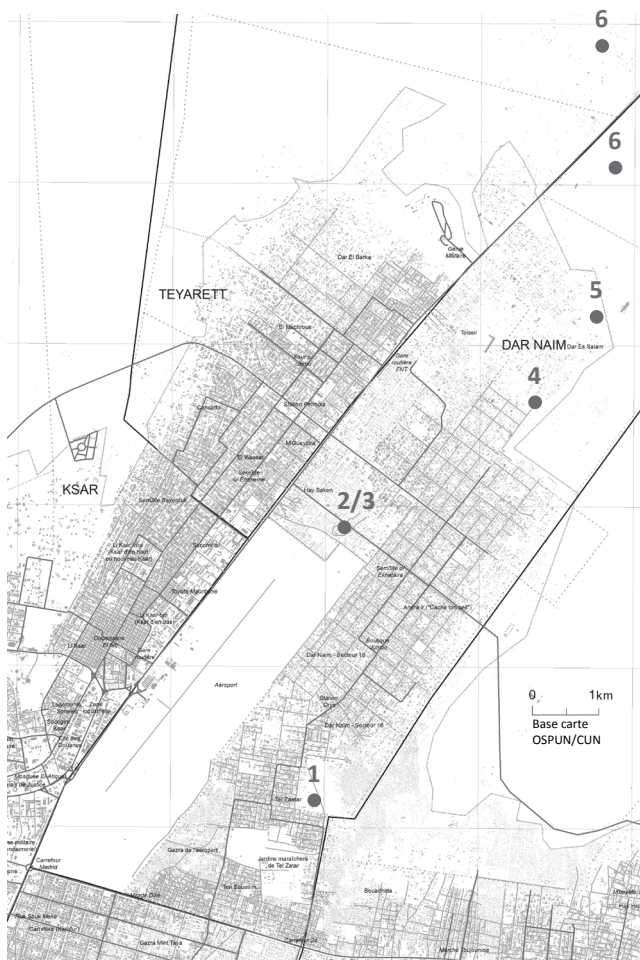
aux risques d'**inondation** car elle est constituée de zones dépressionnaires salées, et certaines parties se trouvent en dessous du niveau de la mer. Le phénomène d'**ensablement** est aussi important au Nord et à l'Est, à cause du cordon dunaire continental très actif. Le tissu urbain continue malgré tout de croître vers ces zones (construction de la route de la résistance sur le cordon).

C'est **l'extension nord** de la commune qui connaît un **très fort déficit en services** (éducation et santé) **et réseaux** (eau potable, électricité, routes). Pour le reste, la commune dispose de trois centres et cinq postes de santé. L'hôpital Cheikh Zaïd, situé près de la route de l'Espoir, n'est pas facile d'accès pour les populations du Nord. La commune manque d'infrastructures sportives et culturelles. Les **deux tiers des terrains** disponibles ne sont **pas aménagés**. Enfin, malgré les deux principaux axes goudronnés (Hay Saken- Temsouilli, et la route de la résistance), la commune reste très **déconnectée du reste de la ville**. La gare routière de Litihadiye est la seule à desservir les wilayas du nord.

Dar Naïm est la commune qui s'est le plus densifiée au cours des dernières années, sans que son emprise urbaine n'augmente significativement. Jusqu'à récemment, les abords de la route de l'Atar constituaient sa seule possibilité de croissance. Cependant, **le transfert de l'aéroport** à l'extérieur de la ville va changer la donne. Il permettra de désenclaver la commune. D'autre part, il libère d'immenses réserves foncières. Pourtant, leur gestion semble déjà échapper aux autorités locales, et les affectations déjà décidées. Or, l'aménagement de l'actuel aéroport va **bouleverser le paysage urbain de Dar Naïm**.



* Sur la base de données récoltées par Thénod (2007) correspondantes aux eaux stagnantes après 50 mm de précipitation à Nouakchott



1_ Jardins maraîchers



6_ Gazra au Nord



5_ Résidus de ceinture verte et jardins maraîchers semi-abandonnés au Nord



2_Usine de recyclage de plastique



4_ Maisons en dur au Nord de la commune



3_ La zone de l'aéroport



4_ Sortie nord



5_ Jardins maraîchers semi-abandonnés



Arafat

Localisation

Cœur de la ville, entourée de toutes parts par les autres moughataas. Carrefour de deux routes nationales, celle de Rosso et de l'Espoir. Seule commune enclavée de Nouakchott ne donnant ni sur le désert, ni sur l'océan. Terre d'accueil des recasés d'El Mina.

Taux d'urbanisation

98,3% des 1 224 ha de la commune.

Population

155 000 habitants (2012). Commune la plus peuplée et la plus dense de Nouakchott. 12% vit en dessous du seuil de pauvreté (contre 16% en moyenne).

Typologie d'habitat : 40% moyen standing, 30% mixte, 30% précaire.

La proximité des axes routiers permet à la commune de développer des activités économiques liées à la **restauration, au transport et au commerce de détail** (quincaillerie, station essence, dépôt de briques, etc.). Mais, en l'absence d'implantation de sociétés industrielles et d'établissements publics, Arafat reste avant tout une **commune résidentielle**. Deux marchés publics ont permis d'augmenter les recettes communales. **Quatorze marchés privés viennent compléter l'offre.**

La commune ne dispose pas d'espaces verts, et subit les rejets polluants des usines implantées à El Mina. Elle est également sujette aux risques d'ensablement

et d'inondation à cause de la dégradation du cordon dunaire.

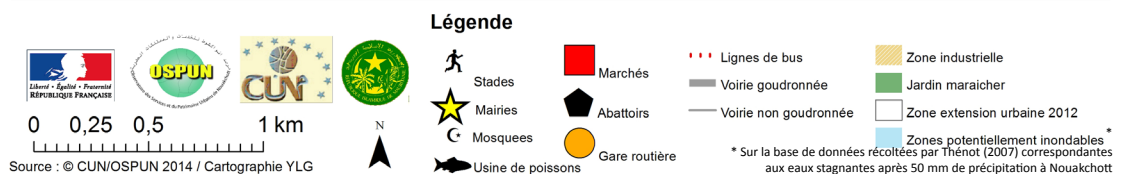
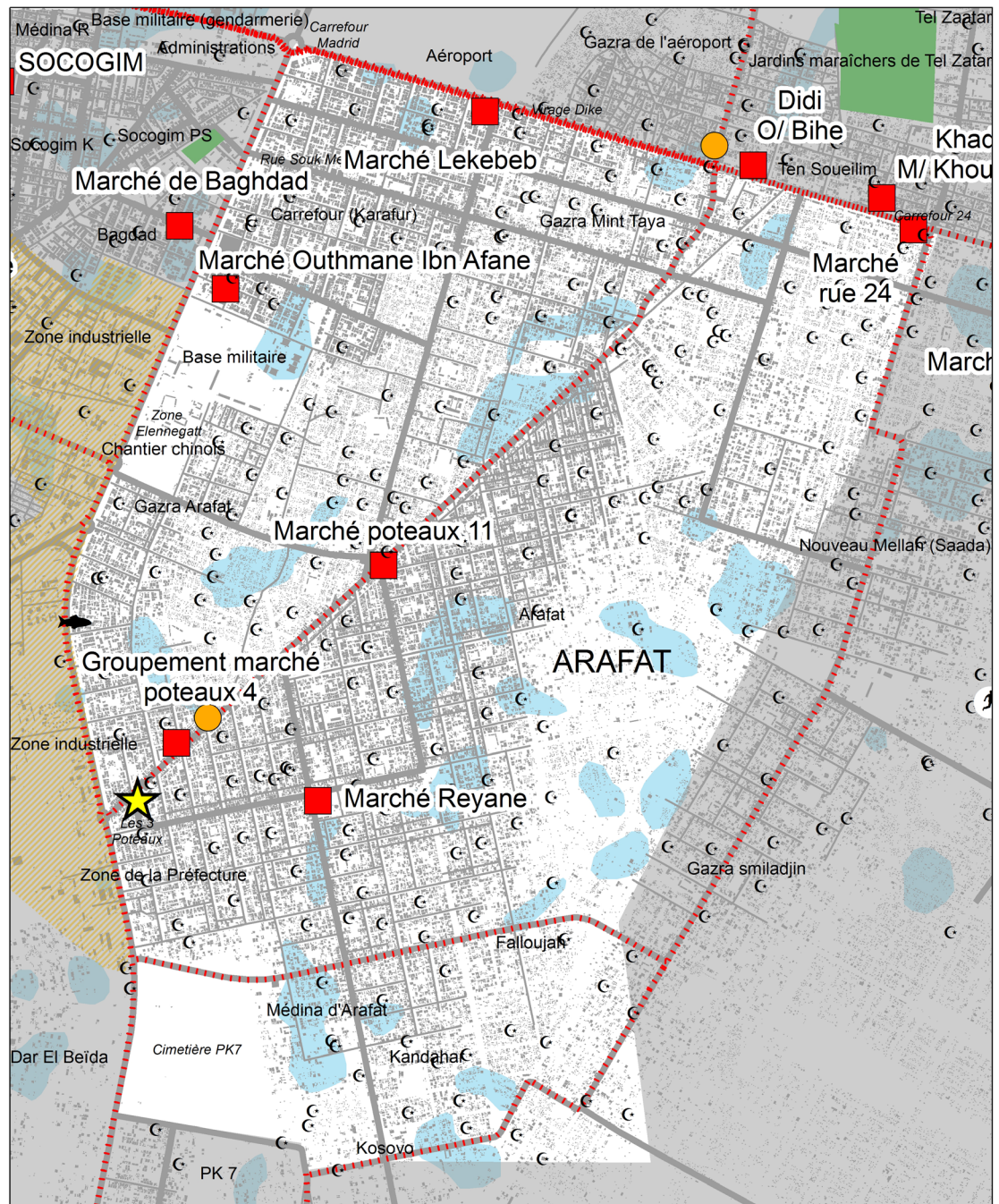
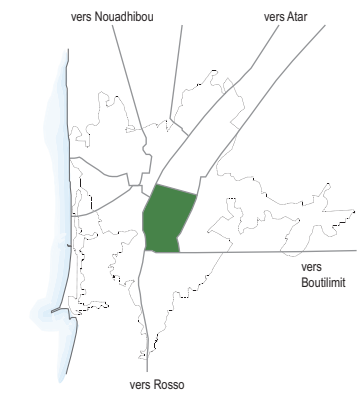
40% de la population est **raccordée** au réseau de la **SNDE**. Le secteur 6, carrefour et secteur 1 sont les zones les moins desservies. Seul 49% des habitants ont le courant, et l'éclairage public ne couvre qu'un 1% des voies. Arafat souhaite donc mettre en place un éclairage public solaire. Elle **souhaiterait également aménager quatre gares routières** sur son territoire pour organiser l'intense trafic qui la traverse. Le **transport public se compose de 6 lignes (SNT)**, et est complété par des lignes **informelles qui desservent les communes voisines** (mosquée marocaine, Marché Capitale, Tarhile). Mais ces dispositifs se révèlent insuffisants, et Arafat projette de créer **un réseau communal de transport interurbain et scolaire.**

S'il n'y a que **deux médecins** à Arafat, la distance réglementaire entre deux structures sanitaires, délabrées et sous-équipées, est cependant respectée. Des pharmacies se multiplient et se concentrent le long de l'avenue qui traverse la commune en diagonale. La commune ne dispose d'aucune infrastructure culturelle, mais accueille **neuf espaces de loisirs**. Leur renforcement (bibliothèque, salle des fêtes, maison de jeunes) est une **priorité pour la commune.**

Arafat est la seule commune totalement enclavée. Elle n'a pas d'accès sur le désert, ni sur l'Océan. Tout son territoire est urbanisé, il faut donc désormais le densifier.



© en Haut !





Vendeurs de sable sur la route de Rosso



3_Résidus de la Gazra d'Arafat



3_Résidus de la Gazra d'Arafat



Toujounine

Localisation

Porte Est de la capitale, entourée des cordons dunaires mobiles. Dans les années 1970 et 1980, **lieu de détente en dehors de la ville**, pour les habitants aisés de Nouakchott. Puis, terre d'accueil des familles venant du sud-est du pays, créant ainsi une ceinture de quartiers précaires sans services de base. Quartiers en cours de restructuration.

Taux d'urbanisation

28% de la superficie communale.

Population

96 000 habitants (estimation 2012)

Typologie d'habitat

15% moyen standing, 30 % mixte, 10% bas standing, 45% précaire

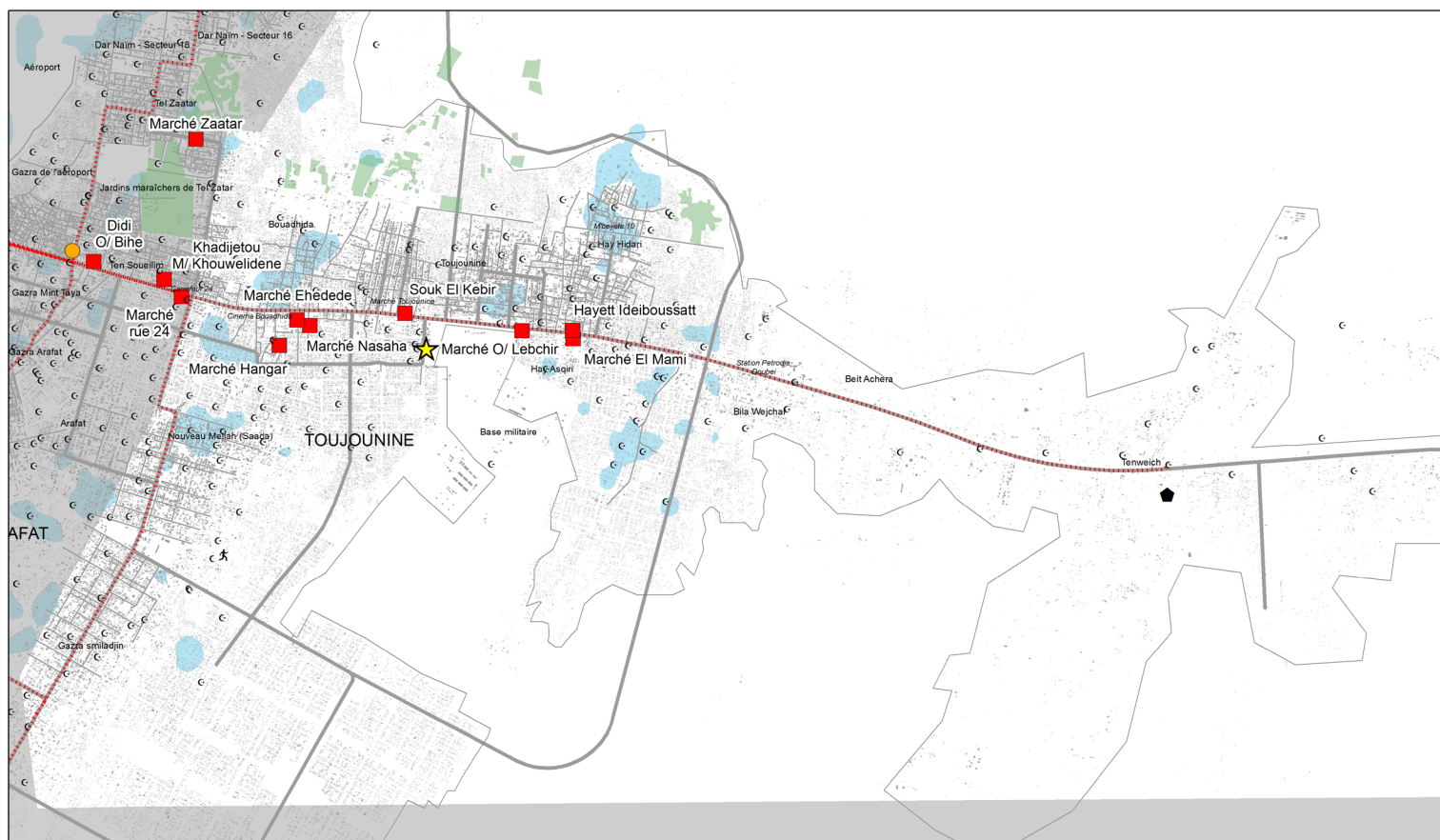
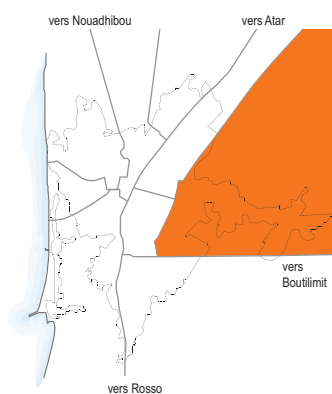
L'économie de Toujounine repose sur **le commerce, formel et informel de produits alimentaires et de matériaux de construction**. Elle s'organise en **sept marchés**, dont un seul est public (marché hangar de Bouhdida). Au sortir de la ville, le **marché Tenweich** est le **plus grand marché au bétail du pays**. Il approvisionne en viande cameline et bovine le marché local de Nouakchott. **28 ha** sont dédiés à **l'agriculture**, où l'on cultive principalement de la menthe. Il existe un petit artisanat local (tissus, vêtements, etc.), mais qui a du mal à se vendre. La commune n'accueille qu'une **seule usine** de production du lait, à Bouhdida Nord.

Toujounine est particulièrement exposé aux risques

d'ensablement dans les zones dunaires. **9% des ménages** sont **raccordés au réseau de la SNDE**. Au sud de la route de l'espoir, les habitants sont entièrement dépendants de la filière privée. Grâce au dynamisme des ONG dans le secteur, Toujounine compte aujourd'hui 85 points d'eau fonctionnels. La principale ligne de transport relie le « terminus », au bord de la route de l'espoir, à la polyclinique. La commune dispose de quatre **gares routières** qui desservent les villes de l'Est de la Mauritanie (Boutilimit- Aleg – Kiffa – Aioun - Nema - Bogué - Kaédi.). La commune est presque entièrement couverte par le réseau électrique, mais ne dispose d'aucun éclairage public, à l'exception de la route de l'espoir, principale connexion avec le centre-ville.

Les **écoles** prolifèrent, par l'initiative de privés, mais sont mal réparties. Elles accueillent en moyenne une centaine d'élèves par classe. La commune dispose de **deux centres de santé** et **deux postes de santé** publics. Un cinquième est en cours de construction, financé par l'AFD. Il n'existe **aucune infrastructure pour les loisirs et la jeunesse**, à l'exception d'un stade non fonctionnel.

Toujounine est une **porte ouverte sur le désert** : c'est la commune la plus étendue, qui **représente à elle seule le quart de la superficie urbanisée de Nouakchott**. C'est aussi la commune la plus peuplée. Elle se développe principalement le long de la Route de l'Espoir, qui mène à Boutilimit. Hormis les dunes, aucune contrainte géographique ne freine sa croissance spatiale. L'habitat informel, les limites administratives, et les nouvelles constructions près de la route de l'Espoir, sont des points d'attention majeurs.



Légende

- ✈ Stades
 - ★ Mairies
 - ⬤ Mosques
 - Marchés
 - Gare routière
 - ⬤ Abattoirs
 - ⬤ Usine de poissons
 - ⋯ Lignes de bus
 - Voirie goudronnée
 - Voirie non goudronnée
 - Zone industrielle
 - Jardin maraîcher
 - Zone extension urbaine 2012
 - Zones potentiellement inondables*
- * Sur la base de données récoltées par Thénot (2007) correspondantes aux eaux stagnantes après 50 mm de précipitation à Nouakchott



1_ Gare sortie de la ville



2_ Marché de bétails



3_ Usine et tentes sur la route de la Résistance



5_Sortir de la ville



6_Marché O/ Lebchir



6_Marché O/ LebChir



2_Marché de bétails



4_Rentrer vers Toujounine



4_Espace de loisirs en dehors de la ville





Riyadh

Localisation

Sud-Est de la capitale. Terre d'accueil des habitants des kebba d'El Mina et de Sebkha.

Secteurs : les PK, de 7 à 14, quartier Kosovo, et quartier Tarhile (secteur 16, 17, 18).

Taux d'urbanisation

15,4% des 8 101 ha de la commune.

Population

64 350 hab (2008). 26% vit en dessous du seuil de pauvreté. Riyadh est donc une des communes les plus pauvres de Nouakchott.

Typologie d'habitat

85% mixte, 15% bas standing (Tahrile non comptabilisé)

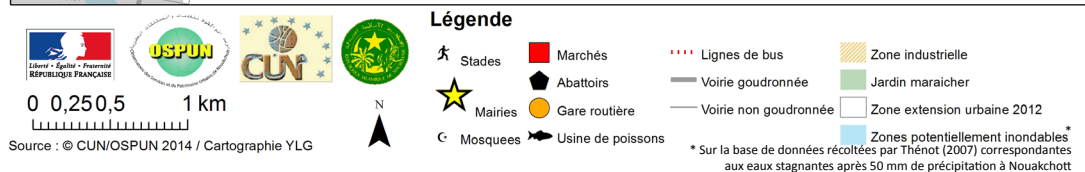
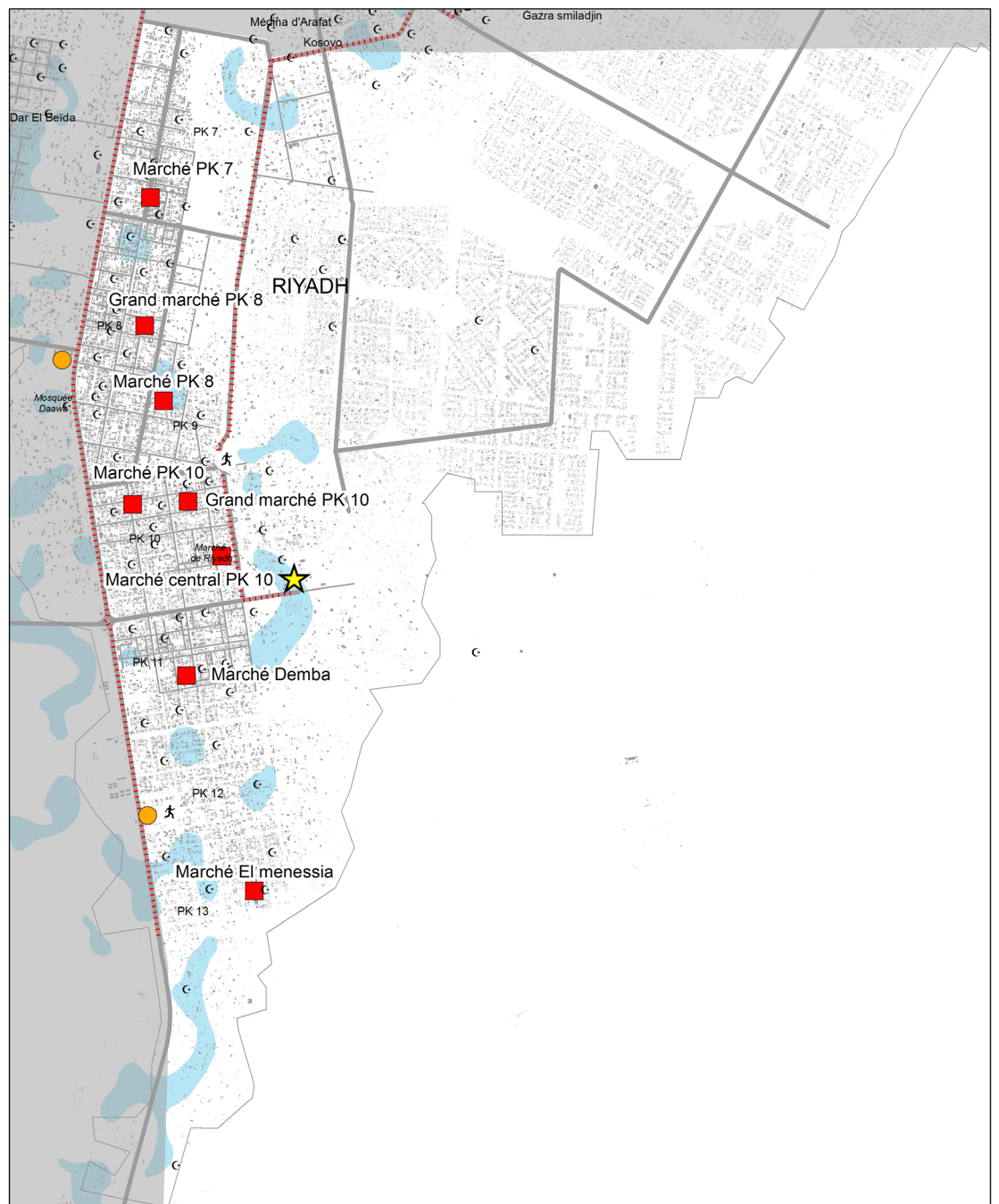
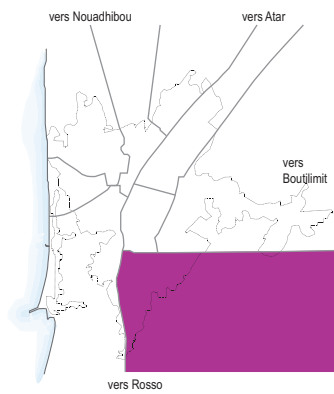
Riyadh est avant tout une zone **résidentielle**. Les activités économiques de la commune sont très peu développées, et tournent autour de la construction, du transport et de la restauration. **Les habitants doivent donc se déplacer à Tevragh-zeina, Arafat ou au Ksar pour travailler.** Dès lors, l'organisation du **transport est éminemment stratégique**. Les dix marchés sont détériorés, sous utilisés et proposent une marchandise peu diversifiée. Cela s'explique par leur mauvaise répartition, et la faible solvabilité des habitants. Le dernier a ouvert à Tahrile, sous l'égide de l'ADU, mais reste désert.

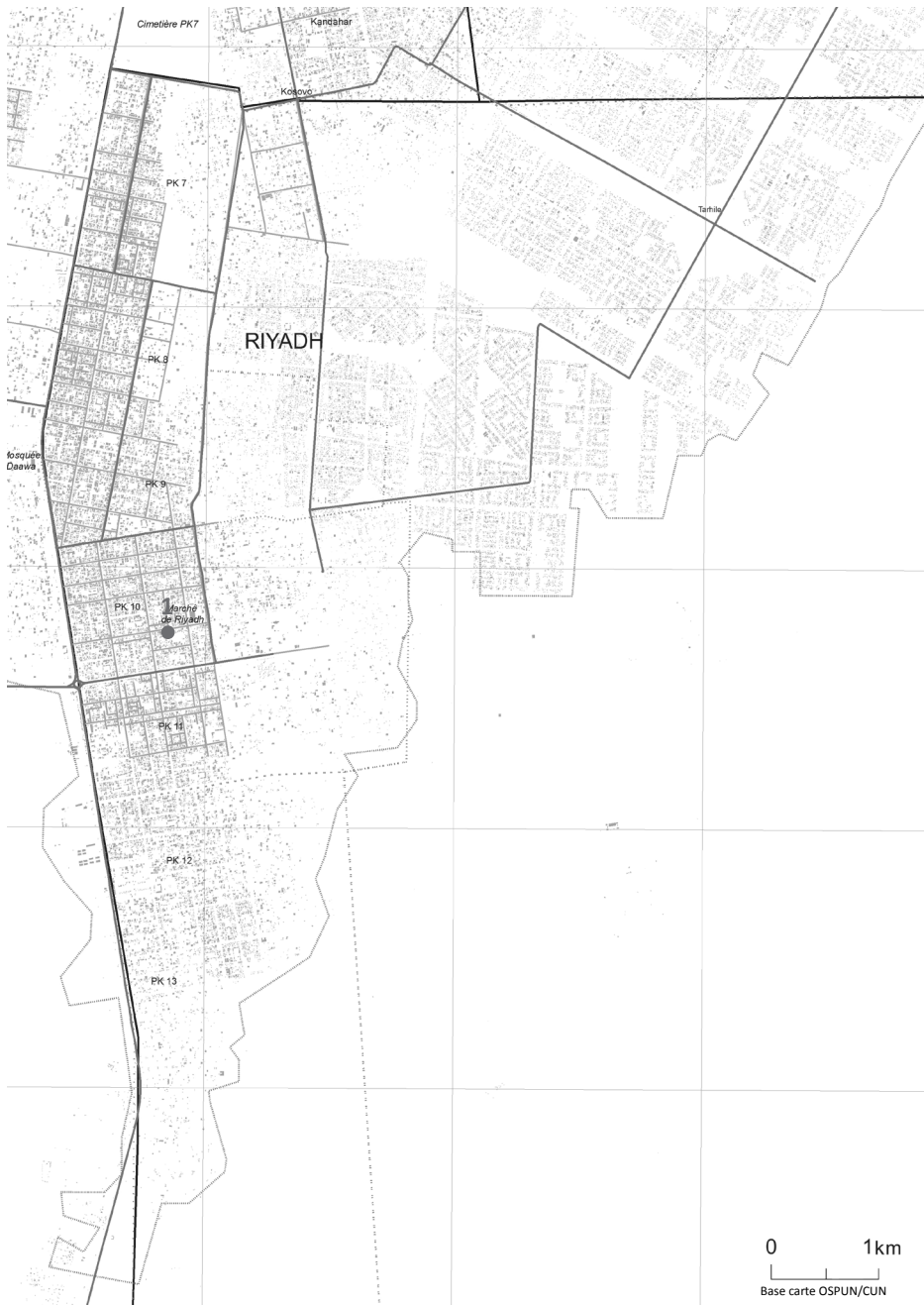
83% des habitants ne sont pas **raccordés au réseau de la SNDE** (100% à Tarhile). L'essentiel de l'offre est donc

composée de bornes fontaines, souvent gérées par des privés. A Tahrile, l'alimentation est assurée par quelque 400 réserves d'eau. La voirie est dépourvue d'éclairage public mais le réseau électrique des ménages progresse, à travers deux centres de la SOMELEC. Dans le cadre de son plan d'action, la commune alloue à **l'extension de son réseau électrique** (éclairage public et privé) **sa plus grosse ligne budgétaire**. Il n'y a pas de gare routière pour organiser le trafic. La commune souhaite donc également investir sur ce poste. En l'absence de structures d'accueil pour les loisirs et la jeunesse, la pratique du sport se fait sur les nombreux terrains abandonnés et non aménagés.

La commune ne dispose que de deux centres de santé fonctionnels et trois postes de santé. La situation éducative est également difficile, malgré une bonne répartition des infrastructures (sauf sur l'extension PK11). En effet, on compte près de **100 élèves inscrits par salle de classe**. La commune projette de construire quatre nouvelles écoles à Tarhile. Enfin, la commune a bénéficié de l'intervention de multiples ONGs, qui a abouti à la production de 300 modules à PK12 et PK13, l'aménagement de deux parcs d'attraction au PK8 et PK12, et la construction d'une maison polyvalente.

Le lotissement du quartier Tarhile a métamorphosé la commune de Riyadh en l'espace de cinq ans, et provoqué une nouvelle extension de la commune vers le Sud Est. La commune a **un fort potentiel de densification**, qui doit permettre de limiter son extension. Celle-ci a tendance à s'opérer vers le Sud, le long de la route de Rosso.





1_Marché Central de Riyadh







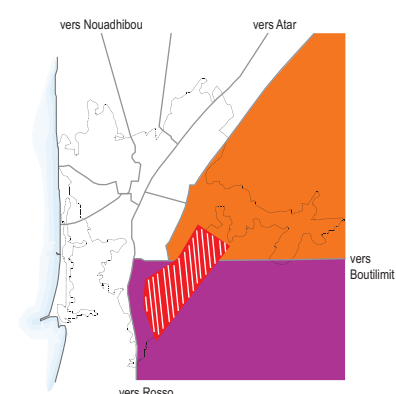
Tahrile

Tahrile (« Les déplacés ») est un nouveau quartier, créé de toutes pièces, sur la commune de Riyadh et une petite portion de Toujounine. Il est né en 2009, dans le but **de recaser les habitants de la gazra d'Arafat**. Le MHUAT a élaboré le plan de lotissement. Ce quartier, en périphérie de Nouakchott s'étale sur 20 km² et compte déjà près de 50 000 bâtiments.

Lors des premiers transferts de population en 2009, la zone **n'était dotée d'aucun équipement de base** : réseau d'eau, électricité, assainissement, voirie, écoles ou postes de santé. Aujourd'hui, la situation s'est améliorée, mais reste préoccupante. En effet, l'accessibilité aux services urbains de base n'est pas assurée et les conditions de vie sont encore très précaires. Par exemple, 100% du quartier est approvisionné en eau potable via des charretiers et des camions citernes.

Bien qu'il soit à cheval sur deux communes, le quartier est administré par Riyadh. Cette configuration soulève des interrogations sur le devenir des limites administratives : compte tenu de sa taille, **Tahrile ne pourrait-il pas constituer la dixième commune de Nouakchott ?**

D'après de récentes études (Choplin, Dessie, 2014), le quartier semble subir la pression d'une **importante spéculation foncière**. En effet, malgré la prolifération du bâti, il donne l'impression d'être assez peu peuplé. Les habitants de Nouakchott semblent avoir investi sur l'avenir de ce quartier et ont profité de l'occasion des terrains cédés par l'Etat. Tahrile accueillerait alors de nombreuses « maisons secondaires », qui manifesteraient l'espoir d'une plus-value importante dans les années à venir. Il ne faut cependant pas négliger la progression rapide de son peuplement. L'évolution de ce quartier représente, dans tous les cas, un enjeu fort pour le futur de la ville.



On trouve différents types d'habitat à Tahrile. En bas constructions en dur sur la plaine de Riyadh ; en haut et page ci-contre, le mélange de constructions en dur et en bois, ainsi que des tentes et des baraques en tôle, sur les dunes à Toujounine.







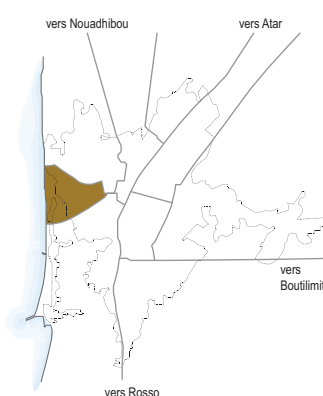
L'économie de Sebkha est fortement liée aux **activités de pêche**, majoritairement informelles. Avec l'agriculture, elles permettent de développer **des activités de transformation**, aux retombées socio-économiques considérables (emploi, revenus). Le commerce y est également très dynamique : il occupe **60% de la population**, surtout les femmes, et s'étend sur une grande zone de marchés, qui constitue un **pôle commercial majeur** de la ville : marché 5^{ème}, marché Diouk et marché Thieb Thieb. Preuve de son dynamisme, la demande de fonds de commerces est supérieure à l'offre. L'**artisanat** (chaussures, instruments de musique, etc.) est également important, mais freiné par le manque de matières premières.

Le réseau d'eau potable de la SNDE dessert en partie l'ancien quartier de Sebkha et la zone administrative. En revanche, à Basra et Couva, près d'un tiers des habitants **s'approvisionne par charretiers**. La commune de Sebkha est globalement **bien desservie en électricité**, à l'exception de l'éclairage public. L'artère principale de Couva est l'exception. La commune reste **mal dotée en voirie**, malgré les efforts consentis ces dernières années. Les gares routières se multiplient et entravent la fluidité du trafic.

Malgré un centre de santé, deux postes de santé, dix cabinets médicaux, dix-neuf pharmacies et une clinique privée, la couverture sanitaire est considérée comme insuffisante. La commune accueille également l'hôpital psychiatrique de Nouakchott, qui est la référence dans tout le pays. **La commune est très dynamique au niveau sportif** : football, karaté, judo, lutte traditionnelle. L'essentiel des infrastructures existe déjà mais elles se concentrent au même endroit. En revanche, Sebkha ne dispose pas de parcs et d'espaces verts.

La croissance de Sebkha est entravée par ses limites maritimes. Les inondations et la salinité constituent une

Sebkha



Localisation

Ouest. Limitée à l'ouest par l'océan atlantique, et à l'Est par ses jardins maraîchers. Au départ, Sebkha allait de l'hôpital national au Wharf, avant son découpage dans les années 1970 en deux arrondissements distincts : Sebkha et El Mina.

Taux d'urbanisation

71% des 1 386 ha de la commune

Population

96 300 habitants (2008). D'abord peuplée par les populations de l'Est, puis par les populations méridionales et de la vallée du fleuve Sénégal.

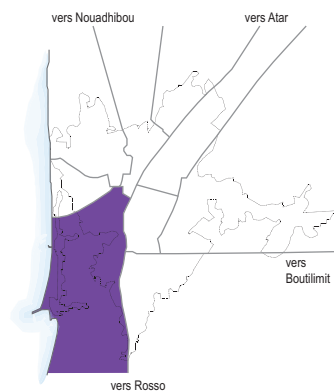
Typologie de l'habitat

10% de haut standing, 65% de moyen standing (centre), 25% de bas standing (Couva et Basra)

vraie limite à la possibilité de construire. Le SDAU de 2003 recommande notamment de ne pas faire évoluer le périmètre urbain vers l'ouest, et déclarer, à terme, la zone inconstructible.



El Mina



Localisation

Sud-Ouest. Zone de refuge des premières victimes des sécheresses dans les années 1970, originaires des régions du Trarza, les deux Hodhs, de l'Assaba et du Tagant. formant les kebba. Le quartier a ensuite été restructuré dans le cadre du PDU de la BM.

Secteurs : Ancien El Mina, Marbat, Dar El Beida (zone de recasement).

Taux d'urbanisation

35,3% des 9 023 ha de la commune.

Population

144 150 hab (2008). 2^{ème} commune la plus peuplée.

Typologie de l'habitat

5% de haut standing, 35% de moyen standing, 10% de mixte, 15% de bas standing, 35% de précaire

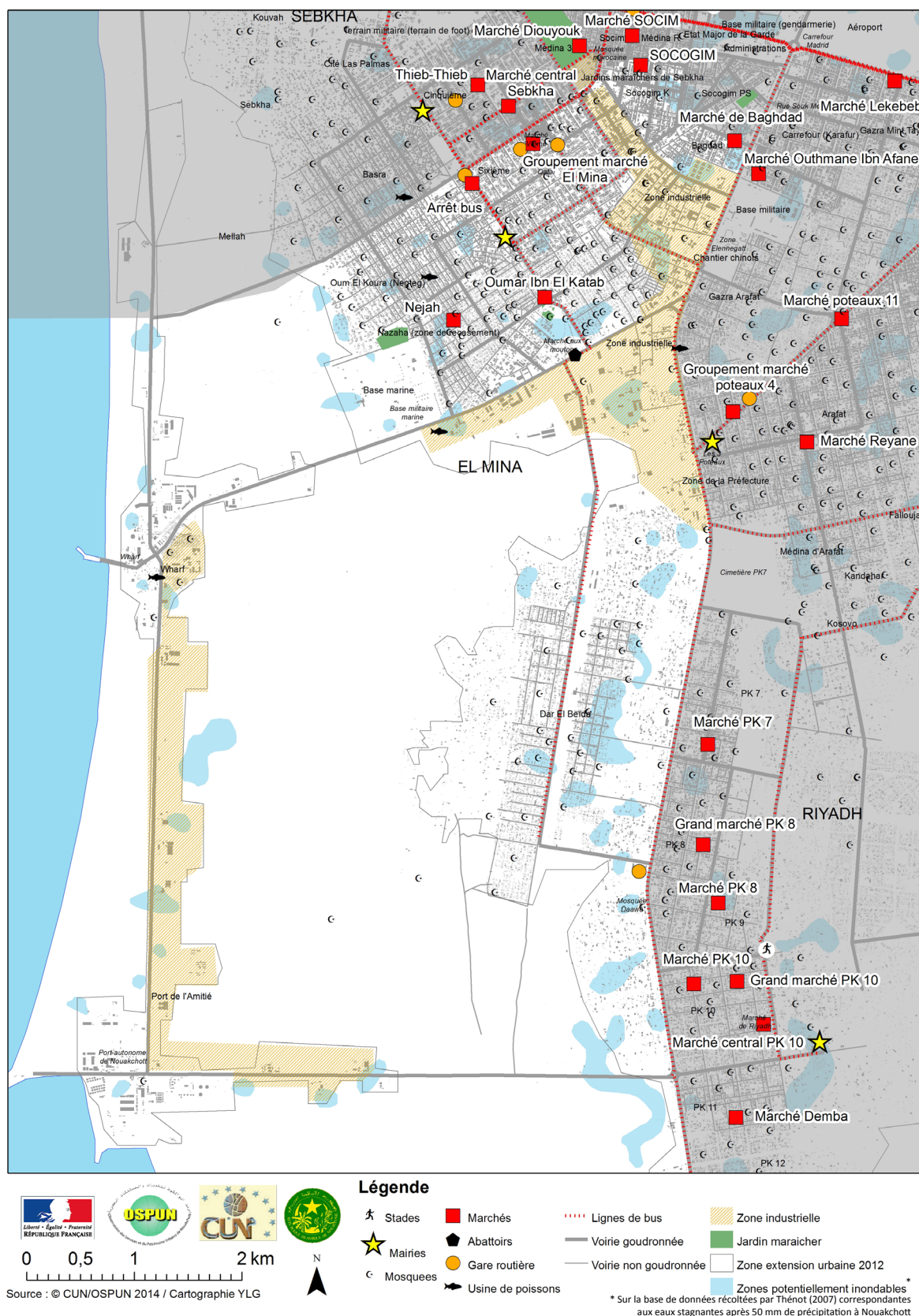
L'économie de la commune est liée aux **deux ports commerciaux implantés** sur son territoire, qui attirent des milliers de travailleurs. Les industries, organisées le long des axes routiers et près des ports, sont principalement dédiées à la **transformation alimentaire** et restent peu dynamiques, mais **très polluantes**. Enfin, **la pêche et le commerce** occupent une place de choix. El Mina partage avec Sebkhia une des plus importantes zones de marché de la capitale (marché 5^{ème}). La commune accueille aussi le **plus grand marché au bétail** de Nouakchott. Malgré ces ressources, la commune reste **une des plus pauvres de la capitale**.

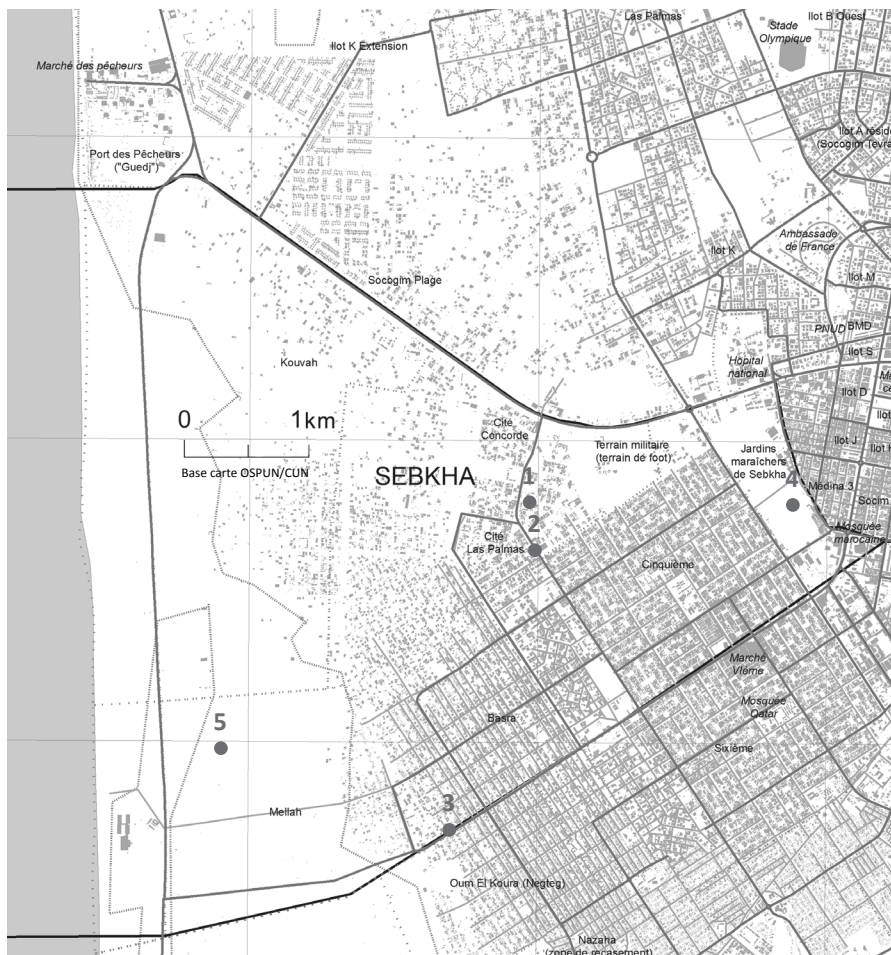
Faiblement raccordée au réseau de la SNDE (13%), El Mina connaît aussi des difficultés de transport : la commune est peu goudronnée. Les quelques lignes de **transports publics** existantes circulent dans un cadran **Nord-Sud**, laissant les zones littorales plus isolées. Par ailleurs, El Mina rencontre d'importants problèmes d'alimentation en **électricité** alors même qu'elle se trouve à proximité de la centrale électrique la plus importante du pays.

Avec seulement trois centres de santé et cinq postes de santé, El Mina n'accueille que 3,8% des infrastructures **sanitaires** de la ville, soit le **taux le plus faible**. La situation est particulièrement difficile à Dar el Beida, très enclavé. Les infrastructures de sport et de loisirs sont rares, mais la **commune dispose de l'un des plus grands réservoirs de terrains abandonnés**.

Le « centre historique » d'El Mina ne peut plus croître et une densification verticale doit y être observée. Les quartiers plus récents, El Mina Nouveau et Dar El Beida, connaissent, quant à eux, la même problématique qu'à Sebkhia : l'existence de marais salins inhabitables. La croissance spatiale vers la côte doit donc ralentir **au profit d'une densification**, qui peut être notamment verticale.

un sol dénudé. Une **nappe superficielle, essentiellement saumâtre, subaffleure** dans les zones les plus basses, et peut atteindre 4 mètres de profondeur. Lors de fortes **précipitations**, cette nappe provoque d'importantes **inondations**. L'exploitation de l'aquifère du Trarza a provoqué une avancée du front d'eau salé et risque d'aboutir à une salinisation permanente. Afin de lutter contre le phénomène, différents acteurs ont donc recommandé d'ouvrir de nouveaux champs de puits. **Les sebkhas sont impropres à la construction** car le sel attaque les murs et rend difficile et coûteux l'équipement des quartiers.





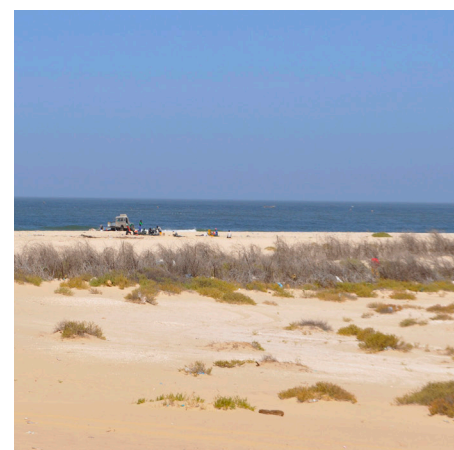
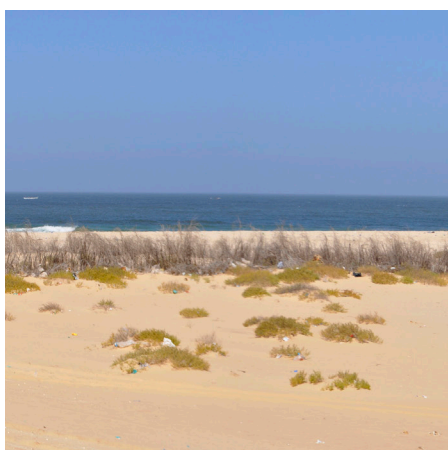
1_ La mosquée Yassen



2_ Rue de la mairie



3_ Vers la mer





4_Vue de la commune depuis les jardins maraîchers de Sebkha



5_Vue de la commune sur le côté de la mer



1_ La zone industrielle



2_Marché de bétails



4_Zone industrielle à côté du port de l'Amitié



4_Zone industrielle à côté du port de l'Amitié



5_Dépotoir à ciel ouvert



2_Espace mechoui à côté du marché



3_Vers le port du Wharf





Tevragh Zeina

Localisation

Nord-Ouest de la ville. Centre administratif et politique.

Taux d'urbanisation

34,2% des 2 966 ha de la commune.

Population

72.965 habitants (2008). Commune la moins densément peuplée.

Typologie d'habitat : 95% haut standing

représente 75% des écoles primaires, et 82% des écoles secondaires. Si le centre est bien couvert, le nord est en grand déficit. Dans le domaine de la santé, la polyclinique est le seul établissement public d'importance, tandis que l'offre privée est beaucoup plus dense. Cependant, la commune ne dispose **pas de maternité**, les parturientes doivent être redirigées à Sebkha ou au Ksar. **Avec neuf espaces culturels et cinq infrastructures de loisirs**, la commune considère ne pas disposer des infrastructures suffisantes pour être une « vitrine de la capitale ». Celle-ci abrite par ailleurs le stade olympique, le plus grand du pays, et la cité. Trois parcs de loisirs ont été aménagés : deux à côté de la Mairie, un au nord, appelé *El Ghouds*

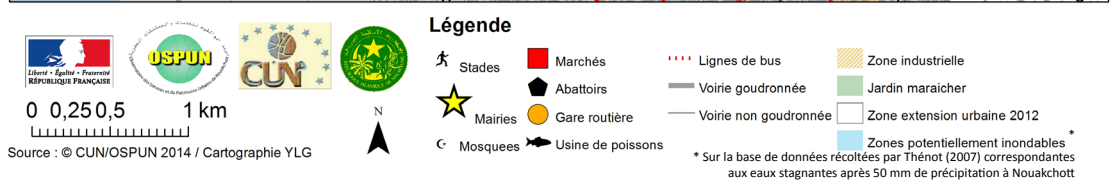
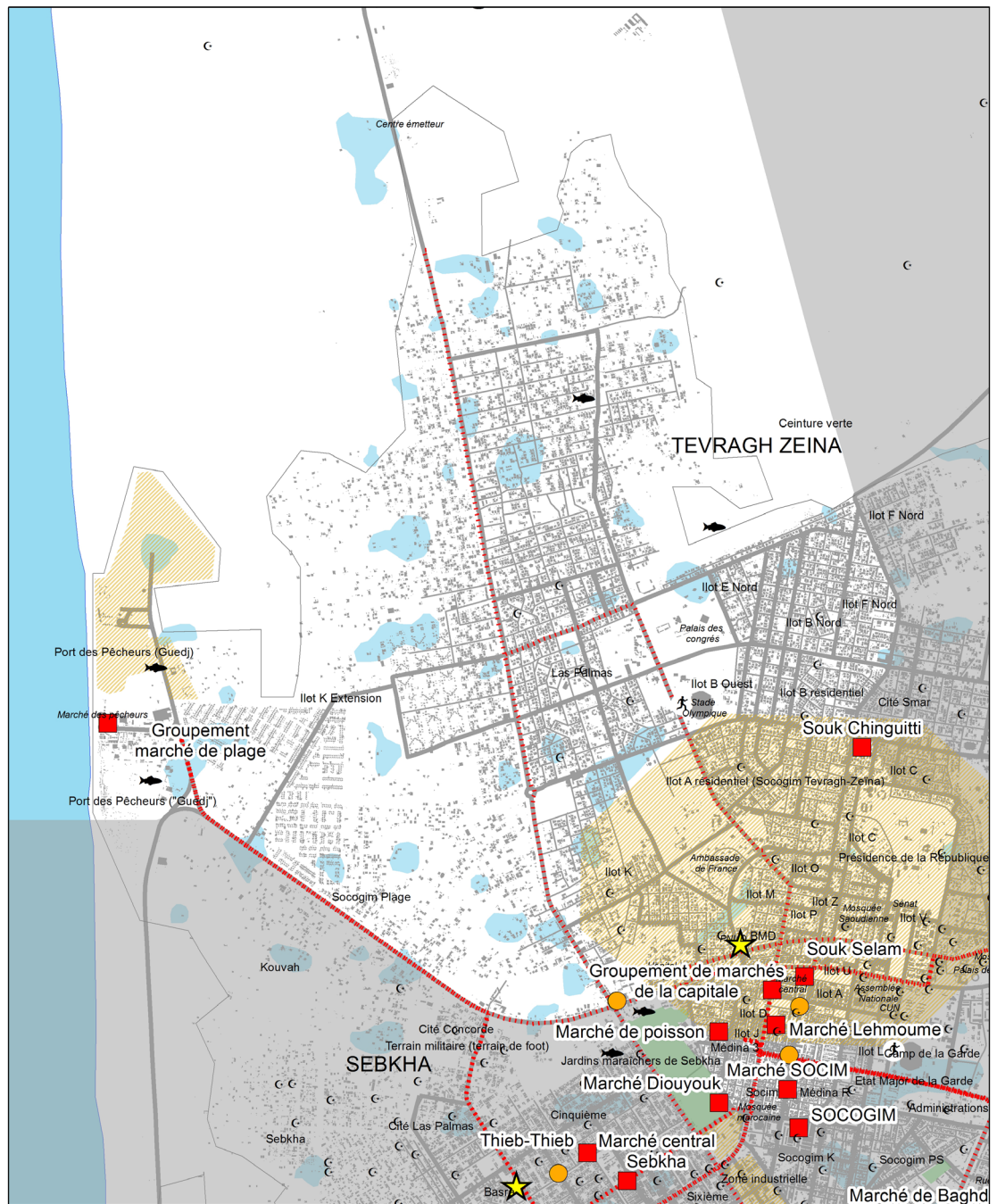
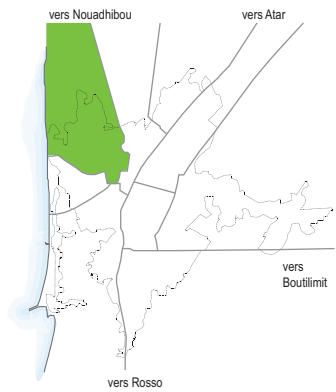
La commune abrite la quasi-totalité des **sièges des administrations centrales et des pouvoirs publics** exécutifs et législatifs, des missions diplomatiques et des organisations internationales. Elle loge également les **sièges des grandes entreprises**, ce qui conduit, depuis peu, à l'édification d'immeubles. Son **tissu social** reste cependant très **contrasté**. Le commerce est intense et s'organise autour de **cinq marchés publics** : marché capitale, marché point chaud, marché Lehmoume, marché de la plage, marché de poisson et marché Socogim.

Dans les quartiers ouest, les risques d'inondation sont très élevés, notamment à Las Palmas, 1, 2 et 3. Des marais salins apparaissent entre les villas et rendent la zone impropre à la construction.

Les **services de base sont très majoritairement délivrés par une offre privée** : par exemple, celle-ci

Seuls 9 600 ménages sont raccordés au réseau de la SNDE. Beaucoup de particuliers disposent de cuves, dont la mauvaise étanchéité conduit au mélange des eaux potables et saline. Malgré les deux centrales de la SOMELEC, Tevragh Zeina dit être insuffisamment couverte en électricité. Le manque de transport public rend les déplacements intra-communaux plus difficiles que les liaisons intra-communautaires.

Tevragh Zeina se définit donc pas ses contrastes, entre un **centre administratif et économique qui se densifie progressivement** à la verticale, et les **quartiers Nord qui restent peu denses**. Ces derniers sont amenés à s'étendre le long de la route de Nouadhibou, attirés par la construction de la nouvelle université et du futur aéroport. La façade ouest, inondée chaque année, se révèle impropre à la construction.





4_Palais des congrès



5_La zone humide des Ambassades



1_ Le centre ville en construction



2_ Medina 3



3_ Carrefour Marché Capitale





Ksar

Localisation

Nord-Est. Cœur Historique (Mosquée Atigh, école et marché du Ksar). Entouré au Nord par une ceinture verte, et au Sud Est par l'aéroport.

Taux d'urbanisation

19,1% des 3 300 ha de la commune.

Population

66 050 hab (2008). 2^{ème} commune la moins densément peuplée.

Typologie d'habitat

65% haut standing (Sud), 35% moyen standing (Nord).

Ksar est un des **poumons économiques** de la ville, qui repose sur **l'industrie et le commerce lié à l'automobile**. La zone industrielle est une des plus importantes du pays, avec ses usines de bougies, de savon, de plastique, de BTP. Cependant, le site dédié n'est pas approprié. Les quelque **3 000 commerces** s'organisent par secteur **autour des axes routiers** : les garages et les industries sur la route d'Akjoujt, des boutiques de meubles et d'alimentation dans la rue du Haut Ksar, etc. Les anciennes zones résidentielles, autour de l'ancienne gare routière, ont été remplacées par des **boutiques de pièces détachées**. Le Ksar est donc aujourd'hui un **bassin d'emplois**, après avoir été une zone majoritairement résidentielle.

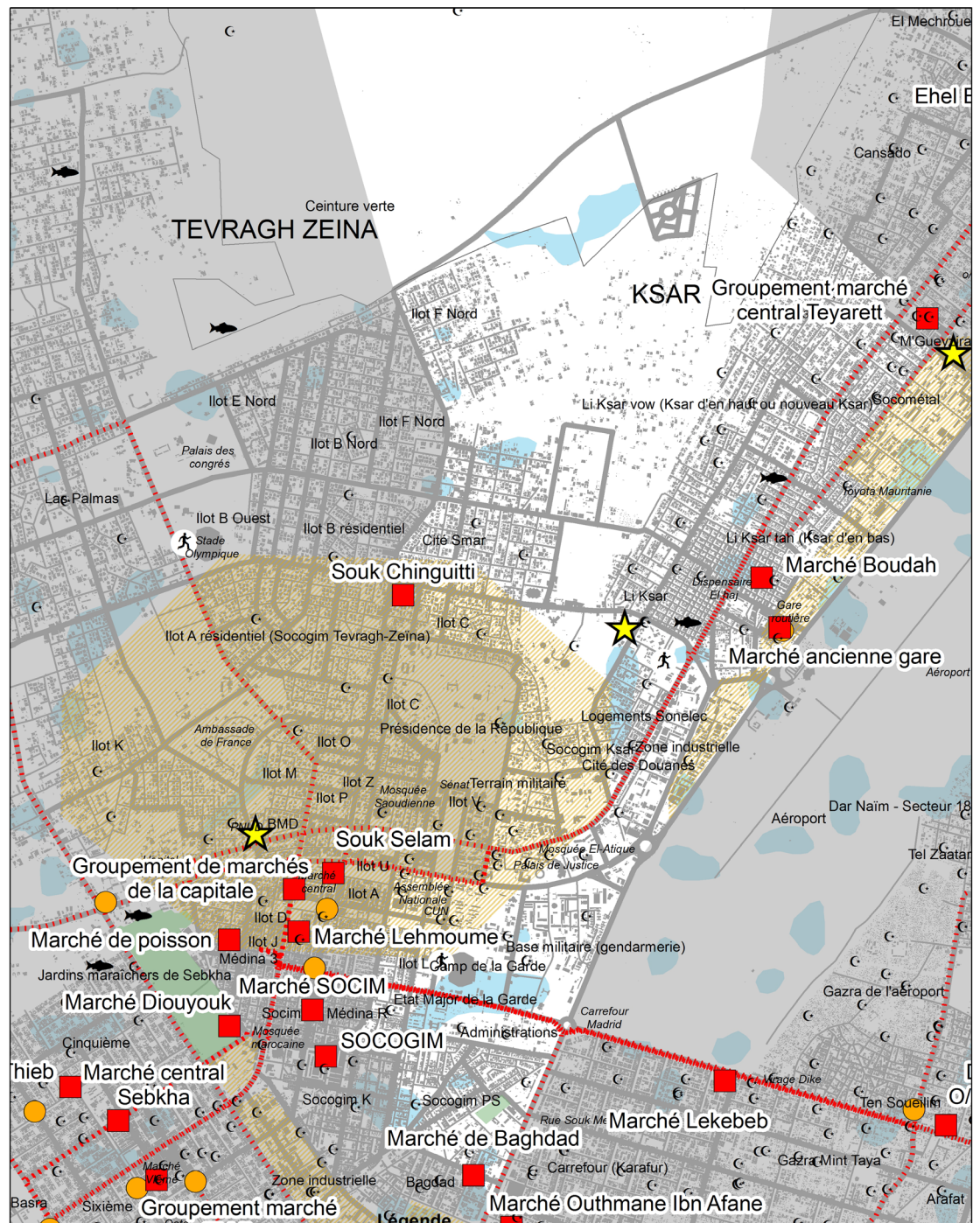
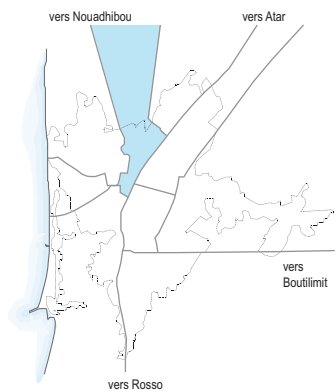
La commune est soumise aux **risques d'inondation, surtout à SOCOGIM K et PS**, zones les plus basses, dont certaines parties sont submergées en permanence. Le Haut

Ksar se révèle un lieu de refuge privilégié pour les habitants. La commune est également menacée **d'ensablement** par le cordon dunaire mobile du nord.

Ksar enregistre les meilleurs taux de couverture par les différents réseaux : **l'eau potable**, (réseau le plus ancien et le plus dense, à proximité du château d'eau), **bien que seul 24%** des ménages soient raccordés au réseau de la SNDE. Mais aussi **l'éclairage public et l'assainissement**. Ksar dispose de la **plus grande gare routière de la capitale**. La pollution provoquée par l'intense activité des garages a cependant conduit une grande partie des habitants à déménager plus loin sur les dunes (Tevragh Zeina, Dar Naïm). Le sol est d'une teinte noire du fait du déversement des huiles. Le Haut Ksar est peu goudronné, et de manière générale, le réseau de voirie est peu maillé, surtout dans le **sens Est-Ouest**.

L'éducation est majoritairement privée (68% des écoles primaires). La commune dispose de **4 hôpitaux** (dont un militaire et un ophtalmologique), **3 centres ou postes de santé, une PMI et souhaiterait se doter d'une polyclinique**. Une vingtaine de structures privées viennent appuyer ce réseau. Ksar bénéficie du **plus grand nombre d'infrastructures sportives, culturelles et de loisirs** de la capitale (Bibliothèque Nationale, stade Cheikha Boyidia, Stade de la Capitale, Musée national -le seul de la ville-, un boulodrome). Deux centres culturels sont implantés : celui de la CUN et l'Espace Camara à Socogim PS.

La commune s'étend vers le Nord, où un nouveau quartier de près de 150 ha est actuellement en construction : Soukoul. Avec l'arrivée de la nouvelle université, **il est fort probable que cette croissance s'accroisse dans cette direction**.





5_Ancien Ksar



5_Garages, ancien Ksar



5_Ancien Ksar

Bibliographie

1 - Ouvrages

- BABA Elemine Ould Mohamed, *De mémoire de Nouakchottois : chronique du temps qui passe*, 2004, éditions l'Harmattan, France, 144 p.
- CHENAL J., *La ville ouest-africaine. Modèles de planification de l'espace urbain*. Genève: Métispresses
- CHOPLIN Armelle, *Nouakchott ; au carrefour de la Mauritanie et du monde*, 2009, édition Karthala et PRODIG, Paris, 367 p.
- LAFRANCHI Raymond et al., *Nouakchott, capitale de la Mauritanie : 50 ans de défi*, 2006, éditions Sépia, Saint-Maur-Des-Fossés, 168 p.
- MARCHESIN Philippe, *Tribus, ethnies et pouvoir en Mauritanie*, 1992, éditions Karthala, Paris, 437 p.
- OULD BEIDI Sidi Mohamed, *L'administration territoriale et le développement local en Mauritanie*, 2009, éditions l'Harmattan, Paris, 260 p.
- PITTE Jean-Robert, *Nouakchott, capitale de la Mauritanie*. Paris : Univ. de Paris-Sorbonne, 1977, 200 p.

2 - Articles

Environnement et agriculture

- BERTE Charles Jacques, « Lutte contre l'ensablement : l'exemple de la Mauritanie », Etude FAO : Forêts, 2010, n°158, Rome, 89 p.
- OULD TALEB Moustapha et al. Le désert existe aussi dans la ville, *VertigO* [en ligne], décembre 2006, Hors-Série n°3
- RUE Olivier, « Changement climatique et risques côtiers en Mauritanie : comment augmenter les capacités d'adaptation de la société mauritanienne aux changements climatiques », Alliance Globale contre le Changement Climatique, juin 2012, Rapport de mission, 31 p.
- SY Ibrahima et al. « Vulnérabilité sanitaire et environnementale dans les quartiers défavorisés de Nouakchott (Mauritanie) : analyse des conditions d'émergence et de développement de maladies en milieu urbain sahélien », *VertigO* [en ligne], septembre 2011, Vol 11, n°2.
- SY Ibrahima et al. « Ecologie des maladies diarrhéiques à Nouakchott », communication conférence internationale Africa 2013, Dakar, Centre Suisse de Recherche Scientifique en Côte d'Ivoire, 17 p.
- TANDIA Madyoury, NANCY Juste Herman, « Etude de cas sur le financement des agriculteurs et agricultrices urbains de Nouakchott, Mauritanie », Réseau francophone pour l'agriculture urbaine en Afrique de l'Ouest et du Centre / Institut Africain de Gestion Urbaine, 2007, 110 p.
- Groupe OCHA, « Rapport d'évaluation des capacités nationales pour la réduction des risques, la préparation et la réponse aux urgences en Mauritanie », décembre 2013, 53 p, rapport interne.

Histoire, habitat et foncier

- ALLOU S., CHOPLIN A., HENNART C., RACHMUL V., *L'habitat, un levier de réduction de la pauvreté, Analyse du programme Twize en Mauritanie*, Etudes et travaux en ligne n°32, 2012, Nogent-sur-Marne : GRET, 143 p.
- CHOPLIN Armelle, « Le foncier urbain en Afrique : entre informel et rationnel, l'exemple de Nouakchott, Mauritanie », *Les annales de géographie*, n°647, 2006, pp. 69-91
- CHOPLIN A., 2009, *Répondre au défi de l'habitat social dans les villes du Sud, L'exemple du programme Twize en Mauritanie*, Etudes et travaux en ligne n°23, Nogent-sur-Marne : GRET, 121 p.
- CHOPLIN A., "Nouakchott : ériger des tours et éradiquer les bidonvilles, ou comment faire rentrer dans la compétition les périphéries du monde, in *Métropoles en débat, (dé)constructions de la ville compétitive*, Le Blanc

A. (et alii), Presses universitaires de Nanterre, 2014 pp. 255-272

- CHOPLIN Armelle, CIAVOLELLA Ricardo, « Marges de la ville en marge du politique ? Exclusion, dépendance et quête d'autonomie à Nouakchott (Mauritanie) », *Autrepart*, n°45, 2008, pp 73-88.
- DIAGANA Ishaka, « Gestion et enjeux des restructurations foncières à Nouakchott », dans *Les pratiques du titrement dans les villes en développement : les exemples de l'Inde, l'Ethiopie et la Mauritanie*, 2014, rapport interne, 16 p.
- OULD MOHAMED BABA Ahmed Salem, « Nuakchot: un misterioso nombre para una ciudad que surgio del desierto », dans *Vivir de tal suerte. Homenaje a Juan Antonio Souto Lasala*, CNERU-CSIC Oriens Academic, 2014, Córdoba, pp. 367-377.
- TANGUY Philippe, « L'urbanisation irrégulière à Nouakchott 1960-2000 : l'institution de la norme légale/illégale », *Insaniyat*, n°22, Octobre -Décembre 2003, pp. 7-35.
- TANGUY Philippe, DESTREMEAU Blandine, « Politiques urbaines et rapports de force à Nouakchott : la construction sociale de politiques publiques », in Navez-Bouchanine, F., Deboulet, A., *L'entre-deux des politiques institutionnelles et des dynamiques sociales*, 2012, Paris, Karthala, p. 255-318.

Réseaux, infrastructures et services publics

- *Atlas de Nouakchott : Infrastructures et services urbains*, CUN/Gret, 2011, 71 p.
- CANDALOT Aurélie, « Rôle et enjeux du système éducatif en Mauritanie dans l'évolution politique », *Le Portique [en ligne]*, Archives des Cahiers de la recherche, 2005, Cahier 3.
- CHATEAU Bénédicte et al. « Rapport thématique sur la situation de l'eau potable à Nouakchott : Analyse des points de vente d'eau », 2007, GRET, 26 p.
- IHD Consultants, « Rapport du recensement des infrastructures d'éducation et de formation professionnelle publiques et privées à Nouakchott », août 2013, CUN/projet GLCS, 90 p.
- IHD Consultants, « Rapport final sur le recensement des infrastructures de santé à Nouakchott »,
- LE GLEAU Yannick, « Etude de la croissance spatiale de Nouakchott » (évolution du bâti entre 2007 et 2012), 2014, CUN/OSPUN62 p.
- MAED, Direction Générale de la Promotion du secteur privé, « La promotion immobilière, journée secteur privé », conférence Bruxelles, 22 juin 2010, *Table Ronde pour la Mauritanie*, 9 p.
- http://eeas.europa.eu/delegations/mauritania/documents/press_corner/sp_promotion_immobiliere_fr.pdf
- PERNET Alice : « Nouakchott : Etude sur le foncier pour l'aménagement du territoire à destination des élus locaux », septembre 2013, CUN/OSPUN, 87 p.
- SAGES Consult, « Recensement des infrastructures culturelles, sportives et de loisirs (privées et publiques) dans la ville de Nouakchott », Décembre 2013, CUN/OSPUN, 50 p
- TRANSITEC, « Etude du plan de Déplacement de Nouakchott », 2006, rapport technique final, rapport interne, 110 p.

3 - Thèses et mémoires

- CAPDEVIEILLE Inès, « Vers un Habitat intégré à Nouakchott - Mauritanie », 2013, Mémoire de 5^{ème} année, Ecole d'Architecture de Toulouse.
- DIAGANA Isakha, *Croissance urbaine et dynamique spatiale à Nouakchott*, Thèse doct. : géographie : Lyon II, 1993, 314 p.
- DIAGANA Yakhoub, « Mobilité quotidienne et intégration urbaine à Nouakchott : les difficultés d'accès aux transports urbains à l'expérimentation des stratégies d'adaptation », 2010, Thèse de doctorat, Université Rennes 2, 486 p.
- OULD ELMOUSTAPHA Ahmed, « Influence d'un ouvrage portuaire sur l'équilibre d'un littoral soumis à un fort transit sédimentaire : l'exemple du port de Nouakchott, Mauritanie », 2000, Thèse de doctorat, Université de Caen, 163 p.
- THENOT Aurélie, « Modèles de données pour l'appréhension et la gestion des risques à Nouakchott (Mauritanie) », 2007, Thèse de doctorat, Université Panthéon-Sorbonne, Paris 1, 538 p.

4 - Autres

- Plans de Développement Communal des neuf communes de Nouakchott, 2012,
- Schéma Directeur d'Aménagement Urbain, 2003, Urbanplan/ADU, 110 p.
- Document sujet, « Nouakchott : l'avenir pour défi : adaptation et mutation d'une ville vulnérable », janvier 2014, Les Ateliers de Cergy, 32 p.

5 - Sites consultés

- www.lesafriques.com
- www.noorinfo.com
- www.jeuneafrique.com
- www.cridem.org

Projet Ribath el Bakh

- <http://vimeo.com/29082532>
- http://www.ami.mr/fr/index.php./filesar/pdf/index.php?page=Depeche&id_depeche=11391

Zone franche de Nouadhibou

- http://www.cridem.org/C_Info.php?article=651743
- <http://deyar.info/IMG/pdf/deyyar.pdf>
- www.politique-afrique.info/index.php/maghreb/item/3636-mauritanie--ibk-visite-les-infrastructures-de-developpement.html

Nouvel aéroport

- <http://www.egis.fr/action/realisations/nouvel-aeroport-international-de-nouakchott-mauritanie>
- http://www.noorinfo.com/Nouvel-aeroport-de-Nouakchott-De-qui-se-moque-t-on_a11239.html

Chami

- <http://cridem.org/imprimable.php?article=636628>
-
- **Avis de passation des marchés publics 2014**
- <http://www.cridem.org/imprimable.php?article=654502>

6 - Entretiens

- BIRANE Wane, Programme restructuration des quartiers précaires, Ministère de l'Habitat et de l'Urbanisme.
- N'GUSSALY Fall, Wali de Nouakchott
- SIDI SOW, conseiller du wali chargé des affaires économiques
- Les maires, ADL et CCC des neuf communes de Nouakchott
- Directeur Technique de l'ADU
- ABOUKORAH-VOIGHT Omnia, conseillère technique principale, Adaptation au Changement climatique des Villes Côtières (ACCVC).
- ASTUDILLO FERNANDEZ Eloisa, Chargée de programme - Section Infrastructures, Délégation de l'Union Européenne en Mauritanie
- BABA MOUSTAPHA Elemine Ould Mohamed, Historien et socio-linguiste, Université de Nouakchott
- DIAGANA Tidiani, architecte urbaniste, président de l'Ordre des Architectes de Mauritanie
- DIAGANA Ishaka, urbaniste, professeur d'Université, Université de Nouakchott
- OULD SIDI Mohamed Mahmoud, Direction Générale de l'Urbanisme
- SAHUC Jean, architecte-concepteur de la ville
- KHALIFA Abderahmane, Directeur Général de Magma et IRCC
- LEGARRA José, Chargé de programmes - Section Infrastructures, Délégation de l'Union Européenne en Mauritanie
- Equipes de l'ONG Habitatafrica
- Collectif En Haut !

