



Mémoire
Présenté par
FALL, Dame

Université Gaston BERGER de
Saint-Loui
Faculté des Lettres et Sciences
Humaines

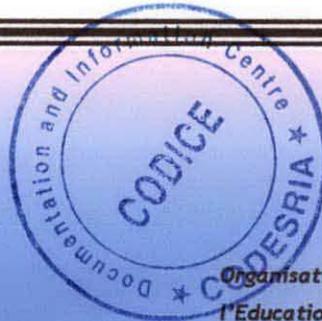
L'aménagement des zones côtières de la Mauritanie et
ses incidences socio-économiques et
environnementales sur le littoral : le cas de la nouvelle
route Nouakchott-Nouadhibou

Année académique :
2005-2006

10 AVR. 2007



Université Cheikh Anta DIOP
de Dakar - UCAD



Organisation des Nations Unies pour
l'Éducation, la Science et la Culture

DEA CHAIRE
UNESCO /UCAD

16.04.01
FAL

13338

Sur

Gestion intégrée des zones côtières et
développement durable et des petites îles

MEMOIRE DE DEA

**Thème : L'Aménagement des zones côtières de la
Mauritanie et ses incidences socioéconomiques et
environnementales sur le littoral : le cas de la nouvelle
route Nouakchott - Nouadhibou**

Membre de jury

M. Alioune KANE, Professeur (Faculté des Lettres et Sciences Humaines/UCAD)

M. Amadou Tahirou DIAW, Maître de conférences (Faculté des Lettres et Sciences Humaines/UCAD)

M. Cheikh MBOW, Maître assistant à l'Institut des Sciences de l'Environnement (FST/UCAD)

Avec le soutien du CODESRIA

Année académique 2005 – 2006

Remerciements

Tout d'abord, mes remerciements vont à l'endroit de mes encadreurs : M. DIAW Amadou Tahirou, Maître de conférences à l'UCAD et M. MARICO Demba., chercheur-enseignant à l'université de Nouakchott. Mes remerciements vont aussi au professeur Alioune Kane, Coordonnateur du DEA Chaire UNESCO ainsi qu'à l'ensemble des professeurs qui ont participé à notre formation, à M. Paul N'DIAYE, Maître-assistant de géographie à M. T. SANE du LERG et à tous mes camarades de promotion.

Je remercie également M. Senhoury du PRCM dont l'aide m'a été très utile pour avoir financé l'étape du terrain ainsi que M. Oumar M'baye qui a assuré la saisie de ce mémoire. Au PNBA, je remercie M. Yarba Fall, M. Limhaba et M. Olivier coordonnateurs scientifiques qui m'ont facilité le séjour sur le terrain, M. Bâ Aboubekrine, M. Lô et à tout le personnel du PNBA.

Mes remerciements vont également au personnel de l'AGRHYMET, de la B.U (UCAD), du CID(PNU), du CODESRIA, du CSE (Sénégal), du CNROP de Nouakchott; de la DATAR, de la DEAR, de L'ENER, du GREZHO(FST), du LERG (Dakar), du MPEM (Nouakchott), de l'ONS et de l'UICN (Nouakchott) et à toute ma famille à Nouakchott et à Dakar.

J'associe à ces remerciements Mme Amy Bara Fall, M. N'diaga Fall, M. Boubacar CISSE, doctorant en Géographie à l'UCAD, Mme Awa Fall, M. Sakar Fall, M. M'bow, M. Sylla Ibrahima, M. Alla Manga, Mme Astou Fall, M. El Amine Diop, M. Mounirou Fall, M. Brahim Fall et Mme Khady Diouf du LERG.

Enfin, j'exprime ma profonde gratitude à toute la population Imraguen (pêcheurs, agents de tourisme, éleveurs.....), au personnel de la Mairie de Mamghar, du Parc et à tous ceux qui, de près ou de loin, ont participé à la réalisation de ce travail.

Sommaire

SOMMAIRE	3
LISTE DES SIGLES	4
GLOSSAIRE	6
AVANT-PROPOS	7
1. Cadre de l'étude	9
2. Problématique	12
3. Choix et justification du sujet	14
4. Objectifs de l'étude	15
5. Hypothèses de base	15
6. Méthodologie de travail	16
INTRODUCTION	18
PREMIERE PARTIE: Présentation générale du littoral mauritanien	19
CHAPITRE I : Le Milieu physique	20
CHAPITRE II : Le Milieu humain	25
DEUXIEME PARTIE : L'état initial du milieu	31
CHAPITRE III : Le contexte socio-économique	32
CHAPITRE IV : La modification des zones de passages et d'activités	40
TROISIEME PARTIE: La nouvelle route Nouakchott –Nouadhibou et ses incidences socio-économiques et environnementales sur le littoral	54
CHAPITRE V : Les incidences positives et négatives	55
CHAPITRE VI : Enjeux et Perspectives de la nouvelle route	65
CONCLUSION	74
BIBLIOGRAPHIE	76
TABLE DES MATIERES	80

Liste des sigles

AGRHYMET :	Centre Régional d'Application et de Formation en Agrométéorologie Opérationnelle.
BLM :	Biodiversité du littoral mauritanien
B.U. :	Bibliothèque Universitaire
CID :	Centre d'Information et de Documentation du PNUD
CIRAD :	Centre de Coopération Internationale en Recherche Agronomique pour le Développement
CNERV :	Centre National d'Elevage et de Recherche Vétérinaire, Mauritanie
CNROP :	Centre National de Recherche Océanographique et des Pêches
CODESRIA :	Conseil pour le Développement de la Recherche en Sciences Sociales en Afrique
CSE :	Centre de Suivi Ecologique
DATAR :	Direction de l'Aménagement Territorial et de l'Action Régionale, MIPT
DEA :	Diplôme d'Etudes Approfondies
DEAR :	Direction de l'Environnement et de l'Aménagement Rural, Mauritanie
ENER :	Entreprise Nationale d'Entretien Routier
FAO :	Fonds Mondial Pour l'Agriculture et l'Alimentation
FIBA :	Fondation Internationale du Banc d'Arguin
FST :	Faculté des Sciences Techniques de l'Université de Nouakchott
GREZHO :	Groupe de Recherche sur les Zones Humides (FST)
ISS :	Institut Supérieur Scientifique, Mauritanie
LERG :	Laboratoire d'Enseignement et de Recherche en Géomatique (UCAD)
MIPT :	Ministère de l'Intérieur, des Postes et des Télécommunications, Mauritanie
MPEM :	Ministère des Pêches et de l'Economie Maritime (Nouakchott)
ONS :	Office Nationale de la Statistique, Mauritanie
PALM :	Plan d'Aménagement du Littoral mauritanien

L'aménagement des zones côtières de la Mauritanie et ses incidences socio-économiques et environnementales sur le littoral : Le cas de la nouvelle route Nouakchott-Nouadhibou

PK :	Point kilométrique
PNBA :	Parc National du Banc d'Arguin
PRCM :	Programme Régional de Conservation de la zone Côtière et Marine en Afrique de l'Ouest
RAMSAR :	Convention de RAMSAR (Ville iranien)
SIGP :	Société Industrielle des Grandes Pêches
UCAD :	Université Cheikh Anta Diop de Dakar (Sénégal)
UICN :	Union Mondiale pour la Nature (Suisse)
UMA :	Union du Maghreb Arabe
WWF :	Fonds Mondial pour la Nature
ZEEM :	Zone Economique Exclusive mauritanienne

CODESRIA - BIBLIOTHEQUE

Glossaire

Amring : (singulier de Imraguen), chasser, récolter, c'est-à-dire ceux qui récoltent des produits naturels.

Aftout : Interdune de grande largeur séparant deux cordons lourds fixés.

DD ou (éco développement) : développement économique et humain respectueux de l'équilibre des écosystèmes, qui préserve à long terme les ressources du milieu terrestre pour la satisfaction des générations futures.

GIZC : C'est un des outils pouvant conduire le développement plus durable des régions côtières. Il est un processus continu et dynamique par lequel les décisions sont prises pour l'utilisation durable, le développement, la protection des zones, des ressources marines et côtières.

Imraguen (pêcheur nomade) : ils sont en fait l'aboutissement d'un brassage de populations que des vagues d'immigrations successives ont repoussé sur la côte mauritanienne, il y-a eu d'abord des populations noires établies-là avant l'arrivée des berbères sanhaja.

Lanche : Bateau à voile latine, d'origine canarienne utilisé par les Imraguen depuis 80ans

Littoral : Espace dont la définition varie selon les métiers ou les pratiques des utilisateurs. C'est souvent à partir du manque de repères que naissent les désaccords entre les différents acteurs du littoral, tout à la fois espace naturel et construction humaine. Le littoral est une entité à la fois géographique, sociale, culturelle, économique (agricole, militaire, industriel, urbain, écologique...) soumise à des multiples pressions (9^e entretien Science et Ethique, section1, 7octobre 2005).

Poutargue : Ovaires de mullet légèrement salés et séchés.

Route transsaharienne : C'est une chaîne routière à portée d'une ampleur internationale reliant Alexandrie en Egypte jusqu'à M'bombossa au Kenya en passant par Tobrok au Nord Est de la Libye, Alger, Nouakchott, Dakar, Bamako, etc.

Tourisme : il englobe les activités des personnes partant en voyage dans des lieux hors de leur environnement habituel et y séjournant pour une durée inférieure à une année pour des activités de loisirs, affaires ou autres.

Avant – Propos

Depuis que l'environnement est perçu comme contribuant au développement durable, lors de la conférence de Rio de Janeiro au Brésil en juin 1992, il apparaît de plus en plus clair que les questions de « population et qualité de l'environnement sont indissociables au développement socioéconomique durable¹ ». Il est établi qu'actuellement environ plus de 60% de la population mondiale vit dans des zones côtières qui sont pour la plupart occupées par des grandes villes dont leurs fonctions ne cessent de s'enrichir². Pour les pays côtiers d'Afrique de l'Ouest, la zone côtière représente un espace de développement d'importance stratégique. C'est là en effet que sont situées les principales agglomérations urbaines et où vivent près de 60% de leur population³. De ce fait, l'UNESCO et l'UCAD, à travers le département de géographie ont initié le DEA de gestion intégrée et développement durable des régions côtières et des petites îles en vue de former des cadres dans la planification et la gestion des régions côtières pour un développement durable des littoraux ouest africains. Vu l'enjeu socio-économique et environnemental de ce milieu complexe et fragile si convoité, il mérite une attention plus sérieuse et une gestion rationnelle pour mieux orienter son évolution dans le sens de la préservation et de la sauvegarde des ressources naturelles pour le bien être des populations qui y vivent.

Etudiant dans cette structure académique, notre objectif de recherche est d'étudier et/ou d'évaluer les incidences socio-économiques et environnementales de la route Nouadhibou – Nouakchott sur l'ensemble des activités d'une zone côtière (urbaine), bien spécifique. Ainsi notre étude offre de mieux l'esquisse d'une évaluation éventuelle de ces zones qui aujourd'hui vers une artificialisation dont les agressions font que leurs évolutions et parfois difficile à maîtriser. A partir de plan concis dont l'orientation de gestion partielle par des décideurs devra permettre sans aucune ambiguïté d'allier une intervention intégrée à tous les niveaux d'organisation de la vie socioéconomique, tout en répondant aux exigences de développement durable des résidents en particulier. Pour ce faire, des propositions et des paramètres d'évaluation permettront de mieux suivre l'évolution des indicateurs et des indices de vulnérabilité de ces zones. L'essentiel du travail devra être accompli sur les études

¹ Déclaration de : Mme Gro Harlem Brundtland, Premier Ministre de Norvège, lors de la séance d'ouverture de la conférence des Nations Unies sur l'environnement et le développement (CNUED) Tenue à Rio de Janeiro en juin 1992. C.D.I, population au 21 siècles FNUAP et Action 21/ 2003.

² UNESCO, 1999

³ PRCM, 2004

L'aménagement des zones côtières de la Mauritanie et ses incidences socio-économiques et environnementales sur le littoral : Le cas de la nouvelle route Nouakchott-Nouadhibou

d'impact des aménagements y compris celle de la route qui permettront à l'avenir de contrôler l'efficacité des interventions.

En outre, l'efficacité et l'opérationnalité des décideurs devraient être certaines en vue d'accélérer les processus de lutte contre les problèmes (risques associés aux dynamiques côtières) soulevés, voire même, engager des procédures de stimulation pour réduire les risques à moyen et long terme d'une mauvaise résilience du milieu.

En effet, la maîtrise de cette notion résilience apparaît fondamentalement dans les processus de modification de ce milieu dont les écosystèmes sont parfois fragiles surtout en zones urbaines. Alors la connaissance des paramètres de réversibilité et d'irréversibilité de ces milieux souvent à de très fortes pressions démographiques et industrielles (plus de 80% des activités économiques s'y installent et / ou s'y implantent à leur tour)⁴ serait déterminante dans les processus de conception des stratégies d'une gestion rationnelle.

En principe, une gestion durable en milieu urbain le littoral en particulier vise en premier lieu, la réalisation d'infrastructures souples et facilement modifiables ou améliorables selon les besoins des riverains en particulier. Alors toute opération élaborée devra être en phase avec les nouveaux principes de gestion de la déclaration de RIO (l'Agenda 21) dont l'objectif du chapitre 17 est de faciliter la mise en oeuvre d'un mécanisme de durabilité et de rentabilité de l'exploitation du littoral en général sans pour autant hypothéquer l'épanouissement socio-économique des générations futures. « C'est seulement en jouissant pleinement de nos droits, aujourd'hui que nous nous acquitterons de notre responsabilité en vers demain »

Cette vision d'évaluation des incidences et de processus de gestion rationnelle devrait être en principe, s'appliquer à toute forme d'aménagement. En outre sachant que les aménagements sont différents de par leurs formes, leurs tailles, leurs lieux d'exécution, alors l'étude d'une gestion rationnelle durable dans le temps et dans l'espace pourrait faire l'objet d'investigations plus objectives en vue d'une maîtrise complète des modalités de gestion.

⁴ GAUTHIER (A), al. , les hommes et la terre : Géographie classe de seconde, éd. Bréal, 1995, chap. 13, P. 164, doc. B : vers une artificialisation des littoraux.

1. Le cadre de l'étude

Les conditions climatiques difficiles et les transformations socio-économiques qu'a connu la Mauritanie depuis son indépendance (voir tableau 1), ont nécessité la mise en place d'une politique d'aménagement du territoire, qui prend en compte les programmes de l'Etat en matière de développement économique et social, les tendances futures de la répartition de la population dans le pays.

Tableau 1 : Evolution des taux d'urbanisation et de sédentarisation de la population mauritanienne (en %) :

	*1965	1988	2001
Nomade	73,3	12	4,8
Ruraux Sédentaires	17,6	47	ND
Urbain	12	41,1	>50

Source : (ONS, 2001) *Enquête

Depuis 1985, l'Etat a entrepris l'étude d'un schéma d'aménagement du territoire qui a défini cinq (5) grandes zones de développement :

- zone du littoral ;
- zone agropastorale ;
- zone de la vallée ;
- zone d'oasis ;
- et une zone industrielle et minière.

Le développement de ces zones constitue une priorité pour le gouvernement et d'ores et déjà plusieurs grands projets concernant ces zones ont été lancés (projet oasis, projet gestion des ressources naturelles, projet de développement intégré de la vallée et PALM).

La zone du littoral revêt quant à elle une importance particulière car la Mauritanie entend tirer une bonne partie de ses richesses du littoral et de l'océan. A cet effet, le littoral constitue donc un enjeu majeur pour l'aménagement du territoire, enjeu sur un espace très limité où les populations ont tendance à se regrouper (croissance démographique de Nouakchott et de Nouadhibou) aggravant ainsi les problèmes d'environnement et de conservation qui se posent déjà dans cette partie du territoire national si sensible.

L'aménagement des zones côtières de la Mauritanie et ses incidences socio-économiques et environnementales sur le littoral : Le cas de la nouvelle route Nouakchott-Nouadhibou

Au de-là de cette importance, la Mauritanie à l'instar de la communauté internationale entend aussi mettre en œuvre une planification côtière qui intégrera l'ensemble des acteurs impliqués dans l'administration, la gestion ou la conservation des espaces littoraux et des ressources qu'elles contiennent; puisque le développement du pays se jouera à l'avenir sur celui-ci, «révolution» pour un pays qui jusque là était tourné quasi-exclusivement vers sa partie continentale.

C'est dans ce contexte de développement côtier que le gouvernement Mauritanien modernise⁵ et complète ses infrastructures côtières qui lui font aujourd'hui défaut. Sachant que l'absence d'une infrastructure adéquate constitue un handicap majeur pour le tourisme, pour les pêcheurs, pour les navires de pêche industrielle et pour les usines à terre sous-exploitées faute d'approvisionnement suffisant. Trois pôles de développement ont été créés sur toute la côte à partir de la limite sud du PNBA dans le cadre d'un projet de développement de la pêche artisanale sud (PDPAS 1994/95), avec la construction au sud de Nouakchott, non loin de Tiguent d'un nouveau village de pêche avec l'appui de la coopération espagnole ; édification *ex nihilo* d'un « pôle de développement de la pêche artisanale et côtière » à Tanit, à 64 kilomètres environ au Nord de Nouakchott et à 90 kilomètres de la frontière sud du PNBA.

Ce projet est programmé pour assurer à long terme le débarquement de 25000 tonnes de poissons par an et améliorer les conditions de vie et de travail des pêcheurs qui exercent actuellement dans des campements de fortune entre Cap Timiris et Nouakchott. En plus des équipements nécessaires au fonctionnement du port (infrastructures portuaires, approvisionnement en glace, dépôt de carburant, adduction d'eau potable depuis la capitale, aménagement d'une bretelle bitumée vers la route ...), un schéma directeur d'une ville adjacente a été intégré à ce projet qui devrait faire de Tanit le troisième (3) pôle de pêche du pays. 25000 à 30000 habitants sont prévus si les prévisions économiques se confirment.

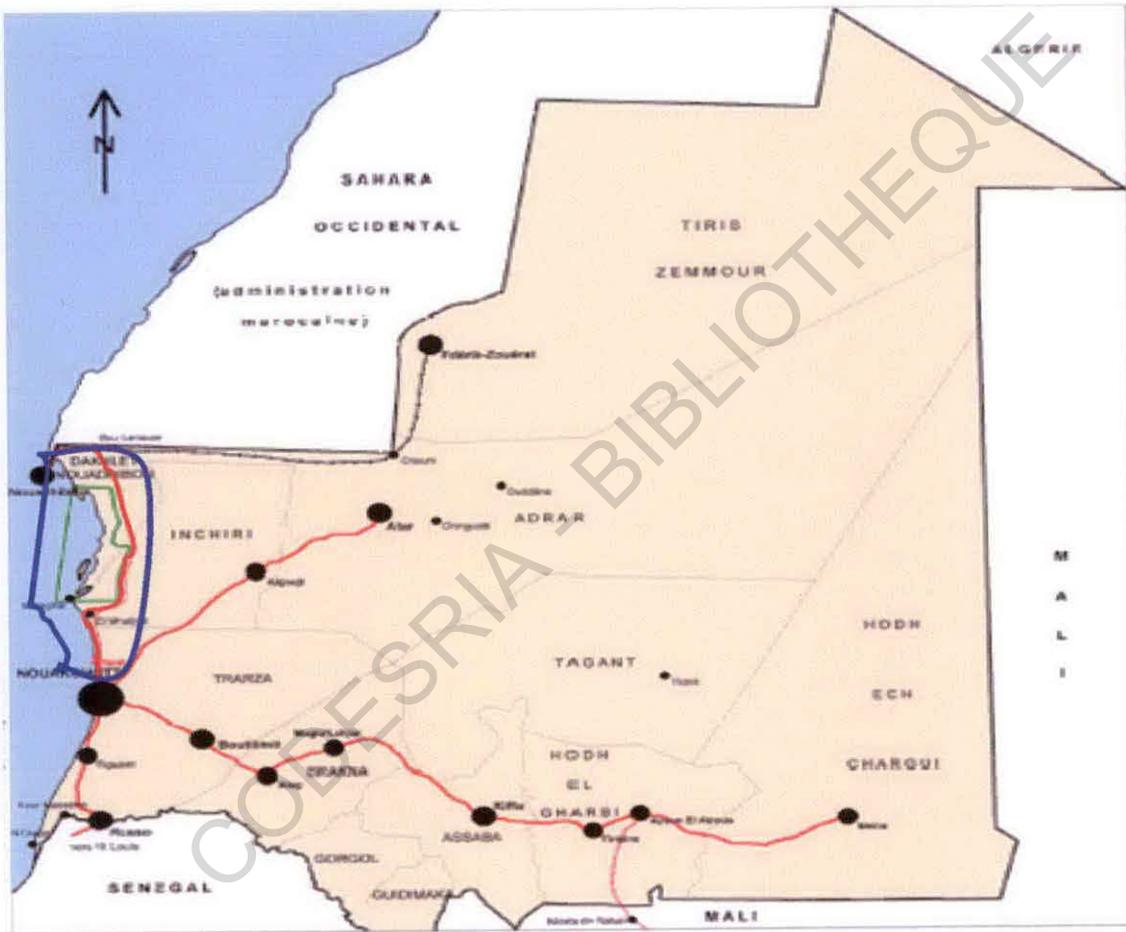
Il est également envisagé de construire un nouvel aéroport à mi - chemin entre Tanit et Nouakchott, remplaçant celui qui existe déjà dans la capitale. Ce sera là une nouvelle ouverture vers les marchés extérieurs pour les produits de la pêche mauritanienne. ...

⁵ Seul Nouadhibou peut accueillir des bâtiments de pêches industrielles, et Nouakchott n'est pas équipé en infrastructures bien adoptés pouvant répondre aux exigences de la pêche artisanale ou industrielle ; ces dernières restent fragiles face à l'érosion côtière et les coûts de dragage sont importants. Une autre réserve de pétrole dont l'exploitation est programmée mi – 2007 avec une production évaluée entre 50 000 et 150 000 barils par jours en 2008. Source la tribune, N° 268 2005, p.11

L'aménagement des zones côtières de la Mauritanie et ses incidences socio-économiques et environnementales sur le littoral : Le cas de la nouvelle route Nouakchott-Nouadhibou

Comme nous le constatons, la Mauritanie mise énormément sur son littoral, consciente de l'importance des enjeux et des richesses qu'elle peut en tirer⁶, mais aussi de la sur exploitation en cours. Dans ce contexte, la nouvelle route Nouakchott - Nouadhibou permettra d'améliorer l'efficacité et l'ouverture vers les grandes villes mais aussi à l'étranger de toutes les activités économiques liées au littoral.

Carte 1 - La Mauritanie : Villes et Routes



POPULATION URBAINE EN 2000
(d'après recensement national 2000)

- **NOUAKCHOTT** plus de 600000 habitants
- **Atar** 20000 à 75000 habitants
- **Ayoum El Atrous** 10000 à 19999 habitants
- **El N'harjet** 1200 à 9999 habitants
- X **Tenit** : Projet portuaire

LIMITES ADMINISTRATIVES

TRARZA Wilayas et leurs limites

Limites du PNBA

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

- Route goudronnée
- - - Route en construction, partiellement achevée
- Voie ferrée

0 100 200 500 km

Zone d'étude

à

L'aménagement des zones côtières de la Mauritanie et ses incidences socio-économiques et environnementales sur le littoral : Le cas de la nouvelle route Nouakchott-Nouadhibou

2. Problématique

Situé entre le 15° et 27° degré de latitude Nord, côtière de l'océan Atlantique, la République Islamique de Mauritanie est un pays saharien. Profondément marqué par l'aridité de son climat, ce pays qui acquit son indépendance en 1960 couvre en partie une zone parcourue depuis des siècles par des populations d'éleveurs nomades qui ont su par leur mode de vie s'adapter à la rudesse du climat.

Plus de deux tiers des 1 030 700 km² appartiennent à la zone saharienne, caractérisée par une faiblesse des précipitations. En zone sahélienne, Les précipitations moyennes annuelles dépassent 200mm dans le sud du pays, puis décroissent très rapidement en direction du nord. Elles ne sont plus que de l'ordre de 100mm à hauteur de Nouakchott et au nord de Oualata de moins de 50mm dans le Nord Est.

A cette rareté de précipitations s'ajoutent des températures tout aussi élevées : en hiver, elles sont relativement faibles. Dans le Sud, les moyennes oscillent entre 15 et 20°C avec des pointes de chaleur aux périodes d'harmattan (alizé continental sec et chaud, secteur Est à Nord Est). Mais elles tombent au dessous de 10°C dans l'Adrar (jusqu'à exceptionnellement moins de 10°C la nuit). Dès le mois de mars, la montée du soleil entraîne une élévation sensible des températures qui avoisine alors 35 à 45°C.

C'est dans ce cadre physique que vivent les 2.600.000 mauritaniens soit 2 habitants au km² appartenant à différentes ethnies, Baydân ou Maures arabes berbères, Soninkés, Wolofs, Halpoular et Peuls vivant surtout au Sud du pays. Ils se tournent de plus en plus vers le littoral et ses ressources halieutiques abondantes. Depuis les grandes sécheresses des années 1970, la capitale Nouakchott voit aussi sa population croître de manière exceptionnelle.

Ce phénomène de « littoralisation » de la population touche d'autres pays à déserts côtiers à travers le monde. Ces espaces accueillent de plus en plus des activités liées à l'originalité du milieu naturel. Ils permettent à ces états de participer au système économique mondial. Comme la Mauritanie, le Pérou et le Chili se sont tournés vers la richesse en poisson que recèlent leurs eaux territoriales. Les eaux d'upwelling à l'origine de cette abondance ont permis à ces deux pays de devenir deuxième et troisième puissances halieutiques mondiales.

Dans ce contexte de profonds changements dans la société mauritanienne, qui a longtemps tourné le dos à son littoral, que le gouvernement a entamé en 2002 la construction d'une route côtière qui relie les deux principales villes du pays, Nouakchott et Nouadhibou

L'aménagement des zones côtières de la Mauritanie et ses incidences socio-économiques et environnementales sur le littoral : Le cas de la nouvelle route Nouakchott-Nouadhibou

toutes deux littorales. Cet axe routier de 470 Km est le dernier maillon marquant de cette longue route transsaharienne, attendue depuis longtemps en raison de son importance pour le développement économique du pays.

Le tracé de la route sur le littoral de manière à joindre ces deux villes suivant un axe principal longitudinal est détourné plus à l'est à 120 Km au Nord de Nouakchott. En effet les intérêts socioéconomiques attendus sont d'ordre majeur. Par ailleurs, cette zone abritant du même coup une aire marine protégée unique au monde qui constitue un atout irremplaçable en réserve d'espèces halieutiques et ornithologiques, le Parc National de Banc d'Arguin (PNBA).

Ce site, s'étendant de part et d'autre du 20^{ème} degré de latitude Nord sur 180 Km du nord au sud, recouvre une superficie de 12000 km², dont 55% en zone marine et correspond à la plus vaste Aire Marine Protégée (A.M.P.) sur le continent africain. Créé le 24 juin 1976 par décret présidentiel et placé sous l'autorité directe du gouvernement, le PNBA a pour vocation première la protection du milieu naturel maritime et terrestre compris dans ses limites. Celui-ci se caractérise par un écosystème d'une extrême richesse dont la complexité n'a pas fini de dévoiler toutes ses zones d'ombre⁷.

Ainsi, le P.N.B.A. compte depuis 1989 parmi les sites inscrits au patrimoine mondial de l'humanité de l'UNESCO et comme zone humide d'importance mondiale protégée par la convention de RAM SAR (1992).

Le littoral n'est pas un espace vide d'homme. C'est une zone à cheval entre deux systèmes d'exploitation humaine du milieu naturel : la pêche et le pastoralisme extensif. Le littoral est habité depuis des siècles par une communauté de pêcheurs. Les Imraguen, répartis entre (9) villages côtiers et (4) autres villages à l'extérieur sud du parc.

L'impact de cette pêche *amring* sur le milieu était donc insignifiant à cause des pressions économiques extérieures et leur très bas niveau de vie ne leur permettait pas de faire face. Il s'en est suivi en passage d'une pêche commerciale et une surexploitation de certaines ressources halieutiques.

Dans le cadre de la promotion du développement socioéconomique des populations Imraguen un système de gestion en concertation avec ces derniers a été mis en place. Des programmes et des structures leur permettent d'aménager des pêcheries et de s'autonomiser face à la demande extérieure sans cesse croissante. Les efforts de pêche sont mesurés, les prises débarquées enregistrées, des coopératives villageoises mises en place (*annexe 3*).

⁷ E. Mahé, 1985

L'aménagement des zones côtières de la Mauritanie et ses incidences socio-économiques et environnementales sur le littoral : Le cas de la nouvelle route Nouakchott-Nouadhibou

Les Imraguen vivent aujourd'hui une période de profonds bouleversements. Le long du littoral commence à être occupé de manière intense par des nomades qui élèvent des dromadaires, mais aussi des chèvres et des moutons. Ces nomades ont gardé jusqu'à aujourd'hui leur mode de vie traditionnelle, leur système de production extensif. Ils sont restés relativement isolés des grands mouvements d'urbanisation et de « modernisation » qui ont concerné le reste de la population mauritanienne.

C'est dans ce contexte particulier, qui n'a plus rien à voir avec celui qui a longtemps prévalu dans la région, que la route transsaharienne vient longer le littoral, à quelques kilomètres de la limite Est du parc.

Les influences de cette nouvelle route en un lieu jusque là enclavé peuvent susciter à la fois plein de promesses mais aussi de menaces sur le plan socio-économique et environnemental, surtout dans un milieu jusque là peu concernés par les activités humaines intenses, acquièrent soudainement des qualités de proximité⁸ qu'ils n'avaient pas auparavant. Des espaces d'activités privilégiés se développent le long des axes et autour des carrefours ou les hommes se rassemblent pour habiter et/ou travailler.

Le littoral rentre aujourd'hui dans un cas de ce contexte cité plus haut, en tant que lieu de transit et lieu de production par exemple (le PNBA).

Cette route pose alors un certain nombre de questions quant à l'avenir du parc et du littoral en général qui concerne autant les Imraguen et les éleveurs nomades que l'administration du PNBA. Quelles peuvent être les conséquences d'une telle infrastructure sur un milieu physique déjà fragilisé par une forte pression humaine? Quel est le degré d'implication des populations résidentes dans la réalisation de cette infrastructure? Et quel est le nouvel environnement socio-économique et environnemental qui en découle? Qu'est ce que la route peut finalement leur apporter, ou leur enlever ?

3. Choix et justification du sujet

L'aménagement de cette route sur le littoral qui relie les deux plus grandes villes de la Mauritanie vise le désenclavement de la côte ouest du pays et son intégration dans l'espace national.

Compte tenu de l'étendue de la zone, du temps limité qui nous est imparti et de la modestie de nos moyens, nous avons limité notre étude dans l'espace et dans le temps.

⁸ Wolkwitch, 1992

L'aménagement des zones côtières de la Mauritanie et ses incidences socio-économiques et environnementales sur le littoral : Le cas de la nouvelle route Nouakchott-Nouadhibou

C'est ainsi que nous avons déroulé cette étude entre Nouadhibou et Nouakchott sur le littoral mauritanien, plus précisément la zone d'influence de la route. Ce choix est essentiel dû à deux raisons principales. La première raison porte sur le fait que c'est dans cette région que la route a été construite et par conséquent, elle est la première bénéficiaire de ce programme de développement. La deuxième raison est que la zone recèle d'énormes potentialités socio-économiques (pêche, tourisme, élevage...) et dont l'exploitation rationnelle aura des effets bénéfiques sur le développement économique du pays.

4. Objectif de l'étude

Les objectifs assignés à cette étude sont :

4.1. Objectif général :

Etudier les incidences actuelles et prévisibles de la nouvelle route en terme d'impacts socioéconomiques et environnementaux sur les populations et sur le développement des villages.

4.2. Objectifs spécifiques

- Analyse de la situation socioéconomique et environnementale initiale du milieu avant la route;
- Analyser leur évolution sur le milieu et faire le bilan actuel des aménagements de la route sur les villages.

5. Hypothèses de base

Pour atteindre ces objectifs, nous avons formulé les hypothèses suivantes que nous avons vérifiées sur le terrain.

Hypothèse 1 : la construction d'une route dans un espace change fortement les habitudes, bouleverse les pratiques spatiales et renforce les compétences des populations qui y vivent ; par conséquent elle crée par effet d'entraînement le développement socio-économique de ceux qui l'utilisent;

Hypothèse 2 : la construction de la route en marge des zones de grands foyers va entraîner un enclavement dans sa partie ouest ;

Hypothèse 3: le littoral, en ce lieu si fragile avec la construction de la route risque de subir des modifications dont certaines même commencent à se manifester.

6. Méthodologie de travail

Ce travail a utilisé les techniques et méthode qualitatives en combinant les approches géographiques et sociologiques. L'approche méthodologique adoptée comprend quatre étapes:

6.1. Revue documentaire

Soucieux de nous tenir au fait des préoccupations et aspirations des populations directement concernées par la route Nouakchott- Nouadhibou, nous avons d'abord consulter la documentation très peu abondante mais bien riche. Cette recherche documentaire s'est poursuivie tout au long de l'étude dans les centres de documentations suivants ainsi que par des entretiens: AGRHYMET, B.U. de l'UCAD, du département de géographie, de la chaire UNESCO, CSE (Dakar), C.I.D(PNUD), DATAR, DTP, ENER, C.N.O.R.P., MPEM, ONS, PNBA et UICN, Nouakchott.

L'objectif est de mieux nous imprégner de la situation d'ensemble de la zone d'étude et de dresser à la fin une bibliographie sélective.

6.2. Travail de terrain

6.2.1. Observation directe

Elle a permis de voir l'empirise de la route sur le milieu et son influence sur les zones d'activités et le cadre de vie des populations. Ces observations sont couplées à des prises de photos.

6.2.2. Enquêtes

6.2.2.1. Echantillonnage

Selon l'enquête démographique réalisée par le département communautaire du PNBA, 12/2001, la zone d'étude comptait 1800 habitants répartis dans neuf villages à l'intérieur du parc et cinq villages au sud du Cap Timiris (400 familles). Les enquêtes ont particulièrement ciblé les chefs de ménages. Compte tenu de nos moyens limités, du temps qui nous est imparti et de la distance qui sépare les villages, nous avons travaillé sur un échantillon de 40 chefs de ménage soit 10% reparti en (02) ménages par village sauf à Ten Alloul (4), Iwik (4), M'hajratt (8), R'Gueiba (4), et Mamghar (16).

Plus de 150 personnes ont participé aux entretiens.

6.2.2.2. Enquête

Un seul questionnaire a été élaboré et destiné aux chefs de ménage en ce sens que ce sont eux qui assurent la majorité des activités liées à la route. Les variables qui sont abordés tournent autour de l'accès à l'eau, du désenclavement, des services sociaux, de l'emploi, de la perception actuelle du milieu, des attentes, des contraintes et des stratégies d'adaptation etc.

6.2.2.3. Entretiens

Elles sont faits à travers trois volets, concernent trois catégories d'acteurs et sont réalisés à l'aide de trois guides

- ✓ Un guide d'entretien est adressé aux autorités locales. Le choix de ces cibles est guidé par le souci d'avoir des informations sur les objectifs fixés, les moyens de la mise en œuvre et l'accès aux services par les populations locales
- ✓ Un deuxième guide est destiné aux chefs des villages (les plus anciens) et aux notables pour comprendre l'évolution du milieu, ses potentialités, les contraintes, la perception qu'ils ont de leur espace, les problèmes qu'aurait engendrés la route etc.
- ✓ Un dernier guide d'entretien a concerné les femmes et les jeunes afin de connaître aussi leurs perceptions sur la route, leurs besoins socio-économiques, environnementaux et communications....

L'objectif visé à travers cette démarche est d'appréhender la diversité des opinions des différents acteurs impliqués dans les enquêtes.

Les entretiens et le questionnaire seront menés en français et dans les langues nationales.

6.3. Traitement et interprétation des données

Le traitement des données s'est fait d'abord de manière manuelle. Il s'agit de faire l'analyse thématique à fin de comparer les réponses obtenues thème par thème pour ensuite dégager celles qui sont typiques aux objectifs assignés dans la problématique. Cette démarche vise à mieux appréhender la cohérence des idées exprimées et de restituer celles exprimées par les populations elles-mêmes. Enfin à l'informatique avec des applications bureautiques et statistique (World, Excel etc.), certaines données sont transformées en graphiques, tableaux, pour permettre une lecture plus facile et une interprétation aisée.

INTRODUCTION

La zone d'influence de la route Nouakchott- Nouadhibou est le regroupement de plusieurs familles distinctes :

Aujourd'hui, certaines de ces familles font office de village répartis tout le long du littoral ayant chacun à sa tête un chef et la commune de Mamghar qui occupe une position carrefour entre Nouakchott et Nouadhibou. Le processus d'aménagement amorcé dans cette région avec la nouvelle route Nouakchott- Nouadhibou a entraîné des modifications dans la vie des populations (changement de zone de passage, présence de nouvelles activités...), dans l'espace et par conséquent sur le développement des villages. Ces modifications seront plus approfondies avec la mise en œuvre du plan d'aménagement du littoral mauritanien (PALM) et d'un projet de loi littoral faisant intervenir diverses administrations, institutions, par les autorités centrales.

La présente étude s'efforce d'étudier les incidences de la nouvelles route sur les villages Imraguen et peuvent-elles être canalisées de manière à favoriser le développement d'une zone d'équilibre dans l'élan de la lutte contre la pauvreté tout en prenant en compte les préoccupations des populations locales aux plans socio- économiques et environnementaux.

Ce travail est structuré en trois parties :

- La première partie s'articule autour de la présentation générale du littoral mauritanien ;
- La deuxième partie se résume en une analyse brève qu'elle soit des aspects socioéconomiques ou environnementaux de la région avant la route ;
- La troisième et dernière partie concerne la route elle-même, dont nous avons étudié aussi bien ses incidences positives que négatives sur l'aménagement de la région, analyser les enjeux et les perspectives pour terminer avec une conclusion générale.

PREMIERE PARTIE

PRESENTATION GENERALE DU LITTORAL MAURITANIEN

Chapitre I : Le milieu physique

1.1. Le littoral

Le littoral mauritanien s'étend entre les 16° et 21° degrés de latitude nord. La côte s'étire sur environ 800 km du Nord au Sud et présente une succession de milieux originaux : sebkha, dunes, caps, baies, îles, vasières. Cette entité est marquée par des influences : océanique, méditerranéenne, saharienne et sahélienne avec une emprise certaine sur la faune et la flore. Ces caractéristiques climatiques combinées aux facteurs édaphiques, écologiques et biologiques conduisent à une répartition floristique dont les limites sont difficiles à définir avec précision à cause du caractère mixte des zones de transition⁹.

Il est une partie intégrante de l'espace géographique, administratif, socioéconomique et écologique de l'Etat mauritanien. Si ce territoire bien délimité est soumis à une réglementation particulièrement due à ses originalités, toute problématique ayant trait à ces aspects humains – comme il est ici le cas- ne doit pas être coupé des réalités socioéconomiques environnantes, au contraire le littoral doit être intégré dans son contexte régional et même national, lequel est en plein bouleversement depuis trente-cinq ans.

Après avoir présenté les principaux traits physique, nous présenterons quelques aspects de la climatologie locale.

⁹ CIRAD et al, 1995

Carte 2 : Le littoral mauritanien: le cadre géomorphologique



Côtes rocheuses

Vasières, des hauts fonds au large

Des plages sableuses (sable fin à moyen), rectilignes, exposées et basses; cordon littoral étroit



- **Mobilité des sables**
- **Fragilité face aux agents dynamiques**

Source : Géosystème CNRS

1.2. La climatologie

La présence récente d'une station météorologique à Iwik ne nous permet pas d'obtenir les données nécessaires pour l'étude de la climatologie ceci nous impose d'utiliser les données météorologique de Nouakchott et de Nouadhibou.

1.2.1. Les températures

Les régimes thermiques de cette région sont caractéristiques des régions sahéliennes avec une température moyenne de 15, 8°C, des maxima de 36.4°C, soit une amplitude thermique de 20°C.

Sur le tableau ci-dessous, on constate une différence sensible entre les deux agglomérations. On en déduit que toute la portion du territoire comprise entre ces deux villes est soumise à un gradient nord-sud. Les températures du littoral mauritanien sont relativement modérées pour une telle latitude, trahissant l'influence océanique due aux alizés maritimes. P. SAGNA parle d'un climat saharien côtier.¹⁰

Tableau 2 : Températures mensuelles moyennes à Nouakchott et Nouadhibou

(Données 2002)

		J	F	M	A	M	J	J	O	S	O	N	D
NKTT	Min	15,8	17	17,1	18,3	20,5	22,3	23,2	25,3	26,5	24,2	19,3	17
	Max	29,7	32,2	32,1	31,9	34,5	34,9	32,6	33,2	35,5	36,4	33,9	32,8
NDB	Min	16,9	16,1	16,3	16,5	16,6	18,4	19	20	21,7	20,7	18,4	16,5
	Max	20,3	27,2	26,4	25,9	28	29,3	27	31,1	32	31,5	29,5	27,

Source : AGRHYMET

NB : Chiffres grisés correspondent au Maxima et Minima annuels

1.2.2. Les précipitations

Elles sont extrêmement faibles d'où, les variations interannuelles sont surtout très apparentes sur les graphiques des totaux pluviométriques annuels des deux stations, ci-dessous, et traduisant bien l'irrégularité des pluies dans cette partie du littoral comprise entre Nouakchott et Nouadhibou. Situé entre les isohyètes 100 et 40 mais ne reçoit pas plus de 30 mm en moyenne par an depuis les sécheresses des années 1950=1980, même si une amélioration de la pluviométrie a marqué les années 1990 (notamment 1993 :199 mm, 1995 :

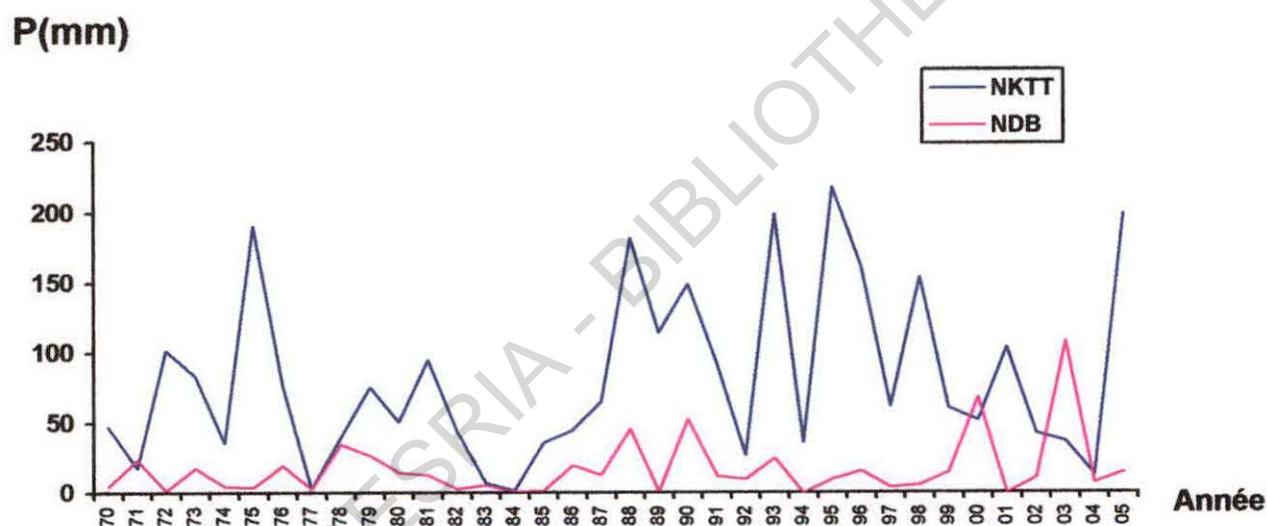
¹⁰ P. Sagna, (cours de DEA, 14/5/2006)

L'aménagement des zones côtières de la Mauritanie et ses incidences socio-économiques et environnementales sur le littoral : Le cas de la nouvelle route Nouakchott-Nouadhibou

218 mm, 1996 : 162 mm et 2005 : 199 mm). Ces pluies sont irrégulières et seule la partie au sud du Cap Tafarit reçoit parfois les influences de la mousson guinéenne qui atteint là son extrême limite nord ; elle est à l'origine d'une très modeste pluviosité post-estivale, entre août et octobre.

Un gradient est-ouest concerne les influences maritimes, température et nébulosité : plus on pénètre vers l'est, vers l'intérieur des terres, plus l'air est sec et chaud plus les nuages tendent à se raréfier pour disparaître totalement à quelques dizaines de kilomètres de la côte où l'on retrouve la rudesse classique du climat (Sahara continental).

Fig. 1 : Précipitations annuelles à Nouakchott et à Nouadhibou (1970-2005)



Source : AGRHYMET

1.2. 3. Principaux vents

Les alizés du secteur nord soufflent continuellement avec une variation ouest entre janvier et juillet (alizés maritimes) et le restant de l'année est marqué par les alizés continentaux. Les alizés maritimes ont une influence déterminante sur la végétation du littoral et le parc en particulier puisqu'ils apportent fréquemment rosée, brouillard littoral surtout entre mars et mai et novembre – décembre ainsi qu'une forte nébulosité. Selon Th. Monod (1954) "il serait à peine paradoxal de parler ici de Sahara plus ou moins humide".

L'aménagement des zones côtières de la Mauritanie et ses incidences socio-économiques et environnementales sur le littoral : Le cas de la nouvelle route Nouakchott-Nouadhibou

L'harmattan, de secteur Nord-est souffle sur la zone entre mars et juin, l'action de vent sec, chaud, parfois brûlant se combine à celle des alizés. Les massifs dunaires de l'Azefal, de l'Akjar..., orientés Nord-Est/ Ouest résultent de deux courants atmosphériques.

Les dernières brides de la mousson guinéenne permettent à la plus grande partie Sud du littoral de bénéficier de quelques pluies.

Tableau 3 : Insolation mensuelle à Nouadhibou et à Nouakchott (données en heures)

		J	F	M	A	M	J	J	O	S	O	N	D
NDB	2001	9.6	9.3	10.2	10.6	11.3	9.7	9.5	9.7	ND	ND	9.7	8.1
	2002	8.7	7.8	7.8	10	9.6	9.2	8.8	8.7	6.5	8.1	8.7	8.1
NKTT	2001	9.8	7.7	9.7	9.7	10.4	8	8.2	8.6	7.5	8.8	8.2	7.3
	2002	8.5	7.6	7.6	9.1	9.2	7.9	8.2	7.6	6.5	5.9	7.9	8

Source : AGRHYMET

NB : les chiffres grisés correspondent au maxima et minima annuels ;

ND : non déterminé / disponible

Chapitre II : Le milieu humain

La population de la communauté des villages Imraguen est estimée à 1800 habitants en 2001 soit moins de 1 % de la population totale avec une densité de 1 hbt/ km².

2. 1. Le cadre foncier

D'un point de vue général, l'habitat occupe plus de 55% de la zone et dispose de grands espaces verts : le PNBA. De son importante réserve foncière, il ne subsiste que les grands espaces de la zone et de la région, vers l'intérieur du pays à l'est. Cependant, l'exploitation de tels espaces en vue d'une extension urbaine sera à l'origine de nombreux conflits d'intérêt entre exploitants et pêcheurs, tourisme, élevage, agro-industrie et pourvoyeurs fonciers.

2.1.1. Occupation et mise en valeur traditionnelle du littoral

Historiquement, le littoral mauritanien est occupé dans sa partie nord par les Imraguen, l'unique tribu maure pratiquant la pêche. Ils sont établis sur le banc d'Arguin et sur la côte au Sud du cap Timiris¹¹ vers Nouakchott. La première description des pratiques à pieds de la pêche des Imraguen du mullet jaune a été donnée par l'explorateur portugais Valentua Fernandez qui a visité la région en 1505¹². Il énonce également que la capacité d'adaptation des Imraguen et des Canariens (qui ont introduit les lanches à voile chez les Imraguen) a assuré à la fois la survie de la ressource et l'activité pendant cinq siècles. Les Imraguen sont actuellement une communauté de 1500 personnes réparties en neuf (9) villages dans le banc d'Arguin, en plus d'environ trois personnes résidentes dans cinq (5) autres villages au sud du banc d'Arguin sur environ 200 km. Il est important de mentionner que nulle part ailleurs en Afrique de l'Ouest, ces lanches (embarcations méditerranéennes) ne sont utilisées. Elles constituent une particularité singulière des Imraguen en zone Ouest africaine.

Tandis que dans la partie sud du littoral, les communautés Ouolofs de N'diogo font acte de sédentarisation ancienne. Les ressortissants de ce village sont sans doute les plus anciens occupants sédentaires de la partie sud du littoral et l'ancienneté relative des comptoirs de Saint-Louis (créé par les Français en 1659) dont ils sont géographiquement proches et ils sont très liés justifie au moins en partie leur prétention d'antériorité¹³.

¹¹ Jean Maigret et al. , 1976

¹² B. Picon, 2002

¹³ A. W. Ould Cheikh et al.,1995

L'aménagement des zones côtières de la Mauritanie et ses incidences socio-économiques et environnementales sur le littoral : Le cas de la nouvelle route Nouakchott-Nouadhibou

Les pasteurs quant à eux exploitent les pâturages situés aussi bien dans la partie Nord que dans la partie Sud. Au Nord, Il s'agit notamment de la zone d'Agneitir (aux alentours du Banc d'Arguin) et au Sud, c'est la dépression de l'Aftout Saheli. Cette dernière constitue aussi traditionnellement un élément important du système pastoral du Sud ouest mauritanien¹⁴.

Enfin le tourisme : le littoral mauritanien est riche en termes d'attraction touristique par son patrimoine naturel diversifié. Ce patrimoine qui longe tout le littoral à travers des plages sableuses qui sont le fondement du tourisme balnéaire dans tout son état. A cela, s'ajoute les écosystèmes littoraux qui offrent et attirent depuis longtemps des populations à la découverte de cette portion du littoral ouest africain.

2.1.2. Occupation et mise en valeur actuelle du littoral

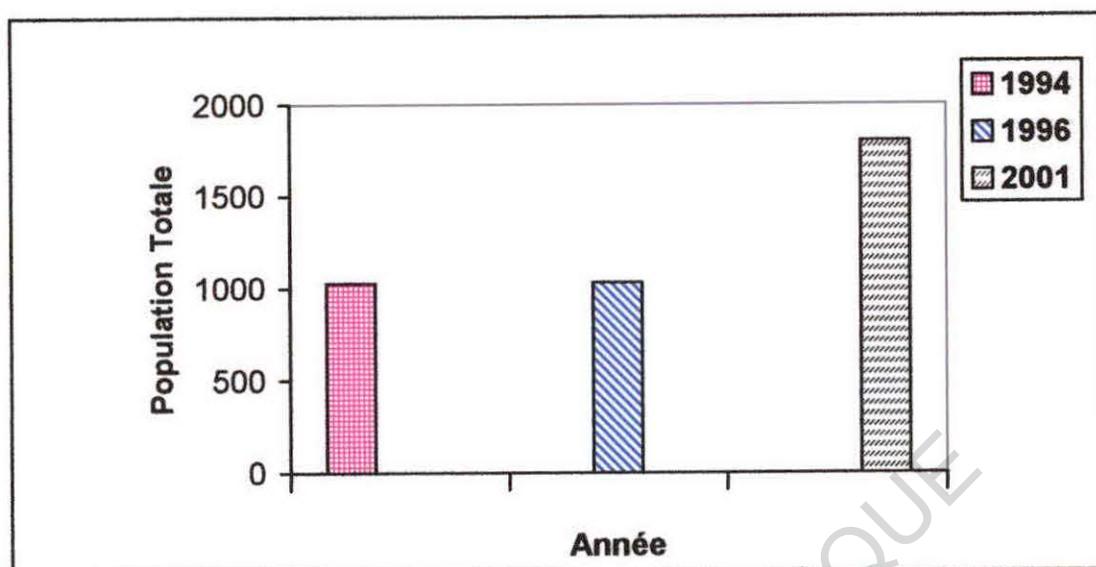
Aujourd'hui, le littoral constitue un important pôle d'attraction avec notamment l'érection des plus grandes villes du pays, Nouakchott (capitale administrative, 612000 habitants) et Nouadhibou (capitale économique, presque 80000 habitants) ainsi que les villages Imraguen et le village ouolof de N'diogo occupant traditionnellement la côte. En plus, on témoigne de l'émergence de multiples villages et/ou hameaux au Sud de Nouakchott.

Ainsi, avec cette nouvelle conquête du littoral, fortement influencée par les séries de sécheresses et l'exode rural massif qui en découle, avec la nouvelle route Nouakchott-Nouadhibou, on assiste à la naissance de nombre d'activités parmi lesquelles on peut citer : la pêche industrielle et artisanale, le tourisme, le transport maritime, les activités de transformation du poisson, la conservation (Parcs), les prospections pétrolières, etc.

A part les villes de Nouakchott et de Nouadhibou, les agglomérations sont très peu peuplées.

¹⁴ Idem

Fig. 2 : Evolution de la population Imraguen entre 1994, 1996 et 2001



Un bref examen comparé des trois situations fait ressortir les observations suivantes :

- La population Imraguen est passée de 1028 habitants en 1994 à 1031 en 1996 soit une augmentation de 3 personnes.

- La même population est passée de 1031 habitants en 1996 à 1800 habitants en 2001 soit une augmentation de 789 personnes.

a) Le temps passé sur le terrain n'a pas permis d'approfondir les données démographiques, les déclarations d'état civil demeurent encore aléatoire : selon le secrétaire général de la Mairie qui est l'autorité chargée de l'état civil, les populations n'enregistrent ni naissances ni décès et n'ont recours à son service que pour obtenir des jugements supplétifs (pièce d'identité et mariage).

b) L'autre facteur peut être considéré comme principalement saisonnier.

Les estimations démographiques deviennent particulièrement mal aisés et aléatoires.

2.2. Les potentialités économiques du littoral mauritanien

Elles constituent le fondement de l'aménagement de la zone dans l'objectif de faire du littoral mauritanien un pôle de développement économique durable à condition que ces ressources soient protégées et exploitées rationnellement. L'objectif vise à rectifier le déséquilibre régional constaté par les autorités du pays afin de lutter contre la pauvreté.

Les principaux caractères de ces secteurs d'exploitation sont :

2.2.1. La pêche :

Elle est pratiquée le long du littoral et occupait à l'origine les populations de race noire qui vivaient au Sud. Mais actuellement, sous l'effet de l'exode rural, elle compte des acteurs de tous les horizons (races et ethniques du pays et de l'extérieur) (nombre de pêcheurs estimé à 7632 en 2001). Elle garde un caractère traditionnel et artisanal mais gagnerait beaucoup si elle était modernisée du fait de la richesse et de la diversité biologique marine du milieu.

Le nombre d'embarcation est fort de 3890 bateaux de taille moyenne utilisant la senne tournante (N'diogo, Nouakchott – Nouadhibou). Les principaux points de débarquement sont Nouakchott, Nouadhibou, Mamghar, Tanit etc. Le secteur est en plein essor du fait du désenclavement de cette région, de l'appui dont il bénéficie de la part des agents publics des pêches mais également des unités privés impliquées dans la transformation industrielle des produits halieutiques. Ainsi durant la période 1995-2002, le tournage métrique des prises était estimée à 159,8¹⁵ soit une moyenne annuelle de 19,97 tonnes métriques dont une partie assez importante destinée aux industries de transformation locales¹⁶.

Cependant, la production fait face à quelques problèmes d'ordre technique et d'équipement à savoir l'absence d'infrastructures frigorifiques excepté les grandes villes, la baisse des ressources halieutiques à cause de la sur-pêche, de la pollution marine ... Cette situation a conduit à la mise en place d'un programme entre l'Etat et l'UICN pour la défense de l'environnement maritime en 2005.

Néanmoins, la production est suffisante (artisanale et industrielle) et constitue une source importante de ressources halieutiques, alimentant le marché international et local et occupant par ses emplois dérivés (Mareyage, transformation du poisson et marchands de poissons) une frange considérable de la population féminine que masculine.

2.2.2. Le tourisme

Le littoral mauritanien est riche en termes d'attraction touristique par son patrimoine naturel. Ce patrimoine comprend des plages sableuses qui sont le fondement du tourisme balnéaire, des possibilités de pratique de la pêche sportive et de sports nautiques, des lieux de rencontre entre le désert et l'océan permettant la méditation. Il y a également des écosystèmes

¹⁵ La pêche artisanale (en milliers de tonnes métriques)

¹⁶ Bru (H.) et M. Hatti, 2000

L'aménagement des zones côtières de la Mauritanie et ses incidences socio-économiques et environnementales sur le littoral : Le cas de la nouvelle route Nouakchott-Nouadhibou originaux offrant la possibilité d'observation des oiseaux, des dauphins et des tortues marines mais aussi la possibilité de pratiquer la chasse du phacoçère.

La Mauritanie réserve plus du tiers de sa façade maritime à la conservation sous forme de Parcs nationaux qui sont des aires protégées. Actuellement il y-a deux Parcs nationaux, le PNBA en plus de la réserve satellite du Cap Blanc et de la réserve du Chott-Boul.

C'est surtout le PNBA qui est en train de se doter d'une orientation écotouristique. Mais il importe de noter que les opérateurs de tourisme intègrent actuellement la visite du PND et la réserve du Chott-Boul dans les circuits commercialisés.

Tableau 4 : Schéma du zonage littoral

Zone	Potentiel touristique à valoriser
NB : limite Sud de la Baie de l'Etoile	Développement du tourisme dans toutes ses composantes
Limite Sud de la Baie de l'Etoile-limite Nord du PNBA	Ne se prête pas aux activités touristiques
PNBA	Ecotourisme et tourisme culturel (pop. Imraguen)
District de Nouakchott	Tourisme balnéaire avec délimitation de zones non dangereuses pour les baignades.
PK 28 au Sud de NKTT- PK160 (Chott Boul.)	Ecotourisme (observation de tortues marines et de dauphins)
PK 160 jusqu'au fleuve sénégal.	Ecotourisme, tourisme culturel (pops Ouolofs et maures) et tourisme cynégétique.

Source : SNAT, 1980

- Vers le Sud
- Limite de la zone d'étude

.Ce découpage est réalisé en fonction des caractéristiques physiques, des particularités et des potentialités locales et résume la vocation de chaque zone d'un point de vue touristique. Il a été proposé dans le cadre du SNAT (1980).

2.2.3. L'élevage

L'élevage est une activité secondaire dans la zone. Elle constitue un élevage de prestige et de contemplation. Le cheptel est composé essentiellement de caprin, d'ovin au Sud et de dromadaire. L'aspect traditionnel prime sur l'amélioration des races sur le plan génétique qui concerne :

- **Les caprins** (chèvres) : une race très prolifique et très bien connue dans cette zone.
- **Les ovins** (moutons, brebis) : l'élevage des ovins connaît une percée dans la zone. Mais l'absence d'unité de fabrication d'aliments sauf dans le parc et ses alentours pose le problème d'alimentation.
- **Les dromadaires** : ils sont localisés tout le long du littoral. Les dromadaires sont élevés pour des cérémonies traditionnelles mais aussi à but lucratif ;
- **Les bovins** : ils sont essentiellement élevés dans la partie Sud du littoral. Néanmoins, quelques uns de type familial traditionnel sont élevés au Nord et trouve l'alimentation dans le Parc et aux alentours.

CODESRIA - BIBLIOTHÈQUE

DEUXIEME PARTIE

L'ETAT INITIAL DU MILIEU

Chapitre III : Le contexte socioéconomique

Quant bien même l'objectif de cette étude ne consiste pas de décrire dans le détail les aspects sociologiques des principales activités des Imraguen, il est tout de même important de rappeler ses grandes lignes avant la construction de la route afin d'étudier ou évaluer leurs évolutions récentes pour mieux cerner les incidences de la nouvelle route sur ces activités.

3.1. Les Imraguen

Après des siècles de pêche vivrière tournée vers la production du mulets tranchés et séchés (*tichtar*)¹⁷, les années 1980-1990 consacrent la commercialisation du poisson frais. Plusieurs raisons expliquent cette orientation maintenant quasi-exclusive :

- La fermeture de la SIGP à Nouadhibou au début des années 80 qui était la seule cliente des Imraguen a fait baisser la demande en *tichtar*. C'est le début d'une période de grande crise pour ces pêcheurs qui s'étaient de plus en plus tournés vers une production commerciale de poisson salé / séché, et qui se retrouvent soudainement sans débouchés. Les prix chutent.
- La demande en produit frais augmente fortement depuis les villes qui regroupent de gros opérateurs commerciaux.
 - L'Europe s'intéresse aux espèces nobles (mérus, dorades, soles, turbots, capitaines mais aussi thons, crustacés ...)
 - Le Japon s'intéresse aux ailerons de requins et de raies (jusqu'à 15.000 UM / kg à la pêche soit environ 40 euros),
 - La sous région Ouest Africaine à la chaire de sélaciens salée/ séchée, corbines, mulets et *guedj*¹⁸, les œufs de mulets jaunes haute couleur commerciale. Ils sont transformés, sont congelés à Nouakchott puis expédiés vers le Maghreb, l'Espagne et l'Italie. Les prix augmentent de manière significative, surtout pour les poissons nobles d'exportation ; pour un *amring*, il est plus rentable et moins exigeant en travail de fournir de la poutargue fraîche plutôt que de la transformer

¹⁷ Mot hassania qui signifie poisson ou viande séché salé

¹⁸ Poisson fermenté et séché qui ont une valeur ajoutée très faible. Fin 2000 leur abondance a tout de même poussé les Imraguen à les exploiter le long du littoral

L'aménagement des zones côtières de la Mauritanie et ses incidences socio-économiques et environnementales sur le littoral : Le cas de la nouvelle route Nouakchott-Nouadhibou

au village. Cette opération ne se fait pas dans de parfaites conditions d'hygiène et les consommateurs préfèrent des produits semi- industriels¹⁹.

- L'acquisition de véhicules reformés de l'armée par des mareyeurs locaux permettent les liaisons avec les centres urbains (Nouakchott ou/et Nouadhibou)
- L'utilisation de plus en plus de la glace achetée à Nouakchott.
- D'après le témoignage d'un chef de ménage pêcheur confirmé par les entretiens avec les groupements durant les années 1970, plus de 80 %des prises étaient transformées en tichtar et moins de 20% consommées en frais, la tendance actuelle est plutôt inversé avec une très grande majorité des prises commercialisées en frais qui a permis une hausse des revenus des 'pêcheurs'. A tel point que lorsque les prix d'achat sont particulièrement intéressants, les pêcheurs souvent lourdement endettés auprès des mareyeurs préfèrent vendre leurs prises au détriment de l'autoconsommation .De cette orientation vers les frais une autre conséquence est signalée c'est-à-dire l'exclusion des femmes du circuit de production. Du temps où la transformation du poisson était la règle, les femmes aidées des hommes, étaient chargées de cette tâche .Maintenant que cette activités a chuté, les femmes ne participent plus aux productions .Aujourd'hui les prises ne sont plus débarquées au village où réside la famille du pêcheur, mais au village le plus proche de la zone de pêche puis à Nouakchott ou Nouadhibou.

La diversification des espèces visées pour les frais accroît encore la sédentarisation des pêcheurs dans leurs villages. Au lieu de pêcher sur une période centrée sur la saison du mulet, les Imraguen pêchent désormais presque tout au long de l'année (juillet est la saison creuse).

D'une pêche vivrière séculaire , les Imraguen sont passés en quelques années à une pêche commerciales intégrée à l'économie de marché, caractérisée comme il se doit par la recherche du profit maximum à court termeIls tendent aussi à devenir de simples producteurs primaires de matière première, sans maîtriser le processus de commercialisation et leur savoir faire tend à disparaître .Ils ont perdu le monopole de la production de poutargue qui est maintenant affaire de grands opérateurs privés de Nouakchott ou Nouadhibou.

¹⁹ Belvaude (C.), 1989

L'aménagement des zones côtières de la Mauritanie et ses incidences socio-économiques et environnementales sur le littoral : Le cas de la nouvelle route Nouakchott-Nouadhibou

3.1.1. Le contexte de la pêche avant la route

3.1.1.1. Etat des principales ressources halieutiques (PNBA)

Le développement de la pêche dans et hors du PNBA a fragilisé les populations de certaines espèces marines vivant toute ou une partie de l'année dans les eaux du PNBA. Deux variétés de poissons sont particulièrement concernés : les mulets jaunes et les sélaciens.

Les mulets jaunes (*Mugil cephalus*) sont des poissons pélagiques côtiers estuariens qui ont la particularité de migrer chaque année sur la totalité du littoral mauritanien. Ils se reproduisent entre septembre et février dans les eaux du banc d'Arguin puis redescendent lentement vers le delta du fleuve Sénégal où l'on suppose que se produit la ponte. C'est lors de cette migration vers le sud que les femelles gravides sont dépêchées pour les œufs, avec lesquels se fabriquent les poutargues.

La population de ces poissons a fortement diminué depuis 1992 pour plusieurs raisons : l'effort de pêche augmente de manière incontrôlée sur toute la côte; la mortalité importante des juvéniles est due à une augmentation de la pêche motorisée, les filets utilisés hors PNBA (sennes tournantes)²⁰ sont peu sélectifs et très performants ; les infrastructures portuaires troublent l'environnement des eaux peu profondes du littoral auxquelles sont inféodés les mulets. Le delta du fleuve Sénégal a été artificialisé par le barrage de Diama, gênant les mulets dans leur reproduction. Dans le PNBA, la pêche aux raies et requins, aux valeurs ajoutées bien plus importantes, a détourné les Imraguen de leur prise ancestrale devenue plus rare et qui passe bien plus au large. D'après un mareyeur que j'ai rencontré, ce serait la baisse du nombre de dauphins pour rabattre le poisson qui ferait passer les mulets plus au large. Malgré l'augmentation des efforts de pêche, les prises diminuent chaque saison.

Les Sélaciens : depuis 1986 les raies (notamment les « raies guitares » *Rhinobatos cemiculus*) et les requins sont pêchés dans le PNBA en réponse à la forte demande des marchés asiatiques que les conditions de vie précaires des Imraguen ne leur permettent pas de refuser ces prédateurs sont très sensibles à leur exportations à cause de leur très faible taux de renouvellement. Pour répondre à la demande des mareyeurs de Nouakchott, les Imraguen se sont endettés auprès d'eux pour acheter des filets. La fragilité de ces espèces et leur exportation croissante ont abouti à une diminution rapide des prises malgré l'augmentation des efforts de pêche. Les pêcheurs se retrouvent aujourd'hui surendettés. En concertation avec les Imraguen, l'administration du Parc a interdit cette pratique qui est devenue illégale depuis

²⁰ Les sennes tournante théoriquement interdite à la pêche artisanale mais légèrement utilisée, entraîne de forte prises accessoires tels que les dauphins

L'aménagement des zones côtières de la Mauritanie et ses incidences socio-économiques et environnementales sur le littoral : Le cas de la nouvelle route Nouakchott-Nouadhibou

le 1^{er} janvier 2004. Le PNBA est ainsi devenu le plus grand sanctuaire pour requins en Afrique, après une dizaine d'année de grave exploitation pour remplacer ces pertes de revenus, le PNBA tente à travers un projet de réorienter les pêcheurs vers des espèces « nobles », plus rémunératrice et dont la pêche à la ligne est moins destructrices des stocks. On espère ainsi améliorer le niveau de vie des résidents du littoral dépendant de la pêche.

3.1.1.2. Les contraintes d'hier

Comme nous l'avons vu, les communications avec les villes, même si elles se sont multipliées, s'avèrent toujours aussi délicates surtout avant la route en raison de la distance qui séparait des villages, de la dépendance des horaires de marée et de l'état de la piste. Pourtant avec la commercialisation en frais du poisson, le facteur transport était décisif.

- Le commerce du poisson frais avec les pêcheurs étaient une activité risquée pour les mareyeurs puisque les lieux de débarquement étaient très éloignés du lieu de vente, situation exceptionnelle, en moyenne à 250 Km (Ex Arkeiss- Nouakchott : 325 km). Les conditions de transport étaient très mauvaises, en particulier vers Nouadhibou. S'ils consentaient à parcourir de telle distances pour aller trouver du poisson. C'est qu'en Mauritanie le marché de la pêche était porteur. De plus en plus d'investisseurs se lancent dans ce secteur, de grosses entreprises envoient des mareyeurs acheter du poisson sur toute la côte, le PNBA compris. Mais ceci n'explique pas tout : la majorité des mareyeurs commerçant dans le parc sont eux même Imraguen. Ce n'était donc pas forcément par simple intérêt économique que ces prises de risques s'expliquaient.
- A cause de la dépendance des horaires de marée, la durée des trajets était très variable, et il n'était pas rare qu'un débarquement de poisson devait attendre plusieurs heures avant de partir vers Nouakchott. Vu les conditions climatiques externes et la fragilité du poisson, cette situation constituait un préjudice de taille pour les Imraguen. Ces marées imposaient une rotation par jour maximum pour les villages situés dans la partie nord du Parc. Le trajet Arkeiss-Nouakchott (325 km) se faisait souvent en deux étapes : avec un arrêt à Iwik ou Mamghar, dans la journée et (dans le meilleurs des cas).

Depuis leur reconversion vers la vente en frais, les mareyeurs et coopératives emploient beaucoup de glace pour les espèces nobles, achetée à Nouakchott ou Nouadhibou jusqu'en 2005, date d'inauguration de la route. Ils l'acheminaient en retour vers les villages avec parfois de l'eau potable ou un ravitaillement de boutique. Elle leur permettait de mieux

L'aménagement des zones côtières de la Mauritanie et ses incidences socio-économiques et environnementales sur le littoral : Le cas de la nouvelle route Nouakchott-Nouadhibou

conserver les prises jusqu'à leur destination soit pendant le trajet, soit au village en attendant le prochain débarquement si la prise n'était pas suffisante en quantité, auquel cas un trajet vers la ville s'avérait peu ou pas rentable. Mais à cause de la marée qui limitait les rotations vers et depuis la ville, il arrivait que certains pêcheurs n'allaient pas pêcher par manque de glace disponible pendant le temps passé en mer (jusqu'à 2 à 3 jours). Les pertes pouvaient aller du quart à la moitié de la pêche à cause de ce manque de glace.

Enfin, les marées étaient un danger direct pour les véhicules qui pouvaient être emportés par les flots en cas d'ennuis mécaniques.

- outre la distance –temps, la mauvaise qualité de la piste posait aussi problème : la durée du trajet entraînait des pertes importantes de poisson qui ne résistait pas aux secousses (un pick-up peut transporter jusqu'à 2,5 tonnes de poisson) et à la chaleur 50% (volume) pouvait être perdus pendant le transport, surtout pendant la saison chaude du fait de la chaleur et du vent ou quand il pleuvait. Les espèces nobles destinées à l'exploitation, les plus rémunératrices mais aussi les plus fragiles particulièrement concernées par ces problèmes de transport (elles étaient transportées dans des caisses de glace).

Les courbines du fait de leur taille (1,5m environ) et de la fermeté de leur chair, étaient moins exposées et donc transportées en vrac comme tous les autres poissons pour le marché local ou sous-régional. Ces mauvaises conditions d'acheminement entraînaient une dépréciation des prix de vente des produits des Imraguen et étaient vendus à des prix très bas sur les marchés urbains. Autant de revenus en moins pour les Imraguen et coopératives (et donc pêcheurs). Il était d'ailleurs paradoxal que cette communauté qui pêche depuis des siècles se voit pénalisée face aux autres pêcheurs qui ne pratiquent ce métier que depuis peu de temps, mais bien plus proche des villes et plus équipés etc.

Il importe enfin, de préciser que les pistes usaient les véhicules et entraînaient de grosse consommation de carburant.

A l'époque où le salé / séché constituait la grande majorité de la production *amring* la question de transport n'avait pas du tout la même acuité qu'aujourd'hui. La fraîcheur de la production conditionne désormais les revenus des mareyeurs et pêcheurs. Les conditions de transport, ont acquis une importance primordiale. Dans ce contexte, quelle peut être l'influence socio-économique et environnementale d'une route passant à quelques kilomètres de leurs villages ?

3.1.2 Le contexte de l'élevage avant la route

Le littoral et le PNBA en particulier sont des zones ancestrales de pâturage extensif pour les troupeaux (dromadaires, chèvres, moutons) d'un certain nombre de pasteurs nomades²¹ appartenant aux tribus Ould Bou Sba , Ould Ahmed Ben Daman, Ould Delin Ahel Sorah, Ould Bouhou Boyni auxquelles se rattachent également les pêcheurs Imraguen .Le PNBA constituait une zone d'étape privilégié par les éleveurs, avant que la sécheresse des années 1970 viennent réduire leur nombre et perturbe leurs parcours de pâture .

Ces nomades font partie d'un ensemble de tribus réparties sur les régions de l'Adrar, de Dakhlet –Nouadhibou, de l'Inchiri, de Tiris Zémour, du Trarza et du Tagant qui partagent leurs zones de pâturage quand la saison se présente (précipitations insuffisantes dans telle région, manque de pâturages ...). Elles partagent depuis fort longtemps une histoire commune (mariage, lieu de solidarité ...). Certains nomades de ces régions peuvent parfois évoluer dans le PNBA avec leurs troupeaux et les éleveurs qui nomadisent traditionnellement dans le PNBA de se retrouver à Zouerate, Tidjikja, Akjoujt, Nouakchott... Traditionnellement, ces nomades effectueraient des transhumances nord-sud et sud-nord dépendant étroitement des précipitations .Lors de la saison des pluies dans la zone (sahélienne côtière)²² du pays, les nomades restaient dans la partie comprise entre Nouadhibou et la limite sud du PNBA et évitant la partie sud littoral dont les fortes précipitations entraînent une humidité propice aux moustiques, la mouche tsé-tsé et autres vecteurs de maladies affectant les troupeaux telles le trypanosomiase.

Les troupeaux descendaient vers le sud lorsque les précipitations cessaient, en décembre pour les caprins, en janvier pour les bovins et mars pour les dromadaires, les troupeaux remontaient au nord notamment dans le Banc d'Arguin au mois d'octobre.

La sécheresse a bouleversé ces migrations saisonnières qui n'ont lieu que lorsque les précipitations irrégulières d'une année à l'autre sont suffisantes. Les autres années les nomades recherchaient les pâturages les moins pauvres. Ils suivaient des parcours plus ou moins aléatoires au gré de l'ordre de dessèchement des zones de pâture qui les menaient généralement dans l'Azefal, le Tijirit, l'Agneitir et le Tasiast. Pendant la saison sèche (mai, juin, juillet) , ils se rassemblaient autour des puits avec un régime alimentaire complété par du

²¹ www.integratedframework.org/files/mauritania_fr.pdf (l'élevage dans le PNBA, prise le 4/5/06)

²² P. Sagna 2005

L'aménagement des zones côtières de la Mauritanie et ses incidences socio-économiques et environnementales sur le littoral : Le cas de la nouvelle route Nouakchott-Nouadhibou

du PNBA une aire de parcours privilégiée depuis des siècles. Le PNBA constituait ainsi une zone de pâturage assez reculée des grands centres urbains du pays.

3.1.3. Le contexte du Tourisme avant la route

Le tourisme vert plus particulièrement (l'écotourisme) est une source potentielle. Cependant, en Mauritanie, malgré le nombre croissant de nationaux et de visiteurs étrangers présents dans le parc, le secteur du tourisme n'est pas à l'heure actuelle un secteur important de l'économie nationale²³. Toutefois le PNBA est de plus en plus connu tant en Mauritanie qu'à l'étranger et un nombre grandissant de personnes souhaite le visiter. Les beaux paysages du Parc et les espèces sauvages intéressantes sont légèrement concentrés sur la côte et dans les îles.

Il y'en a également dans d'autres endroits du Parc où ils sont plus facilement accessibles sans négliger les sites terrestres. Les sites les plus accessibles se trouvaient sur la côte. Les Caps Tafarit, Tagarit, et Timiris restent les endroits les plus remarquables.

Les droits d'entrée ne rapportaient pratiquement pas de recette au PNBA. Un tarif étant appliqué à 1200 UM par personne et par jour pour l'entrée. La circulation illimitée de nombreux visiteurs surtout étrangers ignoraient l'existence d'un droit d'entrée où ne savaient pas où le régler.

Ainsi un problème d'organisation et de sensibilisation reste à faire raison pour laquelle une étude potentielle sur l'écotourisme dans le PNBA réalisée par un consultant connaissant le tourisme à petite échelle fondée sur les communautés locales et développée dans un contexte socioculturel et environnemental très particulier. Cette étude a porté sur les possibilités de nouvelles recettes pour le parc le développement de programmes communautaires ayant le moins possible d'impact négatif sur l'environnement et sur les populations elles mêmes²⁴.

²³ WWF/FIBA, 2003

²⁴ N'D. Dia, 1999

Chapitre IV : La modification des zones de passage et d'activité

Si le tracé de la route contourne le parc, sa proximité avec ce dernier va inévitablement entraîner des répercussions sur le milieu naturel et sur le plan socio-économique à court, moyen ou long terme. Ces modifications portent d'abord sur la nature du PNBA en tant que lieu de passage qu'il a longtemps été, notamment depuis que Nouakchott et Nouadhibou sont devenus les principaux pôles économiques et démographiques du pays. Les Imraguen, en tant que résidents d'une aire de transit, ont su tirer profit de cet avantage et certains en tiraient même des revenus. Cette situation risque fort de changer et a même déjà commencé puisque le PNBA devient périphérique à l'axe de communication, les avantages et les inconvénients de cette nouvelle donne sont donc nombreux.

4.1. La modification des itinéraires

Le premier changement intervenu porte sur la liaison entre Nouadhibou et Nouakchott concerne l'itinéraire principal qui traversait jusqu'à présent le parc, sa fréquentation se trouve affectée. Au traditionnel passage Nord – Sud se substitue des itinéraires différents et les utilisateurs de l'ancienne piste selon leurs points de départ, leur raison de circuler, leur destination emprunte des chemins différents.²⁵

4.1.1. Passage d'un trafic Nord - Sud à des trafics Est - Ouest

Jusqu'à début 2005, le trafic terrestre entre Nouadhibou et Nouakchott s'effectuait principalement selon deux tracés : les camions (semi-remorques pour la plupart) longeaient le parc en suivant sa limite Est avant de rejoindre El M'haïjratt puis Nouakchott. Après un accord avec la fédération des transporteurs, leur entrée dans le parc a été interdite en raison de nuisances environnementales que ces véhicules pourraient engendrer dans cette aire protégée. C'est finalement ce tracé qu'a suivi la nouvelle route²⁶.

4.1.1.1. Le PNBA, aire de transit

Tous les utilisateurs autres que les poids lourds, taxi-brousse, mareyeurs, voitures privées, touristes etc. suivant une piste qui partait de Nouakchott, empruntaient à marée basse la longue plage jusqu'à Mamghar (cap Timiris), longe la baie de Saint Jean par sa rive Sud, rejoint Ten Alloul et continue vers le Nord en s'éloignant progressivement du rivage jusqu'au puits de Morzouba, vingt Km environ au Nord du PNBA, avant de traverser le Sahel El Abiod

²⁵ MET/ DTP, 2001

²⁶ Idem

L'aménagement des zones côtières de la Mauritanie et ses incidences socio-économiques et environnementales sur le littoral : Le cas de la nouvelle route Nouakchott-Nouadhibou jusqu'au Nord de la presqu'île du Cap Blanc et enfin Nouadhibou (voir carte 3 de la situation de la région avant la route).

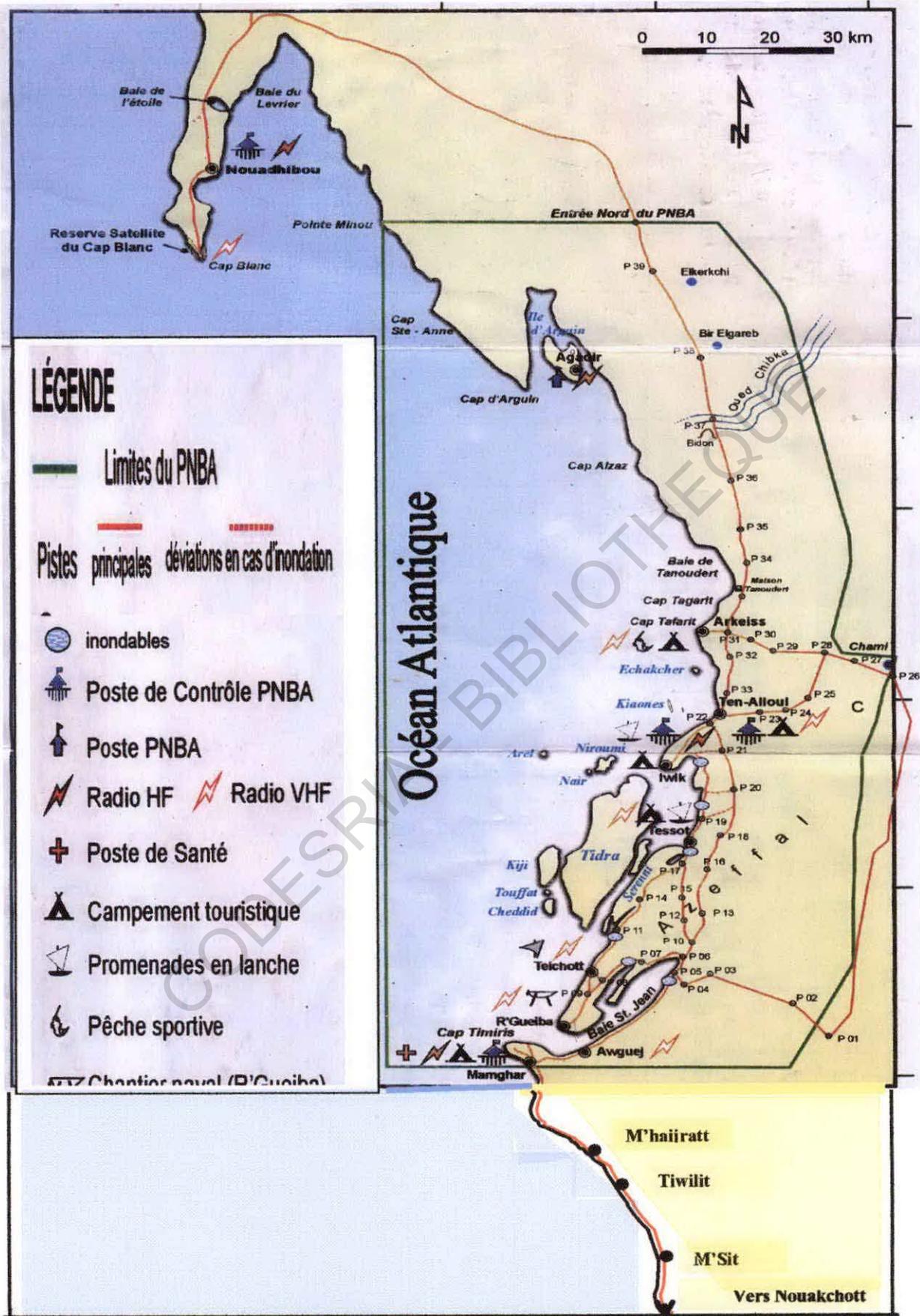
Cette piste présentait des aspects bien différents en raison de la diversité de la nature des terrains qu'elle traversait. Dans sa partie PNBA, elle abordait le long de ses 190 Km autant des terrains de Sebkhass²⁷ (en particulier entre Mamghar et le fond de la baie de Saint Jean, entre Ten Alloul et Arkeiss), plat et souvent durs, plus ou moins sableux, et qui ne posait guère de problèmes pour la progression des véhicules, que des terrains particulièrement difficiles comme l'Azefal, l'Akjar et l'Agneïtir où les dunes mobiles très meubles posaient de sérieuses difficultés aux véhicules qui tentaient de les traverser.

CODESRIA - BIBLIOTHEQUE

²⁷ Sebkhass : platitude argileuse salée, dénuée de toute vie ; elle correspond sur le littoral, aux vastes zones de contact entre le désert et la mer ; elles sont inondées aux grandes marées hautes (H. Lucien, 1978).

Carte 3 : La région (l'ancien itinéraire)

e et ses incidences socio-économiques et environnementales sur le littoral : Le cas de la nouvelle route Nouakchott-Nouadhibou



Source : PNBA (Carte des Pistes Autorisées)

L'aménagement des zones côtières de la Mauritanie et ses incidences socio-économiques et environnementales sur le littoral : Le cas de la nouvelle route Nouakchott-Nouadhibou

Entre ces deux extrêmes, le substrat présente différents états intermédiaires pouvant être plus ou moins sableux et plats en (particulier au Nord de la baie de Tanoudert), mais rarement caillouteux, ou en tôle ondulée. Ces plantes herbacées arbustives ou buissonnantes, en forme de nebkas²⁸, ralentissaient eux aussi la progression des véhicules. Les reliefs étaient quasiment absents et n'ont pas d'influence sur le tracé de l'itinéraire.

Lors qu'on parle de « piste », il ne s'agit pas d'un seul tracé bien marqué qu'il suffirait de suivre pour se rendre à destination. Très souvent, dans les zones vastes où quand le terrain était difficilement praticable comme les zones sablonneuses, les voitures suivaient leurs propres voies, dans la même direction, mais sans suivre un seul et même tracé, ce qui rendait l'avancée encore moins évidente la « piste », ou plutôt les centaines de tracés, mal définies pouvaient alors s'étendre sur plusieurs Km de large.

En l'absence d'un balisage régulier et abouti²⁹, les chances de s'égarer étaient importantes pour les usagers n'ayant pas une très bonne connaissance du terrain, avec tous les dangers que cela comportait (voir les photos ci-dessous).



Photo 2 : La piste aux alentours de Arkeiss (D. Fall, 2006)

²⁸ Sorte de tas de sable de quelques décimètres à un mètre de hauteur, de forme aérodynamique

²⁹ Un balisage à l'attention des visiteurs a été mis en place sous forme de poteau en béton disposé le long d'un tracé dont la carte était mise en disposition des touristes, mais l'espacement entre les balises le rendait peu fiable pour les étrangers ; de plus ces poteaux n'étaient pas placés sur toute la longueur du parcours Nouadhibou Nouakchott

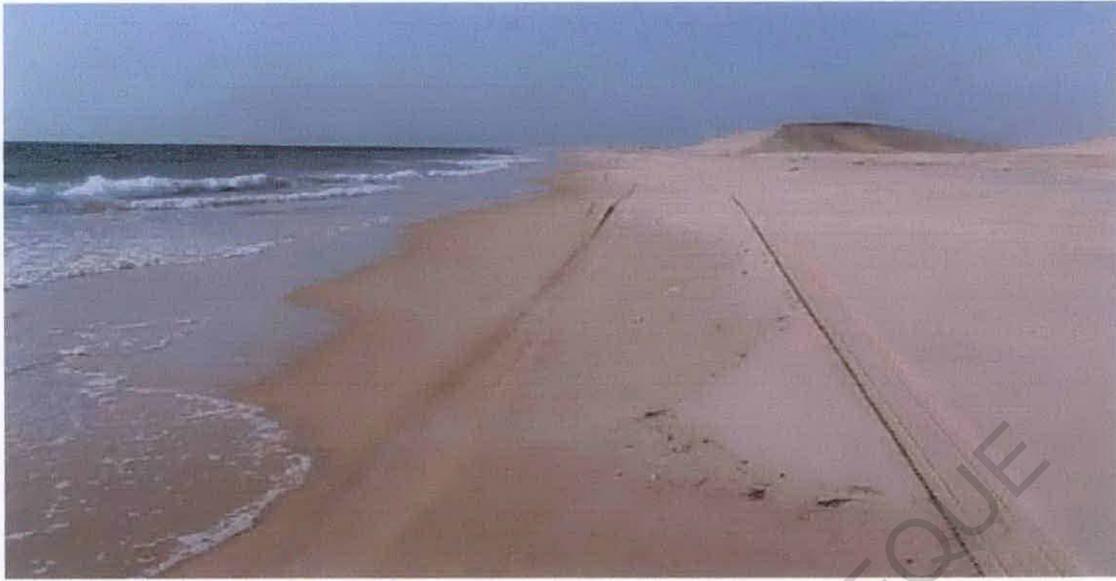


Photo 3 : La piste le long du littoral aux environs de M'haïjratt (D. Fall, 2006)

Avant les débuts des travaux de la route, cette piste était fréquentée nuit et jour par tous les véhicules terrestres à l'exception des poids lourds qui souhaitaient rejoindre les deux villes. Elle constituait une sorte d'autoroute où se croisaient chaque jour plusieurs dizaines de taxis-brousse, voitures de touristes, voitures de mareyeurs, voitures du PNBA en mission etc.

○ **Les taxis-brousse :** ces véhicules 4X4 assuraient quotidiennement la liaison entre les deux agglomérations et constituaient le principal flux régulier traversant le parc. C'étaient également les seuls transports publics terrestres dans la zone. Ils circulaient habituellement en convois de trois à cinq véhicules pour éviter de s'y égarer isolément, transportant chacun une dizaine de passagers et leurs bagages. Ils effectuaient deux arrêts lors de la traversée du parc, un à Ten Alloul, à mi-chemin, pour se reposer, se restaurer et prier..., le second à Mamghar, principale ville du PNBA et dernière étape avant d'aborder les 170 km de plage pour rejoindre Nouakchott (2h30 à 5 heures de trajet selon la voiture et son chargement), en attendant l'heure de la marée basse. Ce voyage pouvait durer au total une bonne dizaine d'heures (voire des jours) avec des risques certains en cas d'égarement, leur fréquence de passage varie selon les mois³⁰, mais il nous a été difficile d'établir leur nombre précis à partir des relevés des postes de contrôle PNBA³¹ à Mamghar puisque ces registres n'ont manifestement pas été tenus

³⁰ Par exemple le taxi brousse effectuait de nombreux aller-retour lors de l'arrêt biologique entre septembre et octobre car beaucoup de pêcheurs exerçant à Nouadhibou redescendaient alors chez eux à Nouakchott voire en dehors du pays

³¹ Tous les véhicules traversant le parc étaient tenus de s'arrêter au poste de contrôle de Mamghar ou Ten Alloul pour s'acquitter des frais d'entrée. Tous ces véhicules sont théoriquement enregistrés y compris les taxis brousse

L'aménagement des zones côtières de la Mauritanie et ses incidences socio-économiques et environnementales sur le littoral : Le cas de la nouvelle route Nouakchott-Nouadhibou régulièrement. Seul le comptage entre octobre 2002 et septembre 2003, date de la fin des registres à ce poste, paraît relativement cohérent et significatif (voir tableau 6).

○ **Les acteurs de la filière pêche** : dans le PNBA et à l'extérieur résidents Imraguen

Possédant des véhicules et (mareyeurs privés et voitures des coopératives villageoises) et les mareyeurs extérieurs de cette région, en provenance de Nouadhibou mais surtout de Nouakchott la piste entre le (Cap Blanc et la partie Nord du PNBA était particulièrement mauvaise) :

Leurs véhicules, des Pick-up Land Cruiser ou d'ancien Land Rover réformés de l'armée empruntaient très régulièrement cette piste pour aller revendre leurs productions de poisson à Nouakchott ou Nouadhibou, selon le lieu de débarquement des prises, mais aussi sa distance avec sa destination de vente, l'origine des mareyeurs extérieurs et les cours des marchés. Ce n'est qu'à partir de 1998 que les Imraguen qui avaient fait l'acquisition de véhicules ont obtenu des autorisations spéciales pour pouvoir les utiliser à des fins de transport de glace et de poisson. En 2001 et 2002, grâce à un projet de la FAO, les coopératives villageoises de cette région mises en place avec l'appui de l'administration du parc ont commencé à obtenir des véhicules pour aller vendre leurs productions, indépendamment du système mis en place par les mareyeurs .

La situation d'Agadir présente quelques particularités : son isolement à l'extrême nord la rapproche de Nouadhibou et l'administration du parc a permis exceptionnellement à ses résidents d'acquérir deux pirogues motorisées (interdites dans le parc) pour rejoindre Nouadhibou. En pleine saison de la corbine, principale espèce visée, la pirogue sert parfois à compléter une voiture à acheminer les prises vers Nouadhibou et de ramener de la glace pour la conservation du poisson ou de l'eau douce ; dès fois les prises sont peu importantes, alors dans ces cas, seule la voiture était utilisée. La piste n'était donc pas la seule liaison avec l'extérieur.

Les Imraguen propriétaires de boutiques : fournissant de multiples biens de consommation courante (alimentation, cigarettes, aspirines, souvent du matériel de pêche), dans les villages du parc surtout et à l'extérieur, qu'elles dépendaient ou non des coopératives, s'approvisionnent en ville et constituent des utilisateurs réguliers un à deux voyages par mois de la piste. Tous ces utilisateurs de la route connaissaient parfaitement les différentes pistes Nord- Sud de cette région.

L'aménagement des zones côtières de la Mauritanie et ses incidences socio-économiques et environnementales sur le littoral : Le cas de la nouvelle route Nouakchott-Nouadhibou

○ **Les visiteurs du parc** : depuis quelques années, le parc connaît un afflux croissant de touristes européens dans leur grande majorité, qui reflète la tendance nationale en terme de fréquentation touristique pendant les périodes fraîches, c'est-à-dire entre novembre et mars. En 2002 – 2003, le parc a enregistré 2765 entrées (ce chiffre est une estimation puisque, comme nous le verrons, tous les touristes ne sont enregistrés aux postes d'entrée). Les français comme dans tout le reste du pays constituent la majorité des entrées (68%), suivi des Allemands (9%), des Espagnols (7%), des Suisses, des Anglais et Italiens (respectivement 3%, 3% et 2%) ; les mauritaniens visitent rarement le parc.

De plus en plus les touristes fréquentent le parc par l'intermédiaire de tours-opérateurs qui les guident et les encadrent. Mais les visiteurs étrangers voyageant de manière indépendante restent majoritaires et peuvent être différenciés en plusieurs groupes car leurs motivations sont tout aussi multiples :

Ceux circulant avec leurs propres véhicules viennent quasiment tous du Maroc ; beaucoup descendent des véhicules en convoi de plusieurs véhicules par sécurité la plupart du temps qu'ils revendront plus tard à Nouakchott ou plus loin en Afrique noire. Cette voie s'est ouverte pour eux depuis que la piste à travers le Sud algérien pour rejoindre l'Afrique subsaharienne a été fermée dans les années 1990. Certains exercent cette activité très régulièrement, plus d'une descente par mois pour certains, d'autres, majoritaires, plus occasionnellement pour se rembourser par la vente de leur voiture une partie du coût de leur voyage en Afrique. Ce phénomène explique que la plupart des étrangers visitent le PNBA du Nord au Sud en provenance de Nouadhibou comme le montrent très clairement les enregistrements aux postes de contrôle. Une partie des touristes étrangers remonte en Europe avec leurs voitures et refait la plupart du temps le même chemin en sens inverse, à moins de passer par Atar, principale région touristique de la Mauritanie.

Un certain nombre de revendeurs de voitures peu scrupuleux passant par le PNBA uniquement pour des raisons de rapidité ne payaient pas leurs droits d'entrée (1200 ouguiyas par personne par nuitée) et contournait les villages et postes de contrôle par infraction. Les autres profitent de leur passage pour apprécier les fabuleux paysages littoraux qu'offre le Banc d'Arguin, ballade en lanche, pêcher au pied du Cap Tafarit, puis passe généralement une nuit dans un des quelques campements mis à leur disposition par des coopératives villageoises, comme Arkeiss, Ten Alloul, Iwik, Teissot ou Mamghar. Le PNBA constitue une excellente étape sur la longue route entre les deux principales villes du pays.

L'aménagement des zones côtières de la Mauritanie et ses incidences socio-économiques et environnementales sur le littoral : Le cas de la nouvelle route Nouakchott-Nouadhibou

D'aucuns s'accordent à dire que pour circuler sur la partie littorale du parc, de loin la plus appréciable d'un point de vue paysager pour un étranger, il n'est pas possible d'esquiver les postes de contrôle du PNBA, de la gendarmerie ou bien même de passer inaperçu aux yeux d'un garde du parc. Les touristes prêts à frauder sont donc obligés de passer bien plus à l'intérieur du parc ou alors sur les pistes aux camions, ce qui n'a plus rien d'illégal parce que hors des limites de l'aire protégée.

A Nouadhibou des guides se proposent de mener les touristes jusqu'à Nouakchott moyennant une somme de 200 € pour leur éviter de s'égarer et, s'ils le choisissent, de se présenter aux postes de contrôle du parc. La grande majorité des touristes ne connaissaient que très peu, voir pas du tout, la piste pour Nouakchott, ils font pour beaucoup d'entre eux appel à ces guides.

Même si depuis plusieurs années l'administration du parc a beaucoup réfléchi à un plan de gestion des flux touristiques dans le cadre d'une politique d'écotourisme³²; peu a effectivement été fait sur le terrain³³.

Enfin les **voitures officielles du PNBA** en mission empruntaient régulièrement les pistes du parc pour aller de village en village ou en n'importe quel point du parc dans le cadre de sa gestion. Ces personnes en général, connaissaient bien les pistes de la zone.

Les pêcheurs du parc ne possèdent pas de véhicules puisque la faiblesse de leurs revenus ne leur permet évidemment pas d'acquérir ce type de bien. Lorsqu'ils devaient se rendre d'un village à un autre ou quand ils devaient aller à Nouadhibou ou Nouakchott, ils empruntaient, quand cela est possible, les véhicules qui étaient de passage, qu'il soit des taxis-brousse, des voitures de mareyeurs, des coopératives, du PNBA ou bien encore ceux des touristes. Dans tous les cas, les pêcheurs ne circulaient pas de manière autonome, et leurs besoins en matière de transport vers l'extérieur du parc restaient assez limités comparés à ceux des mareyeurs qui doivent écouler leurs productions à Nouakchott, Nouadhibou ou à ceux des boutiquiers qui doivent venir ravitailler régulièrement leur commerce.

Notons enfin que les flux des pêcheurs entre le parc et l'extérieur obéit à une saisonnalité : pendant la saison de pêche où l'activité est forte, les Imraguen résidaient dans les villages du parc et ne se déplaçaient pas vers les villes, bien au contraire, un certain nombre de pêcheurs étrangers au parc et même de cette zone souhaitaient y exercer leur

³² Une étude de cas très détaillée sur le phénomène touristique chez les Imraguen (L. Joanas, 2005)

³³ Témoignage d'un gérant de campement touristique

L'aménagement des zones côtières de la Mauritanie et ses incidences socio-économiques et environnementales sur le littoral : Le cas de la nouvelle route Nouakchott-Nouadhibou

activité. En saison morte, c'est plutôt le phénomène inverse qui se produit : les pêcheurs Imraguen se rendaient en ville pour y trouver un emploi saisonnier, visiter la famille résidant en ville, y consulter un médecin si besoin et si la possibilité d'y aller se présente etc.

La nouvelle route a fondamentalement changé la nature du trafic intra-parc puisque ses utilisateurs traditionnels ont modifié leurs parcours. Le goudron présente des avantages certains en terme de rapidité, d'usure des véhicules et de confort par rapport à la piste souvent chaotique du Banc d'Arguin.

CODESRIA - BIBLIOTHEQUE

4.1.1.2. Le nouvel itinéraire (hors parc)

Carte 4 : La région après la route



L'aménagement des zones côtières de la Mauritanie et ses incidences socio-économiques et environnementales sur le littoral : Le cas de la nouvelle route Nouakchott-Nouadhibou

L'achèvement de la nouvelle route en octobre 2005 fait que les taxis-brousse ont cessé de passer par le PNBA (ils empruntaient cette piste par défaut car aucun autre itinéraire n'existait) et empruntent aujourd'hui les 470 kilomètres de goudron qui rend le trajet plus rapide. Plus régulier aussi car ils ne dépendent plus des horaires de marées pour le départ, la durée du trajet reste plus ou moins fixe. Plus sûr car il n'y a plus aucun risque de s'égarer, de jour comme de nuit. Plus de risque non plus de perdre son véhicule emporté par la marée montante sur la grande plage ; plus confortable, moins cher en terme de consommation de carburant et d'usure des véhicules.

Depuis septembre 2003, au fur et à mesure de l'avancement des travaux, les taxis-brousse empruntaient la route et ses déviations parallèles. Ils ont déserté Mamghar (voire tableau 6), et Ten Alloul depuis janvier 2004³⁴. Le PNBA se retrouve donc maintenant à la périphérie du trajet des taxis-brousse. Et pareillement nous le verrons par la suite, cette modification de l'utilisation de l'espace par ces transporteurs a des conséquences sur les villages Imraguen entre Nouadhibou et Nouakchott alors que la route vient d'être achevée...

En ce qui concerne les mareyeurs, pêcheurs, membres des coopératives villageoises, boutiquiers, agents du PNBA, la nouvelle route modifie sensiblement les habitudes de déplacement en direction de Nouakchott ou Nouadhibou, mais d'une manière différentes.

L'essentiel de leurs flux suivent désormais des axes Est-ouest qui relient les villages à la route, puis prennent la direction de leur destination finale, vers le nord ou vers le sud. Alors même que ces pistes rajoutent plusieurs dizaines de kilomètre à la distance totale, les avantages restent indiscutables en terme de rapidité, des véhicules, de sécurité. Ces facteurs sont capitaux pour le transport de poisson, denrée périssable par excellence. Depuis 2005, tous les trajets effectués pour approvisionner les villages en eau douce suivent un axe Est-ouest, depuis des puits ou forages situés plus à l'est dans l'hinterland. Mamghar, Awguej, Teichott et R'Gueiba s'approvisionnent habituellement au forage Rowda (du nom de son exploitant) tandis que Tessot, Iwik Ten Alloul, Arkeiss tirent leur eau du forage de Nkheila. Alors que ceux du sud sont alimentés par des citernes qui arrivent de Nouakchott quotidiennement.

Aujourd'hui, certains de ces villages améliorent leur accès à l'eau grâce aux forages construit le long de la route.

³⁴ Entre ces deux périodes, les taxis brousse, depuis le goudron en chantier, recoupait dans le sud du PNBA et l'Azefal vers la piste principal du parc.

L'aménagement des zones côtières de la Mauritanie et ses incidences socio-économiques et environnementales sur le littoral : Le cas de la nouvelle route Nouakchott-Nouadhibou

L'île d'Arguin possède la seule source d'eau douce littorale de toute la région. Elle permet au village d'Agadir de se substituer, au moins en partie, aux coûteux va-et-vient entre le village et les points d'eau qui posent tant de problème aux autres villages. Lorsque le nombre de pêcheurs exerçant aux alentours d'Arguin devient trop important, l'approvisionnement se fait à Nouadhibou.

Selon les villages, la distance à la route varie du simple au double comme l'illustre le tableau 5 :

Tableau 5 : Distances des villages par rapport à la nouvelle route Nouakchott – Nouadhibou

Village	Distance à la route en (Km)
Agadir	ND
Arkeiss	35 (moins d'une heure)
Ten Alloul	40
Iwik	52
Tessot	70
Teichott	+ de 60
R'Gueiba	+ de 60
Awguej	52
Mamghar	63 (1h30 – 2h)
M'hajratt	8
Tiwilit	≤ 1
Lemeid	- de 5
Blawakh	- de 5
Lehfeira	- de 5

Source : enquête de terrain, 2006

Pour rejoindre la route, les villages utilisent des pistes existantes et même créent de nouvelles pistes plus courtes et plus praticables. Dans le cas de Ten Alloul et Arkeiss, les pistes de ces deux villages se rejoignent à la latitude de Chami à l'Est. Ces pistes servaient déjà pour aller trouver de l'eau à N'kheila et approvisionner ces villages.



Photo 4 : La piste entre Arkeiss et N'Kheila (J. Planquette, 2003)

Les mareyeurs d'Iwik recoupent la piste Ten Alloul – Chamî à l'Est de ce village. Cependant, ils n'ouvrent pas réellement une nouvelle piste puisqu'ils la suivent sur presque toute sa longueur. Dans le cas du village du Tessot, les résidents ou les mareyeurs ne peuvent rejoindre la route « plein est » car l'Azefal et ses dunes mobiles de sable, très meubles, rendent le trajet particulièrement éprouvant et lent. L'itinéraire le plus rapide, long d'une cinquantaine de Km consiste à longer l'Azefal par le Nord selon une orientation Sud – Ouest Nord – Est.

Cependant, s'ils souhaitent s'approvisionner en eau douce à N'kheila, ils empruntent une piste qui rejoint celle entre Ten Alloul et ce forage.

R'Gueiba et Teichott sur la presqu'île de Thila étaient déjà bien enclavés par rapport à l'ancienne piste, ils doivent rejoindre la route en passant par « Chiva » puis prendre la direction de l'Est. Ils se situent à plus de 60 Km du goudron et leur isolement par rapport aux flux des échanges routiers se renforce au même titre que Mamghar. Le principal village Imraguen entre Nouakchott et Nouadhibou est séparé de la nouvelle route par Agnetir infranchissable en voiture. Ses résidents pour la rejoindre remontent la Baie de Saint – Jean jusqu'à Chiva via Awguej puis continuent vers l'Est. Là aussi, plus de 60 Km, soit 1h30 à 2h de voiture séparent la capitale Imraguen du principal axe de communication de la région à fin de rejoindre la capitale Nouakchott par le goudron au Sud ou Nouadhibou au Nord.

Pour les villages du sud de Mamghar, ils prennent le goudron jusqu'au poste de la gendarmerie de M'hajratt où les mareyeurs pêcheurs rejoignent le parc le long du littoral à

L'aménagement des zones côtières de la Mauritanie et ses incidences socio-économiques et environnementales sur le littoral : Le cas de la nouvelle route Nouakchott-Nouadhibou

marée basse (47 Km) via M'hajatt à l'ouest pour pouvoir ravitailler les campements de pêches le long de la côte de produits (glace, eau, riz). Alors que les fonctionnaires du parc, touristes ou autres continuent leur chemin sur le goudron puis prennent la piste à l'ouest qui relie le goudron aux villages en fonction de leur destination finale.

Le village d'Agadir est moins concerné par la route que les autres villages car ses habitants peuvent relier Nouadhibou en pirogue. Cette question ne revêt donc pas la même acuité pour les autres villages comme l'indique le témoignage de certains résidents d'Agadir. Ces derniers empruntent une piste déjà existante entre Techekh et la piste principale PNBA (Nord-Sud), allant en direction de l'Est vers Bir El Greb, rejoindre la route au Nord de l'Oued chibka.

Pour ce qui est des visiteurs du parc, touristes ou nationaux notons qu'aujourd'hui, à moins de louer un véhicule 4x4 à Nouakchott pour une somme qui varie entre 10 000 et 20 000 UM par jour. Il demeure impossible de visiter le PNBA sans sa propre voiture vu la surface, l'état des pistes entre les villages, leur éloignement (90 Km sépare Mamghar et Ten Alloul) entre les villages et entre le Parc et la route. Avant le début des travaux en juillet 2002, alors que les taxis-brousse empruntaient encore la piste du PNBA, on pouvait toujours monter dans l'un d'entre eux et se faire déposer à Mamghar et /ou Tell Alloul, puis repartir de la même manière. Ces visites sont désormais plus difficiles et demandent plus de patience (quatre jours à plus d'une semaine).

TROISIEME PARTIE

LA NOUVELLE ROUTE NOUAKCHOTT-NOUADHIBOU ET SES INCIDENCES SUR LE LITTORAL

CHAPITRE V: LES INCIDENCES POSITIVES ET NEGATIVES

La position géographique des villages Imraguen et la diversité des ressources sur le littoral les placent au cœur des grands enjeux du pays. Des acteurs aux intérêts divers quelques fois même divergents se multiplient sur cet espace. Ainsi il faut satisfaire la demande en équipements de base ou en infrastructures engendrés par la croissance démographique des villages.

Mais de plus en plus, l'espace est convoité ; il faut donc une bonne organisation des activités et des hommes afin d'aboutir à un développement harmonieux des villages.

Par ailleurs, cette organisation de l'espace doit s'accompagner d'une politique conséquente d'équipement de la localité en vue d'apporter de véritable solution aux problèmes de la population et par de là, amorcer le développement de la zone.

Il s'agit de voir cas par cas les incidences positives et négatives de la route sur les principales activités des populations Imraguen et d'une manière générale sur les populations.

5.1. Les incidences positives

5.1.1 La pêche

Depuis que le chantier a débuté en juillet 2002, les voitures empruntaient tous le goudron ou les pistes provisoires le long du tracé. Aujourd'hui le chantier terminée, les avantages en terme de commercialisation de poisson frais sont indiscutables car :

- Les trajets se font désormais indépendamment des horaires de marée basse. Les voitures peuvent partir vendre dès qu'elles sont pleines, sans attendre. Pour le débarquement à Mamghar, les mareyeurs peuvent également emprunter la plage à marée basse jusqu'à M'hajrat, puis rejoindre la route deux kilomètres plus à l'est à destination de Nouakchott ou Nouadhibou au nord ;
- Le temps de parcours est devenu plus court et plus sûr qu'avant (la piste et la plage). souvent quand les lanches revenaient de la pêche du jour enfin de journée, les mareyeurs préféraient circuler de nuit car la fraîcheur permettait au poisson de mieux supporter le trajet, surtout en période chaude ; les moteurs de voitures également. Aujourd'hui, le transport de nuit ou de jour est donc bien moins risqué et plus rapide par la route.
- La distance de la piste étant réduite de plus 5 jours avec des risques pour la piste et la plage à moins de 3heures pour la route avec un véhicule normale 4x4.

L'aménagement des zones côtières de la Mauritanie et ses incidences socio-économiques et environnementales sur le littoral : Le cas de la nouvelle route Nouakchott-Nouadhibou

- Les avantages pour les acteurs de la pêche (pêcheurs, mareyeurs, pêcheurs inscrits en coopérative...) sont bien clairs en terme de rapidité. D'une manière générale, la nouvelle route a atténué les obstacles qui prévalaient jusque là à cause de l'éloignement des centres urbains.

Elle permet de valoriser d'une part les produits de la pêche, de poser des produits de meilleures qualités, de réduire les pertes de poisson (capturées des heures plutôt) dues aux aléas du transport et de diminuer les coûts d'acheminement grâce à la baisse de la consommation de carburant. Le futur port de pêche artisanal de Tanit à 64 Km au nord de Nouakchott que desservira la route pourrait réduire encore un peu plus ces coûts.

En outre, en dehors de certains villages ou familles qui envisagent de rejoindre la route pour des raisons de proximité, plusieurs Imraguen commencent à utiliser la route comme marché secondaire pour la vente des produits de leurs pêches et autres..., vers les nouvelles auberges qui colonisent en ce moment ce nouvel axe.

5.1.2 L'élevage

La zone d'influence de la route traverse des zones pastorales qui se situent dans le PNBA et ses alentours. Le rapprochement des agglomérations se traduit par de nombreuses incidences sur l'élevage.

La distance temps importante qui séparait les zones de pâturage des pôles d'attraction économique, empêchait tout acheminement rapide du lait de chamelle vers Nouakchott. Aujourd'hui avec la route, le temps n'est plus « une distance ». Cela présente des avantages certains pour ces nomades : acheminer des ovins ou des caprins du littoral vers les grandes villes comme Nouakchott ou Nouadhibou n'est qu'une question d'heure avec un Land-Rover, alors qu'il fallait compter avant en moyenne six à huit jours de marche pour rejoindre ces grandes villes. Si une marche de deux semaines était nécessaire pour traverser l'Azefal, le Tijirit, l'Akjar puis l'Amsâga afin de rallier les pâturages aux alentours d'Akjouj que fréquentent régulièrement ces nomades, une petite journée de voiture suffit aujourd'hui (via Tiwilit et Bénichab extrême nord) pour amener le troupeau à bon port.

Même si des efforts restent à faire, le principal problème auquel était confronté les éleveurs nomades est en voie d'être partiellement résolu; en dehors des citernes, puits, forages qui existaient, huit nouveaux forages viennent de voir le jour le long de la route pour la satisfaction de la demande en eau pour les populations et le bétail. A cela s'ajoute une autre opportunité de revenus supplémentaires. Par exemple, la route raccorde le littoral au marché

L'aménagement des zones côtières de la Mauritanie et ses incidences socio-économiques et environnementales sur le littoral : Le cas de la nouvelle route Nouakchott-Nouadhibou

marocain où s'exportent déjà des dromadaires, moutons,...à la veille de deux grandes fêtes musulmanes (Korité et Tabaski), le lait de chamelle qui était avant la construction de la route un produit destiné uniquement au campement ou aux invités de passage est entraîné d'être commercialisé déjà par certains éleveurs au profit d'autres produits de la ville (riz, sucre, gaz butane, charbon de bois, lait en poudre, légume etc.) puisque le ravitaillement se fait quotidiennement via la route ou par trois à quatre jours pour certains villages situés au Nord de Mamghar.

Par ailleurs, le PNBA y compris tous les villages sont raccordés à l'extérieur par la route (via les pistes secondaires). Une intégration économique nationale réussie grâce à la route. Par exemple, après avoir utilisé une femelle pendant sa gestation³⁵ pour en tirer le lait, ces éleveurs n'hésitaient pas à l'envoyer par la suite à la boucherie à Nouakchott ou à Nouadhibou par n'importe quel point de la région. Alors que seuls Mamghar et Ten Alloul étaient les zones d'escales avant la route pour rejoindre Nouakchott ou Nouadhibou.

Outre le développement de ces activités d'élevage à proprement parler, de nombreuses activités induites se sont installées telles que le commerce d'animaux (étales de boucheries, vente de viande fraîche etc.) ce que les nomades du PNBA redoutent avec la route, ce sont plutôt les problèmes d'insécurité liés à leurs bétails, comme le vol et les accidents fréquents le long des routes Nouakchott – Rosso, Nouakchott – Néma etc.).

A l'instar des autres éleveurs, ces populations pourraient passer d'un élevage extensif à un élevage semi-intensif vue l'amélioration des conditions (bonne pluviométrie ces dernières années 1995, 1996, 2005 ; en rapprochement des marchés de Nouakchott et Nouadhibou ; la multiplication des points d'eau tels que les forages). Toutefois ces possibilités restent tributaires des fluctuations du marché des produits de l'élevage en Mauritanie et dans la sous région.

Il faut donc s'attendre dans les années à venir à une colonisation de la route à hauteur du PNBA qui devient une zone à fort potentiel économique puisque c'est dans ce parc que se concentre les espèces fourragères les plus appréciés par les dromadaires, chèvres, moutons et parfois vaches³⁶.

³⁵ Pratique faite par des propriétaires sédentaires et urbanisés qui font l'élevage un investissements rentable et non d'un point de vue purement spéculatif comme chez les nomades traditionnels.

³⁶ J. Planquette, 2003

5.1.3 Le Tourisme

Dans le domaine du tourisme, les incidences de la route sont aisément perceptibles. Outre les pistes principales pour rejoindre le goudron, le changement de la nature même du trafic à l'intérieur du parc permet désormais de repérer les principales entrées (via la route) et de contrôler facilement l'accès des visiteurs dans l'aire maritime protégée (PNBA). En effet, ceci permet de fixer à tous les visiteurs un tarif d'entrée et des normes au profit de la visite du parc et des populations locales. Mais un tourisme respectueux de l'environnement et générateur de revenus complémentaires à la pêche et ainsi réduire la pression sur la flore mise à mal ces dernières années par les éleveurs pour les populations locales doit être l'objectif recherché. L'étude de Senhoury en 2005 apporte certaines informations nécessaires au développement d'une stratégie d'intégration du tourisme.

C'est dans ce souci que l'administration du PNBA étudie cette opportunité au plan socioéconomique d'abord, évaluer l'intérêt du développement d'un tourisme sur le Parc en particulier et mesurer le potentiel de marché. Son impact et les perturbations éventuelles, à cause du pillage des œufs, des comportements induits des visiteurs.

Si une telle politique voit le jour, qu'elle vienne du PNBA ou l'Etat, il est impératif qu'elle profite pleinement aux populations locales en particulier.

D'une manière générale la construction de la route à l'est du Parc fait éradiquer des nombreuses obstacles en vers les espèces vivants dans le PNBA : dérangement des oiseaux par les voitures qui passaient à l'intérieur du Parc, piétinement des herbiers pouvant subir des dommages importantes etc). Les traces laissées par les véhicules tout-terrain par compaction sur les sols commencent à s'effacer peu à peu mais il faut des années pour qu'elles disparaissent.

Lors de notre passage en août 2006, des auberges restaurants, campement étaient déjà en place le long de la route.

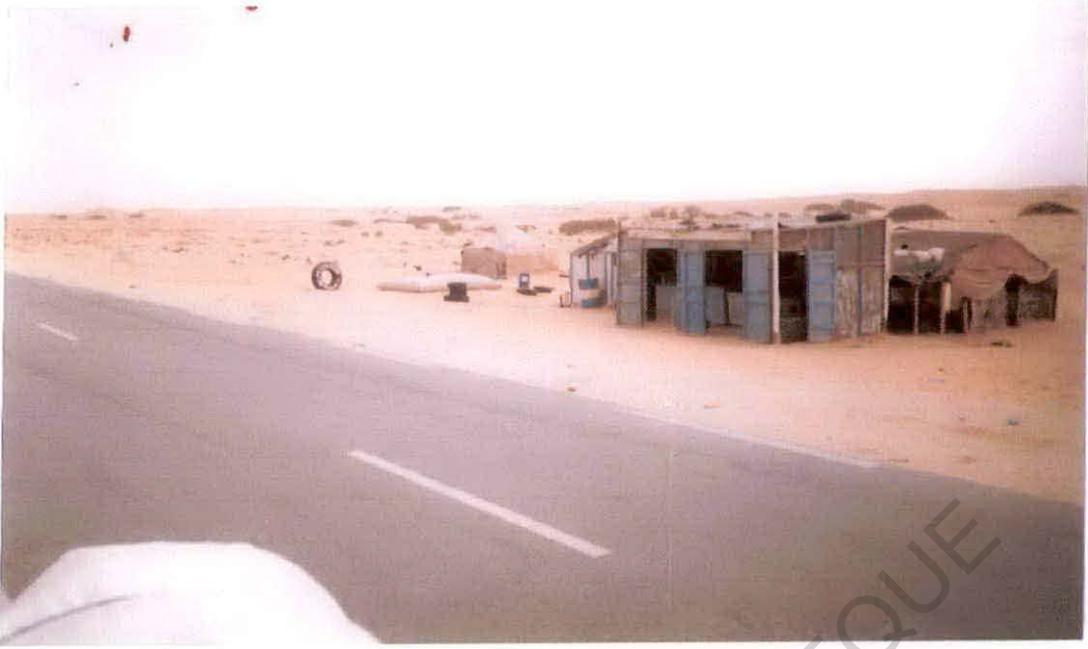


Photo 5 : Boutique et auberge installée au bord de la nouvelle route (D. Fall, 2006)

Aucune infrastructure à l'échelle locale n'est prévue pour le moment dans les villages par l'Etat et le coût en serait prohibitif pour les populations locales. Mais les huit forages³⁷ construits le long de la route à l'est des villages Imraguen constituent des conditions favorables pour l'arrivée de populations en vue d'une sédentarisation.

5.2. Les incidences négatives :

La nouvelle route peut avoir aussi des incidences négatives sur les ressources, sur les populations Imraguen et même sur le milieu naturel.

5.2.1 Sur les Ressources halieutiques

La demande croissance de poisson en Mauritanie (plus de 20% du PIB) peut désormais exercer une pression encore plus accrue sur les espèces exploitables dans le PNBA principale zone de reproduction biologique pour la ZEEM. L'accès y est désormais facile pour les mareyeurs, pêcheurs extérieurs au parc et étrangers à la zone.

Depuis Nouadhibou en particulier où se localisent (plus 70% des industries de traitement et de transformation de poisson), pourrait venir s'approvisionner auprès des villages pêcheurs le long du littoral et dans le parc en particulier. Car avec la nouvelle route l'accès aux zones où le transport n'est plus un handicap majeur pour l'acheminement de poisson frais.

³⁷ Les forages de Tim Brahim 1, 2, de Bouir dieri, de Narci, de N'kheila, de Oudi chregh, de Oued chibka et le forage de oued Chibka 2 (huit nouveaux puits).

L'aménagement des zones côtières de la Mauritanie et ses incidences socio-économiques et environnementales sur le littoral : Le cas de la nouvelle route Nouakchott-Nouadhibou

Cette « menace » sur la pêche pourrait également venir d'autres pays, le Maroc raccorder par la route en Mauritanie. Depuis octobre 2005, la Mauritanie importe des produits marocains (légumes, fruits etc.) en échange de poisson malgré que le Maroc soit un producteur de poisson mais très loin derrière la Mauritanie (1er rang).

Ainsi en dépit de la surveillance accrue et efficace, le département de surveillance et conservation du PNBA constate de nombreuses incursions illégales de pirogues motorisées dans le PNBA et ses environs à cause de la baisse générale du rendement de la pêche hors du parc, mais aussi à cause de la concurrence (en terme de zone de pêche) que leur oppose la flotte industrielle.

5.2.2 Sur les revenus des Imraguen

Comme nous l'avons vu, la route a amélioré les conditions d'acheminement de produits frais d'élevage ou de pêche et par la même à contribuer à augmenter d'une part la valeur de la vente de la production des Imraguen et d'autre part leurs revenus. Cependant, la commercialisation appartient à ceux qui possèdent les moyens de transport, à ceux qui sont en contact direct avec les marchés, qui connaissent les cours en villes et qui peuvent se permettre de fixer les prix. En un mot le pouvoir appartient aujourd'hui aux mareyeurs, hommes d'affaires. Et ce sont eux qui sont les premiers bénéficiaires de la route.

5.2.3 Incidences sur le milieu naturel

L'installation des populations et de leurs troupeaux entraîne une utilisation renforcée de la partie terrestre notamment l'augmentation de la prospection, l'extraction et de la dégradation des ressources primaires (surpâturage, piétinement et coupe de bois par ces populations humaines et animales) nouvellement installées mais aussi celles de passages (transhumants). L'arrivée de ces dernières amplifierait la pression sur les ressources naturelles qui pourraient aboutir à la diminution de la biodiversité végétale du littoral et du parc en particulier. Dans ces conditions il y a des risques écologiques liés à une diminution en qualité et en quantité des ressources floristiques et faunistique en raison d'une demande accrue provoquée par l'accroissement de la population et de leurs animaux installés le long de la route. Cela pourrait provoquer une dégradation qualitative par disparition de manière inversible de certaines espèces et quantitative par diminution de la production primaire aboutissant à long terme à la dégradation des sols par érosion éolienne. A cela s'ajoute l'abaissement du niveau des nappes souterraines du fait de l'accroissement de la

L'aménagement des zones côtières de la Mauritanie et ses incidences socio-économiques et environnementales sur le littoral : Le cas de la nouvelle route Nouakchott-Nouadhibou

multiplication des points d'eau à haut débit le long de cette route³⁸. En outre, il existe des risques liés à une urbanisation prévue et non maîtrisée, et à une perturbation du mode organisationnel et à une altération des valeurs culturelles de la population locale³⁹. Les pasteurs nomades qui vivaient jusque là en équilibre avec le milieu en adoptant une stratégie d'utilisation rationnelle des ressources naturelles et pour qui les dromadaires constituent non seulement un capital mais aussi une ressource de protéine vont se trouver avec d'autres utilisateurs de culture différente. Cette situation nouvelle pourrait engendrer des conséquences graves sur le mode de vie des pasteurs nomades et sur l'équilibre écologique du littoral.

5.2.4 Autres incidences négatives de la route

L'isolement de certains villages tels que Mamghar et Ten Alloul seuls escales à l'époque de la piste ou de la plage est souvent cité comme exemple de conséquences issues de la route par rapport à l'axe de circulation (la route) et isolement par rapport aux autres villages :

- Le cas de Mamghar, ce village était l'interface ou le trait d'union entre l'extérieur et l'intérieur. Il s'agit du principal village Amring (plus de 600 habitants en 2001 d'après l'enquête démographique du PNBA). En plus, les principaux équipements et infrastructures se trouvent dans ce village préfecture et chef lieu de commune. Pendant les importantes saisons du mulot et du requin, le nombre de personnes installées à Mamghar pouvaient dépasser le millier avec la forte affluence des pêcheurs nationaux et surtout étrangers.

La route a aujourd'hui enclavé tous les services qui y sont installés puisqu'elle se situe à 63 Km de Mamghar. Le village est beaucoup moins accessible qu'auparavant, surtout pour les personnes ne possédant pas de moyens de transport. Les voitures de transport ne passent plus et les populations se rabattent au siège du PNBA à Nouakchott pour avoir une occasion pour aller à Mamghar puis dans d'autres villages (situation vécue lors de notre passage au siège du Parc à Nouakchott).

L'exemple du dispensaire de santé est sans doute le plus frappant. Ce centre tenu par un infirmier d'état qui le seul sur la côte entre les villages du PNBA, ceux du Sud vers Nouakchott où des éleveurs venus de l'intérieur des terres. Il doit rejoindre Nouakchott pour se ravitailler en médicament et ne peut se déplacer dans les villages que rarement puisqu'il doit tenir le dispensaire. C'est aux malades qui ne peuvent se rendre à Mamghar en stop ou

³⁸ Il s'agit de huit forages construits sur le long de la route cités à la page

³⁹ A. Correr, 2006

L'aménagement des zones côtières de la Mauritanie et ses incidences socio-économiques et environnementales sur le littoral : Le cas de la nouvelle route Nouakchott-Nouadhibou par lanches ou pirogue à défaut de trouver une voiture allant à Nouakchott ou Nouadhibou mieux équipées en infrastructures médicales.

La question qui se pose aujourd'hui est comment la population va-t-elle profiter du dispensaire si le trafic qui liait le nord au sud ne tient plus qu'aux passages de mareyeurs ou des fonctionnaires du PNBA. De plus comment l'infirmier va-t-il s'organiser pour satisfaire correctement les villages tout en restant à Mamghar. La même question est aussi valable pour la seule école, la seule mosquée, la seule Madrassa et la préfecture, toutes basées à Mamghar, commune et capitale des villages Imraguen alors que l'analphabétisme y est généralisé.

- Autres cas dont la particularité avec Mamghar est que Ten Alloul était aussi une escale pour tous les usagers de la piste dans tous les sens (attente de la marée basse, repos, prière...). Ce village était animé par les va et vient permanents de voitures. Lors de ces escales, les passagers se reposaient et constituaient une clientèle importante pour les boutiquiers, aubergistes, campements ; la même animation qu'à Mamghar avec tous les revenus que tire la population locale.

- Enfin, des incidences ont été recensées sur le flux touristique surtout dans les villages du parc notamment ceux qui descendaient au nord et qui traversaient le parc du nord au sud. Cette régression du taux de fréquentation s'est répercutée sur certaines activités : fermeture de boutiques, de restaurants, d'auberges etc. et par conséquent sur le revenu des populations évoluant dans le secteur du tourisme. Aujourd'hui, la saison touristique est limitée (octobre-mars) et n'est plus comme avant où certains villages pouvaient recevoir des touristes durant toute une année dont certains passaient des semaines alors que d'autres passaient une à deux jours voir la basse marée pour acheminer des voitures d'occasion à Nouakchott. Puis certains préféraient reprendre le même chemin pour revoir les beaux paysages du littoral mauritanien avant de rejoindre l'Europe via le Maroc ou l'Algérie par avion.

Selon l'infirmier de Mamghar, on note une baisse de la fréquentation du dispensaire qui est passée de 250 personnes avant la route à 100 personnes après la route⁴⁰ soit une régression de 150 personnes par mois. Cela s'explique par le fait que, avant la route, le dispensaire recevait des voyageurs⁴¹ à destination de Nouakchott ou Nouadhibou, quelques touristes, les villageois aux alentours et les populations locales etc. Alors qu'aujourd'hui, avec la nouvelle route et le changement de trafic est-ouest, les mêmes voyageurs ne passent plus par Mamghar et

⁴⁰ Source : Bâ Abou, infirmier à Mamghar

⁴¹ Consultations liées aux accidents de la piste ou pour des raisons de fatigue pendant le voyage entre Nouakchott et Nouadhibou.

L'aménagement des zones côtières de la Mauritanie et ses incidences socio-économiques et environnementales sur le littoral : Le cas de la nouvelle route Nouakchott-Nouadhibou

l'enclavement de ce village en particulier fait que certains villageois préfèrent rejoindre le goudron à quelques Km à l'Est, puis aller à Nouakchott ou Nouadhibou. D'autres proches comme Teichott, R'gueiba, M'hajratt⁴² continuent de fréquenter le dispensaire.

Depuis octobre 2003 (tableau 6) les voitures commencent à contourner Mamghar et en octobre 2005 aucune voiture ne passe plus dans ces deux villages (témoignage vérifié au garage de Nouadhibou à Nouakchott).

Pour palier cette situation certains boutiquiers, aubergistes ou propriétaires de campement ont tous délocalisé leurs activités le long de la route en des lieux qu'il y a encore 5 ans en arrière étaient au beau milieu du désert. Enfin pour des raisons financières d'autres envisagent de rejoindre de la route en ayant espoir que les futurs aménagements viennent à leurs secours.

CODESRIA - BIBLIOTHEQUE

⁴² Un poste de santé vient de voir le jour (2005) dans le village pour les populations locales et les populations des villages du sud.

L'aménagement des zones côtières de la Mauritanie et ses incidences socio-économiques et environnementales sur le littoral : Le cas de la nouvelle route Nouakchott-Nouadhibou

Tableau 6 : Nombre de Taxi-brousse transitant par Mamghar entre octobre 2002 Décembre 2003

Période	Taxi-brousse
Octobre 2002	ND
Novembre 2002	ND
Décembre 2002	ND
Janvier 2003	306
Février 2003	197
Mars 2003	210
Avril 2003	142
Mai 2003	91
Juin 2003	108
Juillet 2003	437
Août 2003	227
Septembre 2003	74
* Octobre 2003	ND
Novembre 2003	ND
Décembre 2003	ND
Année 2004/2005	0

Source : poste de Mamghar

* Depuis septembre 2003 les postes ont arrêté d'enregistrer les entrées

NB : Le nombre important de taxis-brousse en juillet /août 2003 seraient imputables aux vacances scolaires

CHAPITRE VI : Enjeux et Perspectives

Le remplacement de l'actuelle piste par un axe goudronné, plus à l'Est et hors des limites du Parc, revêt une importance capitale non seulement pour les échanges à l'extérieur même du pays, mais aussi pour les échanges commerciaux du pays avec ses voisins de l'Afrique du Nord et de l'Ouest et autres.

6.1. Les enjeux internationaux

Jusqu'alors, l'absence de route entre la Mauritanie et ses voisins maghrébins – en dépit de leur proximité géographique posent d'importants problèmes en termes d'échanges commerciaux par voie terrestre, et handicapent sensiblement le développement socioéconomique du pays. L'ancienne mauvaise piste qui liait Nouakchott au Maroc, à l'Algérie, à la Tunisie, mais aussi à la Libye, à l'Égypte et à l'Union européenne (UE) ne peut satisfaire un trafic routier important qu'impliqueraient des relations commerciales à la hauteur des enjeux. Ce nouvel axe devrait, au moins en partie, remédier à ces lacunes et rapprocher la Mauritanie, mais aussi l'Afrique subsaharienne, du Maghreb et de l'Europe.

6.1.1. Vers une intégration accrue du Maghreb

La Mauritanie exporte principalement du fer 55% jusqu'au début 1990 de plus en plus de poisson tandis que les produits de l'élevage partent vers les pays frontaliers. L'agriculture reste marginale dans l'économie nationale malgré qu'elle occupe plus 20% de la population active et se concentre le long de la vallée du fleuve Sénégal. Elle doit par conséquent importer bon nombre de marchandise, à commencer par des denrées alimentaires. Celles-ci proviennent en petite partie du Sénégal, du Mali et de la Côte d'Ivoire (carottes, noix de cola, mangues...). Une grande part provient d'Europe, laquelle parvient à Nouadhibou ou à Nouakchott par voie maritime via Las Palmas aux Iles Canaries (fruits et légumes) en provenance d'Espagne surtout ou par voie aérienne directement à Nouakchott. Il suffit de déambuler dans les marchés de la capitale ou de rentrer dans l'une des innombrables épiceries de quartier pour s'apercevoir de l'importance des produits venant d'Europe (en plus de ceux venant de Chine) : agrumes, pommes, poires, légumes, huile d'olive venant d'Espagne, conserves et fromage de France, lait d'Allemagne ou de Hollande, mouchoirs en papiers d'Italie, confitures de Belgique ou de France, produits ménagers en tous genres. ...

Par l'achèvement de cet axe, les autorités espèrent bien déterminer les coûts des marchandises en privilégiant les importations depuis le Maghreb pour les produits concernés.

L'aménagement des zones côtières de la Mauritanie et ses incidences socio-économiques et environnementales sur le littoral : Le cas de la nouvelle route Nouakchott-Nouadhibou

Le Maroc en particulier trouve là un intérêt économique certain en remplacement ou en complément de la ligne maritime par Las Palmas dont l'intérêt principal réside dans la faiblesse de coût de transport, mais qui se trouvera de facto pénalisé. Déjà, grâce au bitume on peut constater aux alentours du point de passage à la frontière entre le Maroc et la Mauritanie des installations de petits commerces et des bus transportant des fruits et légumes (orange) qui descendent depuis Laâyoune (principale ville du Sahara occidental sous autorité marocaine) vers Nouadhibou.

En outre, la Mauritanie peut désormais exporter ses produits halieutiques vers le Maghreb et l'UE par voie terrestre, alors que ces échanges s'effectuent jusqu'au début 2005 uniquement par voie aérienne et maritime. L'UE constitue un débouché garanti pour des produits halieutiques de valeur ajoutée de plus en plus élevée. Terminons en précisant que le royaume chérifien et la Mauritanie auraient un projet la création d'une ligne maritime reliant les deux pays entre eux⁴³.

Ces 470 Km de goudron constituent le dernier « maillon manquant » d'une route reliant Alexandrie en Egypte et Dakar au Sénégal jusqu'à Mombassa au Kenya, d'où l'importance internationale de ce projet. Cet immense « goudron » doit à terme être transformé en « autoroute de l'unité maghrébine » à l'horizon 2020 de Tobrouk au Nord-est de la Libye jusqu'à Nouakchott, étape supplémentaire vers une intégration économique plus poussée du Maghreb, voire du Machrek (l'Orient)

Notons que jusqu'à présent, la route qui descend de Tanger jusqu'à la frontière mauritanienne constitue une sorte de voie sans issue du Sud d'Agadir jusqu'à Dahla. Si les camions sont nombreux à emprunter cet axe au Nord de cette ville, il devient beaucoup moins fréquenté au Sud. La connexion Nouadhibou – Nouakchott ouvre donc de nouveaux horizons pour le Maroc dans sa capitale méridionale⁴⁴.

Cependant, cette intégration constitue une situation idéale que les Etats maghrébins sont loin d'avoir atteint malgré la création en 1989 de l'Union du Maghreb Arabe (UMA). Le conflit au Sahara occidental qui oppose Rabat et Alger depuis 1974 est encore loin d'être résolu en dépit des efforts du Conseil de sécurité de l'ONU. De plus en plus la liberté de circulation est quasi absente : la frontière entre les deux poids lourds économiques et démographiques de la région que sont le Maroc et l'Algérie est « temporairement » fermée depuis août 1994, bloquant ainsi tout échange de personnes et des biens. Les échanges

⁴³ Nouakchott Info, N0 272, 9 septembre 2001

⁴⁴ Jeune Afrique, 28/11/2002

L'aménagement des zones côtières de la Mauritanie et ses incidences socio-économiques et environnementales sur le littoral : Le cas de la nouvelle route Nouakchott-Nouadhibou commerciaux se font surtout avec l'Union européenne (UE) tandis que qu'à peine 5 % du commerce extérieur des pays membres de l'UMA s'effectuent en son sein.

Si plusieurs grands projets sont à l'étude, comme l'autoroute de l'unité maghrébine, la création du Train à Grande Vitesse Maghrébin (TGVM) ou l'interconnexion des réseaux électriques nationaux, d'aucuns s'accordent à dire que seule une remise à plat complète de cette institution permettrait de démarrer réellement ce processus d'intégration politique et économique régionale⁴⁵.

En attendant, cette route permet déjà au Maghreb de se connecter à l'Afrique noire, en particulier la sous région de l'Afrique de l'Ouest, au bénéfice des deux parties...

6.1.2. Les enjeux en Afrique noire

Les Etats situés au Sud de la Mauritanie comme le Sénégal, la Gambie, la Guinée, le Burkina Faso et surtout le Mali pourront profiter de ce grand projet routier qui offre des opportunités d'ouverture économiques vers le Maghreb et l'Europe que l'on pourrait rejoindre que par voies aérienne et maritime.

Il faut voir l'achèvement de cette immense route dans le cadre plus large de la sous région qui voit depuis plusieurs années son réseau de transport se densifier et s'améliorer sur certains tronçons (voir la route du réseau routier de l'Afrique du Nord et de l'Ouest) :

- Le financement par la BAD pour la construction d'un pont enjambant le fleuve Sénégal est à l'étude pour remplacer le bac en service à Rosso⁴⁶ ;
- Plusieurs autres pistes sont en cours d'achèvement comme l'axe Ayoun- El-Atrous – Bamako via Nioro du Sahel (Mali) qui rapprochera la capitale malienne de Nouakchott, ou encore Kayes (Mali) – Bamako. Celle-ci est désormais en liaison avec Dakar et son port maritime.
- A cela, il faut rajouter la privatisation en février 2003 de la ligne ferroviaire Bamako – Kayes – Dakar au profit du Consortium Franco-canadien (Canac-Getma) pour une durée d'au moins vingt six ans. Les gouvernements maliens et sénégalais espèrent ainsi améliorer l'efficacité de cette ligne ferroviaire aujourd'hui fort vétuste à la régularité plus qu'aléatoire⁴⁷.

⁴⁵ Jeune Afrique, 30/06/2003

⁴⁶ Le soleil, N° 10702, 36^{ème} du 31/01/2006

⁴⁷ Jeune Afrique N° 2218 du 13 au 19/07/2003

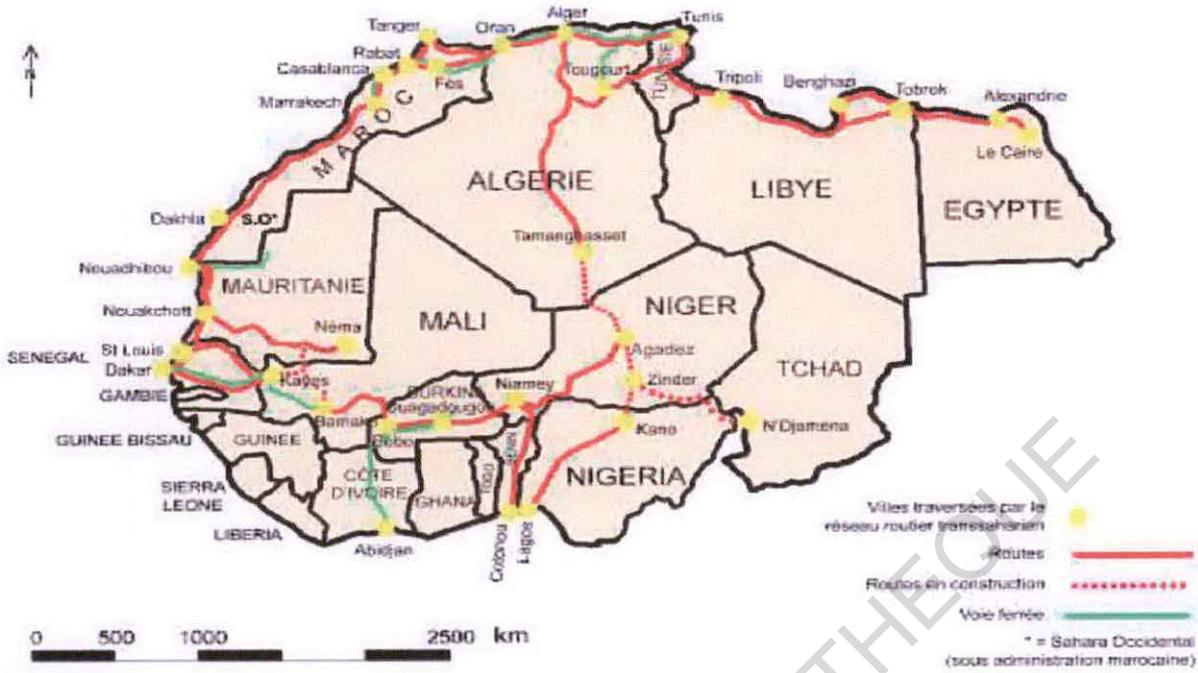
L'aménagement des zones côtières de la Mauritanie et ses incidences socio-économiques et environnementales sur le littoral : Le cas de la nouvelle route Nouakchott-Nouadhibou

Cette ouverture acquiert d'autant plus d'importance par le Mali, pays enclavé, que la crise en Côte d'Ivoire coupe Bamako de son « port naturel » Abidjan, la privant ainsi d'un débouché portuaire indispensable pour écouler ses productions vers l'Europe et faire venir ses marchandises de l'étranger. Ces nouveaux axes permettent aux Etats enclavés de choisir leurs ouvertures sur l'océan, selon les coûts de transport, selon les destinations des personnes et / ou des marchandises, selon les aléas géographiques de la région... et de ne plus dépendre que d'une seule ouverture. Ces choix peuvent bénéficier au développement accru de la sous région.

Enfin, l'achèvement de l'autre grande transsaharienne qui relie Alger et Tunis à Lagos au Nigeria en traversant le Sahara par son centre est actuellement à l'ordre du jour. La portion nigérienne, aujourd'hui la moins aboutie, est en cours de financement : 330 Km restent à bitumer et 350 Km de goudron sont très dégradés. A terme, cette route reliera la Méditerranée au golfe de Guinée, favorisant là aussi les échanges commerciaux entre les Etats concernés.

Nous avons pu constater à travers ce chapitre que ce projet de route transsaharienne, loin de constituer un projet dans le cadre national, aura une portée d'ampleur internationale. Cette logique de mondialisation des échanges économiques va avoir, des influences majeures sur la circulation des véhicules entre Nouadhibou et Nouakchott dans le long terme. Cette question prend tout son sens quand c'est un parc national qui a longtemps servi d'aire de transit entre les deux villes.

Carte 5 : Routes et chemins de fer transnationaux en Afrique du Nord et de l'Ouest



Source : Internet réactualisée

6.2. Les perspectives
6.2.1. Les aménagements futurs

Conscient de ces contraintes, le gouvernement mauritanien a entrepris des actions importantes dans le passé, dont notamment, le marché de poisson, le centre de formation en pêche artisanale à Blawakh, l'usine de dessalement de l'eau de mer à Mamghar et une réserve au sein de tous les villages Imraguen alimentées par des camions ou une vedette. Tous ces projets n'ont pas eu des incidences proprement dites pour le développement des villages y compris l'usine de dessalement qui à peine satisfait une partie de la demande en eau du seul village de Mamghar du fait de son entretien coûteux, du problème de carburant et de la qualité de l'eau très salée. D'où les populations font des dizaines de Km pour compenser leur déficit en eau sur des forages, puits ou même l'eau de pluie en hivernage.

Alors que d'autres projets sont programmés pour le long terme⁴⁸ sur le littoral. Il est donc nécessaire de prendre une meilleure cohérence et une plus grande efficacité dans les choix futurs.

⁴⁸ RIM/ UICN, 1994

L'aménagement des zones côtières de la Mauritanie et ses incidences socio-économiques et environnementales sur le littoral : Le cas de la nouvelle route Nouakchott-Nouadhibou

6.2.1.1. Projets programmés dans le moins ou le long terme

- **La construction d'un port de pêche artisanal à Tanit :** la zone au sud du Cap Timiris est caractérisée par l'absence de sites naturels favorables à la construction de port. C'est pourquoi, des ouvrages de protection extrêmement onéreux ont été nécessaires pour la réalisation du PANA en 1995, alors que ce n'est pas l'emplacement idéal étant donné son éloignement de la plage actuelle des pêcheurs.

Toutefois, il y'aurait à Tanit le seul site naturel capable de recevoir un port de pêche réalisable à des coûts économiquement raisonnables. Ce projet permettra de décongestionner les principaux pôles actuels (Nouadhibou et Nouakchott) et réduira les coûts de transport et de conservation des produits de la zone Imraguen etc.

- **Moyens de conservation sur toute la côte :** Il est tout à fait nécessaire d'éviter la rupture de la chaîne de froid depuis la capture jusqu'à la consommation. Nous produisons du poisson d'excellente qualité dont la renommée internationale doit être préservée. Mais il arrive que les conditions de conservations soient insuffisantes pour maintenir cette qualité. il est donc utile que les fabriques de glace et des chambres froides soient installées sur toute la côte et non plus seulement à Nouakchott et Nouadhibou.

A ce niveau des ressources énergétiques inépuisables telles que l'éolienne ou le solaire doivent être exploités au mieux des intérêts du secteur.

- **La construction de ponton de débarquement au long de la côte :** ce projet consistera à construire sur toute la côte des pontes de débarquements permettant d'assurer une meilleure sécurité des hommes et des biens et alléger les souffrances des pêcheurs dont les conditions de travail sont parfois très dures. Ceci contribuera à rendre la pêche plus facile et donc plus attrayante pour les jeunes générations.
- **La construction de bretelles reliant les sites de productions aux grands axes :** il va falloir prévoir des bretelles reliant les principales agglomérations côtières avec cette nouvelle route. les mêmes bretelles doivent être envisagées sur la route de Rosso avec les principaux sites de débarquement dans la zones Sud (PK 28,65, 105, 121, 121, 211, et Ndiago).
- **Alimentation en eau des villages côtiers :** Pour rendre les villages au sud de Timiris attrayantes pour les pêcheurs potentiels (les jeunes désœuvrés des bidonvilles de Nouakchott et Nouadhibou par exemple), il est nécessaire d'alimenter correctement en

L'aménagement des zones côtières de la Mauritanie et ses incidences socio-économiques et environnementales sur le littoral : Le cas de la nouvelle route Nouakchott-Nouadhibou

eau ces villages. Actuellement, ils sont alimentés par citernes et forages et leur consommation est limitée à des quantités en dessous du seuil minimal nécessaire pour la santé. L'osmoseur prévue à Mamghar permettra de produire jusqu'à 10 000 l/j. mais il va falloir aller plus en généralisant cette expérience sur toute la côte. On trouve des solutions d'adduction d'eau à partir d'autres forages hydrauliques comme ceux déjà existant le long de la route.

- **Infrastructures sociales sur le côte :** il est nécessaire aussi que les autres infrastructures sociales (écoles, dispensaires, terrains de sport, et autres équipements) soient prévues afin de permettre un développement durable de cette zone du littoral en encourageant les autres populations à s'intéresser à la mer.

6.2.1.2. Les moyens de mise en oeuvre

Les projets contenus dans le programme d'aménagement du littoral mauritanien (PALM) sont ambitieux et nécessitent la mobilisation d'importantes ressources financières pour la mise en oeuvre. Mais la région du littoral à toujours le statut de zone rurale peuplée de villages distincts avec des revenus faibles dans l'ensemble et n'est pas en mesure de prendre en charge le financement d'aucun de ces projets. C'est donc sur la base de partenariat entre l'Etat et les partenaires (bilatéraux et multilatéraux) au développement (interne et externe) que ces projets seront financés.

Le plan de financement peut intégrer les collectivités locales en s'appuyant sur certaines dispositions de loi portant le transfert de compétence aux régions communes et collectivités locales par délimitation des domaines d'intervention ou de compétence de chacune.

Les transferts des compétences dans les domaines de l'éducation, la santé, l'environnement et la gestion des ressources naturelles, de la culture, de la jeunesse...nous permettent de dire que la contribution des communes ou collectivités locales à la mise en oeuvre va porter sur la construction, la gestion et l'entretien des équipements de proximité contenus dans le PALM et qui sont prévus dans les villages le long du littoral. Il s'agit entre autres des équipements suivants :

- écoles élémentaires ;
- dispensaires ;
- terrain de sport ;

L'aménagement des zones côtières de la Mauritanie et ses incidences socio-économiques et environnementales sur le littoral : Le cas de la nouvelle route Nouakchott-Nouadhibou

- centre social, bibliothèque et foyer des jeunes.

La lutte contre la gestion des déchets, l'insalubrité et même la création d'aires marines protégées incombent aux communes ou collectivités locales (avec l'appui de l'Etat).

A l'état actuel d'après les informations recueillis sur le terrain, le budget de la commune de Mamghar est très faible et couvre à peine les dépenses obligatoires (surtout aujourd'hui avec l'enclavement de Mamghar, la commune a perdu plus de 40% des revenus avant la construction de la route toutes activités des populations confondues).

Par ailleurs, la non application de la décentralisation dans les communes : (loi n°87-289 du 20/10/1987) portant le transfert de compétences et de ressources nécessaire à l'exercice normal de ces compétences dans des conditions prévues par la décentralisation.

Les projets contenus dans le PALM sont aussi d'intérêt national. Toutefois faut-il trouver des mécanismes de financement de ces projets à petite échelle cités plus haut pour les villages du littoral sur lesquels les populations fondent beaucoup d'espoirs.

6.2.1.3. Attentes des populations

L'analyse prospective des aménagements suscite des attentes de la part des populations Imraguen, ceci à travers les effets escomptés sur l'emploi, l'amélioration des conditions de travail et l'accès aux services sociaux, et du département du commerce.

Tableau 7 : Attentes des populations

Attentes	Population
Création d'emplois	14%
Amélioration des conditions de travail et l'accès aux services sociaux	67,8
Département du commerce	18,2

Source : Enquête de terrain, 2006

Le littoral est appelé à jouer un rôle important dans la construction du pays mais surtout promouvoir un développement intégré et durable de la Mauritanie (zone d'équilibre). Cependant, tout processus de modifications d'un site s'accompagne aussi de risques.

L'aménagement des zones côtières de la Mauritanie et ses incidences socio-économiques et environnementales sur le littoral : Le cas de la nouvelle route Nouakchott-Nouadhibou

6.2.1.4. Les risques probables

On peut distinguer les risques socioéconomiques des risques environnementaux.

6.2.1.4.1 Risques Socioéconomiques

L'analyse de ce qui précède montre que l'incidence des projets du PALM est peu significatif sur la création d'emploi ; si cette tendance se poursuit on assistera à une accentuation du chômage dans des villages Imraguen. Ceci parce que le nombre de personne qui espère trouver un emploi dans ces projets va grossir et le danger de tout cela c'est que les populations continueront d'avoir des difficultés pour supporter certaines charges sociales surtout pour les générations futures.

Autres risques, l'arrivée des populations entraînera des conséquences sur l'organisation sociale et spatiale des Imraguen et celles-ci peuvent avoir des incidences négatives sur leur mode de vie...

6.2.1.4.2. Risques Environnementaux

La situation des ordures est aujourd'hui insignifiante dans la zone et par conséquent sur l'environnement malgré que les dépotoirs d'ordures ne soient pas constitués dans tous les villages et partout. Mais dans certains quartiers de Nouakchott en l'occurrence la capitale, l'existence d'un système de collecte des ordures n'a pas empêché de voir des tas d'ordures dans certaines artères.

Et demain si tout le littoral sera aménagé et que les populations viendront massivement s'installer quel sera l'état de l'environnement si les déchets de ces futurs projets ou entreprises vont s'ajouter aux ordures ménagères ainsi, ces ordures combinées à la pollution (industrielle) ?

Quelles seront les incidences de ces équipements notamment (le port) sur l'évolution naturelle des sédiments, des courants marins, de la houle etc. ? Et quelles seront les incidences de la modification de ces paramètres hydrodynamiques sur le littoral mauritanien à court, moins ou long terme?

CONCLUSION

Depuis moins d'une année, la route Nouakchott Nouadhibou est devenu une réalité. Grâce aux efforts de l'Etat mauritanien et à ces partenaires au développement (externe et interne), un défi important a été gagné contre l'enclavement, la pauvreté, et la dégradation du milieu littoral. Il reste à gagner un autre défi plus difficile, celui de "l'après-route"⁴⁹.

Dans ce cadre, il importe de rappeler que, malheureusement la Mauritanie est en retard par rapport à d'autres pays dont le littoral et les ressources dont disposent sont comparables au notre, ceci au moment où tous les efforts doivent être déployés pour tirer le maximum de profit de son littoral⁵⁰.

Cette étude nous a permis de constater les bouleversements récents, actuels et certainement à venir concernant le littoral et le rôle que joue la nouvelle route dans ces mutations. La route comporte des aspects positifs, c'est-à-dire pour les Imraguen plus de bénéfice dans la vente des produits de la mer et de l'élevage, des réelles possibilités d'améliorations du tourisme et des conditions de vie, des opportunités de revenus complémentaires à ceux de la pêche. Cependant avec des côtés plus inquiétants comme l'enclavement de certains villages, et une croissance toujours incontrôlée de la pêche surtout ne permettent pas de répondre aux exigences du moment.

Il est donc nécessaire de définir les voies et moyens susceptible d'élever le niveau culturel et technique des Imraguen et d'améliorer considérablement leur capacité d'organisation, de travail et de gestion des produits de pêche, d'élevage et de tourisme.

Pour ce faire, il y a d'autres voies que l'utilisation des langues nationales en tant que support d'une alphabétisation fonctionnelle de masse. Cette première solution devrait permettre aux Imraguen de pouvoir accéder et s'adapter aux nouvelles méthodes et techniques de pêche, de tourisme, d'élevage.

⁴⁹ Il s'agit de tous les projets dont le désenclavement de la région par la route permettra leur installation.

⁵⁰ Plus de 90 nations, 19 organisations et 23 ONG ont tenu la première conférence sur les recommandations en matière d'aménagement côtier (préparation aux défis côtiers du XXI^{ème} siècle) du 1^{er} au 5/11/1993. cette conférence vient suite, d'abord au premier rapport des Experts de 1990 sur le changement climatique donnant le feu vert aux Etats côtiers de mettre en place un plan d'aménagement intégrés des zones côtières afin de réduire leur vulnérabilité face aux changements climatiques. Ensuite à la conférence des nations Unies sur l'environnement et le développement qui a mentionnée dans le chapitre XVII de l'agenda 21 les besoins urgents de développer les capacités pour une gestion intégrée des zones côtières et enfin, la convention sur les changements climatiques qui a appelé en faveur de l'élaboration de programme pour les zones côtières. Dès lors chaque Etat devant définir une loi littoral relative au renforcement de la politique nationale de préservation de certaines espèces et milieux en vue d'un développement rationnel, intégré et durable.

..... Ses propres recommandations dans ce domaine, en Mauritanie, (le comité technique)

L'aménagement des zones côtières de la Mauritanie et ses incidences socio-économiques et environnementales sur le littoral : Le cas de la nouvelle route Nouakchott-Nouadhibou

L'alphabétisation des Imraguen, signifie aussi que ces derniers doivent jouir d'une réelle responsabilisation en accélérant leur formation pour pouvoir traiter avec les sociétés de transformation ou de traitement de poisson, avec les sociétés spécialisées dans les secteurs de lait ou les boucheries à Nouakchott ou Nouadhibou etc.

D'autre part, nous avons constaté que les rythmes des aménagements sur le littoral en général sont très faibles et que les 4/5 des projets sont liés à la pêche au détriment des autres secteurs. Ainsi, il ne faut pas tout sacrifier à la pêche ; le tourisme et surtout les produits de l'élevage constituent encore la nourriture de base de la plupart des populations Imraguen d'où la nécessité de le développer. Cela suppose surtout l'amélioration de l'élevage traditionnel (construire des abreuvoirs dans les principales zones de pâturage, développer des ressources fourragères, mettre l'accent sur les races). Et le tourisme aussi (construire des auberges modernes ou hôtels, formation des agents touristiques responsable et sensible aux objectifs, de conservations environnemental et de développement économique et social durable etc., l'abandon des savoir-faire traditionnels et diversification des activités génératrices de revenus.

Enfin, le développement de la pêche, de l'élevage, du tourisme et la lutte contre la pauvreté ne doit pas constituer les seules préoccupations de l'Etat et de ces partenaires. L'aménagement signifie aussi la mise en considération des autres aspects du développement. Qu'il s'agisse de la régénération du milieu naturel, de la santé, des communications, de l'accès au crédit, à l'eau douce, etc. l'ensemble de ces aspects devraient bénéficier d'un développement homogène pour éviter tout éventuel déséquilibre.

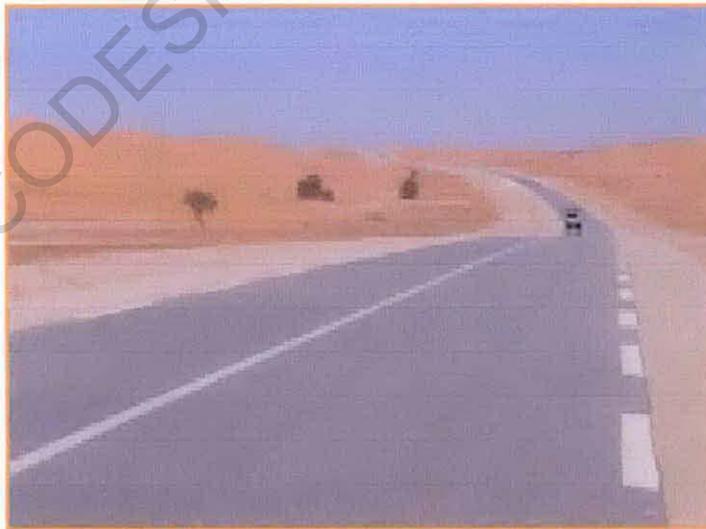


Photo 6 : La route Nouakhott-Nouadhibou (PNBA,2004)

BIBLIOGRAPHIE

📖 Ouvrages généraux, mémoires et rapports

- 1- **A.W.Ould C. et al. (1995)** : Les populations de la zone sud du littoral mauritanien « Actes du colloque sur environnement et littoral mauritanien », UICN Nouakchott, 6 p
- 2- **ANTHONIOZ R. (1967)** : Les Imraguen, pêcheurs nomades de Mauritanie (El Mamghar).- Bulletin IFAN, série B XXIX, N° 3 – 4, p 659 – 738
- 3- **BELVAUDE C. (1989)** : La Mauritanie, éd. Karthala, 240 p, pp 101-110
- 4- **BRAND D. et M. DUROUSSET (1995)** : Dictionnaire thématique histoire - géographie, 4^{ème} ed. Sirey
- 5- **Bru H. et M. HATTI (2000)** : Pêche artisanale et lutte contre la pauvreté, PNUD / FAO, Rome
- 6- **CDAD/ CNERV/ ISS (1995)** : Environnement et littoral mauritanien, Acte du Colloque, 12-13 juin, Nouakchott, 139 p, pp 39-49
- 7- **CORRERA A. (2003)** : Rapport de synthèse, Muséum National d'Histoire Naturelle, PNBA, Mauritanie
- 8- **CORRERA A. (2006)** : Dynamique de l'utilisation des ressources fourragères par les dromadaires des pasteurs nomades du PNBA (Mauritanie), thèse de doctorat. Muséum National d'Histoire Naturelle de Paris, Dépt. Ecologie et Gestion de la Biodiversité, 255 pages plus annexes, pp 228-232.
- 9- **DIA A. T. et al. (1996)** : Végétation du littoral mauritanien, rapport de botanique et contre rendu du stage au CIDAD-EMVT du 16/10/ au 17/01/. PNBA, 74 p., p 9 – 18.
- 10- **DIA N'G. (1999)** : Emergence de l'écotourisme en Mauritanie « l'exemple du PNBA », Mémoire de fin d'étude pour l'obtention du brevet de technicien supérieur, option Tourisme de l'ETSHOS-Dakar, 41p., pp 15-20
- 11- **DIOP A. M. (1999)** : Etude Monographique des villages Imraguen de la côte, Trarza, mémoire de maîtrise, FLSH, département de géographie, Université de Nouakchott, 41 p
- 12- **FAO, RIM (2001)** : Etude sectorielle de l'élevage, Vol. I, Rome, FAO.s.l, sn
- 13- **FNUAP (2003)** : Population et développement durable, Cinq ans après RIO, CDI, PNUD, NKII, 38 p

L'aménagement des zones côtières de la Mauritanie et ses incidences socio-économiques et environnementales sur le littoral : Le cas de la nouvelle route Nouakchott-Nouadhibou

- 14- GAUTHIER A. et al. (1995) :** Les hommes et la terre : géographie classe de seconde, ed. Bréal, 304 p
- 15- HERBAD L. (1978) :** Contribution à l'échelle du quaternaire du Littoral entre Nouakchott - Nouadhibou, p 14
- 16- LUCAS J. et CARVALHEIRA R. (2005) :** Etude de cas sur le phénomène touristique chez les Imraguen, Rapport de Stage sur le village de Arkeiss, Institut de recherche Scientifique tropicale, Lisbonne, Portugal, 35 p
- 17- MAHE E. (1985) :** Contribution à l'étude Scientifique de la région du Banc d'Arguin (littoral mauritanien : 21 "20" / 19 "20" In) peuplements avifaunistiques, Vol. I, Th. Doct. Montpellier, Univ. des Sciences et Techniques du Languedoc, 582 p
- 18- MAIGRE J. et ABDALLAH O. A. (1976) :** La pêche des Imraguen sur le banc d'Arguin et au Cap Timiris (Mauritanie) ; techniques et méthodes de pêche, Notes Africaines, n°149
- 19- MARDEAU L. et A. JOURNAUX (1964) :** La Mauritanie, géographie de la R.I.M, VI éd., Ozonne, caen, 40 p
- 20- Ministère de l'Équipement et des Transports, Direction des Travaux Publics (2001) :** Etude d'impact environnemental de la liaison routière Nouakchott-Nouadhibou. s.l
- 21- Ministère de l'Éducation Nationale (2002) :** Guide Méthodologique pour la Rédaction de Mémoire de Fin d'Etude à l'École Nationale d'Économie Appliquée (ENEA), pp 11-13
- 22- MIOSSEC A. (1998) :** Les littoraux entre Nature et aménagement
- 23- ONS (2000) :** Recensement Général de la Population et de l'Habitat en Mauritanie, Nouakchott et Nouadhibou
- 24- CHERIF M. A. (1995) :** Etude socioéconomique d'actualisation des villages pêcheurs Imraguen du PNBA « Etude du milieu humain, des conditions de vie de l'environnement sociale », Nouakchott, PNBA, 45 p
- 25- PICON B. (2002) :** Pêche et pêcherie du banc d'Arguin, 66 p
- 26- PLANQUETE J. (2003) :** Les conséquences possibles de la nouvelle route Nouakchott - Nouadhibou sur le PNBA, Mauritanie, Mémoire de Maîtrise en géographie, UFR géographie, Univ. Paul Valéry, Montpellier III, 123 p

L'aménagement des zones côtières de la Mauritanie et ses incidences socio-économiques et environnementales sur le littoral : Le cas de la nouvelle route Nouakchott-Nouadhibou

27- **PRCM (2004)** : La gestion durable des zones côtières « politiques et pratiques en Afrique tropicale » <http://www.francophonie-durable.Org/documents/colloque-ouaga-a3-Faure.pdf>,

Accédé le 09/ 03

28- **SAGNA P. (2005)** : Dynamique du climat et son évolution récente sur la partie Ouest de l'Afrique Occidentale Th. Doct. d'Etat, FLSH, Dept. de géographie, UCAD

29- **SANE F. (1999)** : Etude d'Impact socioéconomiques et environnementaux de l'aménagement de Diamniadio, Mémoire de DEA, FLSH, Département de Géographie, UCAD, 44 p

30- **UICN (1994)** : Aménagement du littoral mauritanien, RIM, Actes de l'atelier nationale sur le littoral mauritanien, 26-29 Novembre, DATAR, 149 p, pp 17 – 128

31- **UNESCO (1999)** : Dossiers, revue environnement et développement

32- **WWF et FIBA (1994-2003)** : Plan directeur pour le PNBA, 168 p., pp 124 – 128

Articles de presse et périodiques

 **Le Soleil**, N° 10702, 36^{ème} année du 31 Janvier 2006, Page 3

 **La Tribune** N° 268. du 26/08 au 22/08/2005, (une odeur de pétrole), page 11

 **Jeune Afrique** N° 2208 du 13 au 19/07/2003

 **Jeune Afrique** du 30/06/2003

 **Jeune Afrique** 28/11/2002

 **Nouakchott Info** N° 272 du 09septembre 2001

 **Nepad** (Volet infrastructure/Sénégal)

Siternet

http://www.intergratedframewouk.org/files/mauritania_pêche.fr.pdf.

<http://www.unfpa.Mauritanie.htm>

http://www.uicn.org/places_mauritania/index.html

<http://www.mauritanie-voyage.com/ARGUIN/Banc%20d'arguin.html>

http://www.intergratedframewouk.org/files/mauritania_fr.pdf.

L'aménagement des zones côtières de la Mauritanie et ses incidences socio-économiques et environnementales sur le littoral : Le cas de la nouvelle route Nouakchott-Nouadhibou

📁 **Cd-rom** : Rapport annuel d'activités en Afrique de l'Ouest (PRCM, 2004)

📁 **Atlas et cartes**

Carte touristique Mauritanie IGN, 1/2 500 000

Carte Michelin n° 953, Afrique du nord et ouest 1/100 000

CODESRIA - BIBLIOTHEQUE

TABLE DES MATIERES

SOMMAIRE	3
Liste des sigles	4
Glossaire	6
Avant-propos	7
1. Cadre de l'étude.....	9
2. Problématique	12
3. Choix et justification du sujet.....	14
4. Objectifs de l'étude	15
5. Hypothèses de base	15
6. Méthodologie de travail.....	16
INTRODUCTION	18
PREMIERE PARTIE : Présentation générale du littoral Mauritanien	19
CHAPITRE I : Le milieu physique.....	20
1.1. Le littoral	20
1.2. La climatologie	22
1.2.1. Les températures	22
1.2.2. Les précipitations	22
1.2.3. Principaux vents	23
CHAPITRE II : Le milieu humain.....	25
2.1. Le cadre foncier	25
2.1.1. Occupation et mise en valeur traditionnelle du littoral	25
2.1.2. Occupation et mise en valeur actuelle du littoral.....	26
2.2. Les potentialités économiques du littoral mauritanien	27
2.2.1. La pêche	28
2.2.2. Le tourisme	28
2.2.3. L'élevage.....	30

DEUXIEME PARTIE : L'état initial du milieu.....	31
CHAPITRE III : Le contexte socioéconomique.....	32
3.1. Les Imraguen	32
3.1.1. Le contexte de la pêche avant la route	34
3.1.1.1. Etat des principales ressources halieutiques (PNBA)	34
3.1.1.2. Les Contraintes d'hier	35
3.1.2. Le contexte de l'élevage avant la route.....	37
3.1.3. Le contexte du Tourisme avant la route	39
CHAPITRE IV : La modification des zones de passages et d'activités.....	40
4.1. La modification des itinéraires.....	40
4.1.1. Passage d'un trafic Nord – Sud à des trafics Est – Ouest	40
4.1.1.1. Le PNBA, aire de transit.....	40
4.1.1.2. Le nouvel itinéraire (hors parc)	49
TROISIEME PARTIE : La nouvelle route Nouakchott –Nouadhibou et ses incidences sur le littoral	54
CHAPITRE V : Les incidents positives et négatives	55
5.1. Les incidences positives :.....	55
5.1.1 Sur la pêche	55
5.1.2 Sur l'élevage	56
5.1.3 Sur le Tourisme.....	58
5.2. Les incidences négatives :.....	59
5.2.1 Sur les Ressources halieutiques	59
5.2.2 Sur les revenus des Imraguen.....	60
5.2.3 Sur le milieu naturel.....	60
5.2.4 Autres incidences négatives de la route	61
CHAPITRE VI : Enjeux et perspectives.....	65
6.1. Les enjeux internationaux.....	65
6.1.1. Vers une intégration accrue du Maghreb	65
6.1.2. Les enjeux en Afrique noire.....	67

L'aménagement des zones côtières de la Mauritanie et ses incidences socio-économiques et environnementales sur le littoral : Le cas de la nouvelle route Nouakchott-Nouadhibou

6.2. Les perspectives	69
6.2.1. Les aménagements futurs.....	69
6.2.1.1. Projet programmés dans le long terme.....	70
6.2.1.2. Les moyens de mise en œuvre	71
6.2.1.3. Attentes des populations	72
6.2.1.4. Les risques probables.....	73
6.2.1.4.1. Risques Socioéconomiques	73
6.2.1.4.2. Risques Environnementaux	73
CONCLUSION.....	74
BIBLIOGRAPHIE	76
TABLE DES MATIERES	80
ANNEXES.....	83

CODESRIA - BIBLIOTHEQUE

ANNEXES

CODESRIA - BIBLIOTHEQUE

Annexe 1

a) Liste des tableaux

	Titre	Page
1	Evolution des taux d'urbanisation et de sédentarisation de la population mauritanienne : 1965, 1998 et 2001 en (%)	9
2	Températures mensuelles moyennes à Nouakchott et à Nouadhibou (2002)	22
3	Insolation mensuelle à Nouadhibou et à Nouakchott (2002)	24
4	Vocation de chaque zone d'un point de vue touristique	29
5	Distance des villages par rapport à la route Nouakchott-Nouadhibou	51
6	Nombre de taxi brousse transitant par Mamghar entre octobre 2002 et décembre 2003	64
7	Attentes des populations	72

b) Liste des cartes

	Titre	Page
1	La Mauritanie : Villes et Routes	11
2	Le littoral mauritanien : le cadre géomorphologique	21
3	Carte de la région avant la route	42
4	Carte de la région après la route	49
5	Routes et chemins de fer transnationaux en Afrique du Nord et de l'Ouest	69

c) Liste des figures

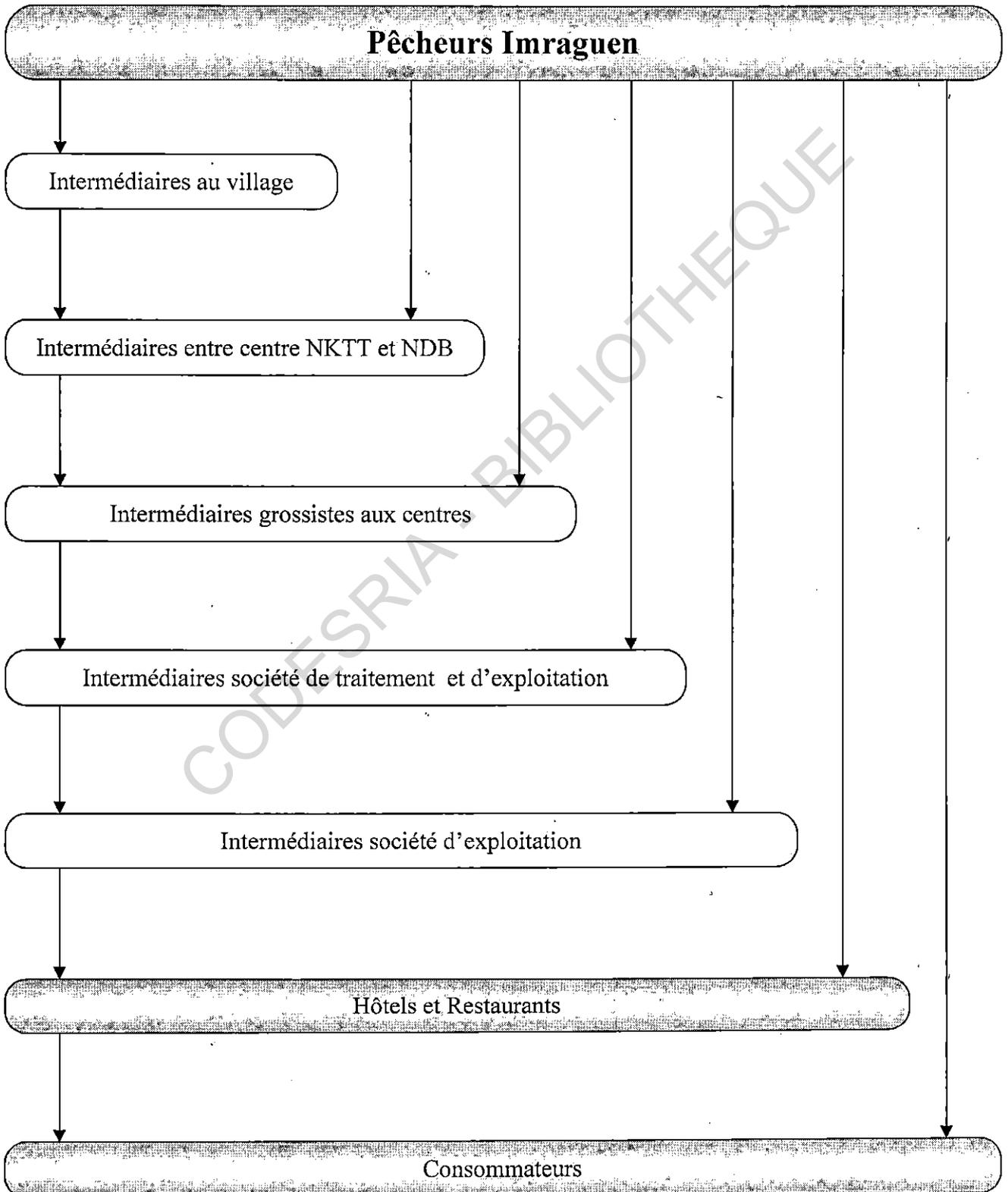
	Titre	Page
1	Précipitations annuelles à Nouakchott et à Nouadhibou (1970-2005)	23
2	Evolution de la population Imraguen entre 1994, 1996 et 2001 en (millier)	27

d) Liste des planches photographiques

	Titre	Page
1	Puit de Tim Brahim	38
2	La piste aux alentours de Arkeiss	43
3	La piste le long du littoral au environ de M'haijratt	44
4	La piste entre Arkeiss et N'keila	52
5	Boutique et auberges installées au bord de la nouvelle route Nouakchott-Nouadhibou	59
6	La route Nouakchott- Nouadhibou	75

Annexe 2

Graphique : système de commercialisation qui démontre les possibilités de réduire le nombre d'intermédiaires et d'augmenter les revenus des pêcheurs



Annexe 3

Note d'entretien sur le rapport entre les villages Imraguen et l'administration du PNBA sur la construction de la route

« Les populations locales avaient sollicité aux administrateurs du parc, qu'elles souhaiteraient que la nouvelle route passe à l'intérieur du parc à quelques mètres de leurs villages....Mais la demande a été sans suite ».

La construction d'une route plus à l'est du PNBA, certes à des inconvénients dans les villages Imraguen mais cela revêt un avantage considérable pour le parc et pour les populations elles-mêmes. Puisque que le passage d'une route à l'intérieur d'une aire protégée, cela peut entraîner des effets néfastes telle que l'arrivée massive des populations, sur utilisation des ressources etc.

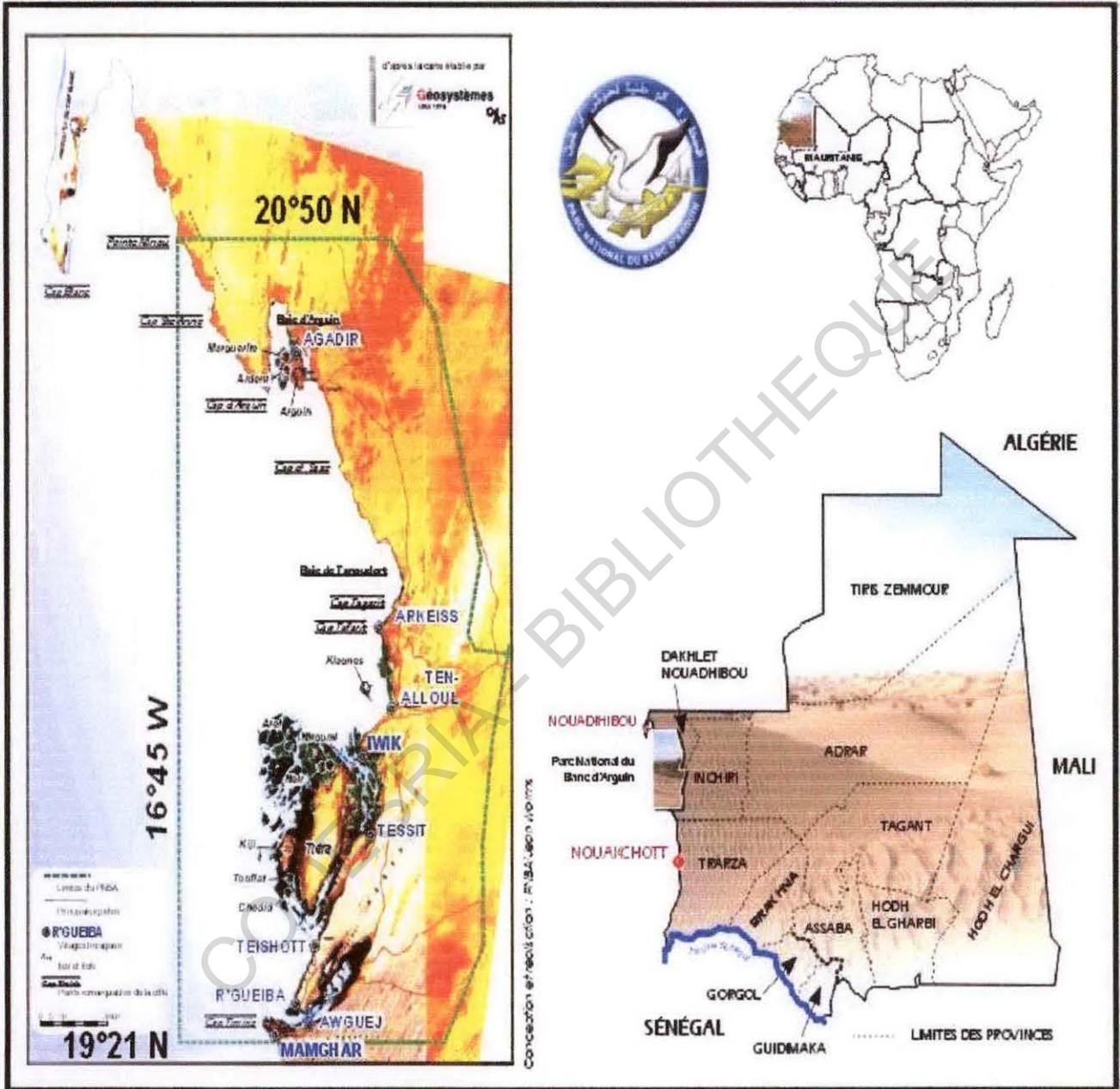
Afin de remédier à cette situation à laquelle font face les populations Imraguen, une étude pour le plan de développement communal est en cours d'étude entre le PNBA et l'ONG Eco développement, situation qui permettra aux Imraguen de préserver les ressources, d'éviter des conflits liés à l'exploitation des ressources dans le parc en particulier et de participer à long terme à la conservation du milieu naturel. L'administration du parc a mis en place une coopérative dans chaque village avec une boutique et une voiture en crédit payable par tranche dont le rôle est d'acheminer le poisson vers les villes, au retour des produits sont amenés que les coopératives revendent moins chers que les commerçants privés et même par crédit (filets de pêche, gaz butane, riz, bref produits de première nécessité etc.). La voiture sert aussi à l'évacuation de certains malades vers Nouakchott ou Nouadhibou, des campements touristiques sont mis en place par les coopératives dans chaque village au profit des populations locales (des tentes où les touristes passent la nuit avec des tarifs variés entre 4000 et 6000 UN) selon la taille avec une restauration.

Des lanches sont à louer pour la visite des îles ou la découverte d'autres zones de la région, 20 000 UN la sortie. Toutes ces activités développées à travers les coopératives villageoises par le PNBA servent à multiplier les opportunités de revenus des populations Imraguen et à atténuer et éradiquer à long terme les effets entraînés par la délocalisation de la piste à une route vers l'est à des dizaines de kilomètres.

Enfin, celle-ci permet aux villages Imraguen d'être proche des grandes villes, de s'ouvrir aux marchés tout en gardant leur système d'organisation traditionnelle loin des structures modernes de l'Etat et des problèmes que peut entraîner la traversée d'une route à l'intérieur d'un parc, le PNBA à l'occurrence. **(Bâ (A.) adjoint chef de poste à Mamghar)**

Annexe 4

Carte du Banc d'Arguin



Source : PNBA



Annexe 5



Annexe 6

- **Un questionnaire pour les chefs de ménages**

- **Trois guides d'entretien :**
 - **Un guide d'entretien pour les autorités locales ;**
 - **Un guide d'entretien pour les chefs de villages et notables ;**
 - **Un guide d'entretien pour les femmes et les jeunes.**

CODESRIA - BIBLIOTHEQUE

Résumé

Une route occupe une place importante dans la vie socio-économique des populations. Alors sa construction demande une connaissance précise du milieu et de toutes ses composantes. En milieu côtier urbain, cet environnement est très fragile face aux nombreux usagers qui l'exploitent. Le littoral mauritanien en dépit de ses nombreuses ressources fait face à d'énormes problèmes, le désenclavement, l'absence d'infrastructures socio-économiques et publiques etc. Alors la nouvelle route Nouakchott Nouadhibou a modifié le milieu, va certainement renforcer les compétences des populations qui y vivent et crée, par effet d'entraînement, le développement de la zone.

Afin de contribuer pour une gestion intégrée des problèmes d'aménagement en milieu côtier et de renforcer les acquis pour un développement durable qui devrait être fondé sur une approche participative impliquant usagers, planificateurs et décideurs à tous les niveaux.

La présente étude décrit la situation socio-économique des villages traversés par la route. Elle nous a aussi permis de connaître le cadre de vie des populations et la situation de chaque secteur d'activité économique avant la construction de la route. Parmi ces secteurs on peut citer la pêche, l'élevage et le tourisme.

Ensuite, un bref rappel des aménagements et/ou changements intervenus, de l'apport de la route et des aménagements futurs pour étudier leurs incidences socioéconomiques et environnementales. Cela nous a permis d'identifier des domaines précis à améliorer en priorité et à réhabiliter ou à rénover. Ces interventions concernent aussi bien les milieux socioéconomiques que naturels pour une meilleure forme d'aménagement et de gestion de la zone côtière Mauritanienne.

Summary

A road occupies an important place in the socioeconomic life of the populations. Then his (her, its) construction asks a precise knowledge of the environment (middle) and all its constituents. In urban coastal environment (middle), this environment is very fragile in front of numerous users who exploit (run) him (it). The Mauritanian coast in spite of its numerous resources makes in front of enormous problems, the opening up, the absence of socioeconomic and public infrastructures etc. Then the new road Nouakchott Nouadhibou modified the environment (middle), is certainly going to strengthen the competences of the populations which live there and create, by effect of training, the development of the zone. To contribute for a management integrated by the problems of organization into coastal environment (middle) and to strengthen the experiences for a durable development which should be based on a participative approach implying users, ce of the populations which live there and create, by effect of training, Planificateurs and decision-makers at all the levels.

The present study describes the socioeconomic situation of villages crossed by the road. She also allowed us to know the living environment of the populations and the situation of every economic sector before the construction of the road. Among these sectors we can quote the peach (fishing), the breeding and the tourism.

Then, a brief reminder of the organizations and/or the intervened changes, the contribution of the road and the future organizations to study their socio-economic and environmental incidences. It allowed us to identify precise domains to be improved first and foremost and to be rehabilitated (discharged) or to be renewed. These interventions concern as well the circles socio-economic that natures for a better shape of organization and management of the Mauritanian coastal zone.