



HAL
open science

Les infrastructures de transport et la fabrique des territoires, entre mobilité et enracinement

Bruno Lecoquierre, Benjamin Steck

► To cite this version:

Bruno Lecoquierre, Benjamin Steck. Les infrastructures de transport et la fabrique des territoires, entre mobilité et enracinement. CIST2011 - Fonder les sciences du territoire, Collège international des sciences du territoire (CIST), Nov 2011, Paris, France. pp.267-270. hal-01353215

HAL Id: hal-01353215

<https://hal.science/hal-01353215v1>

Submitted on 10 Aug 2016

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

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

Les infrastructures de transport et la fabrique des territoires, entre mobilité et enracinement

AUTEURS

Bruno LECOQUIERRE, IDEES (France)
Benjamin STECK, IDEES (France)

RÉSUMÉ

La question des effets des grandes infrastructures de transport a fait l'objet de très nombreuses prises de position depuis une vingtaine d'années. L'objet de cette communication n'est pas de réouvrir un dossier qui ne nécessite plus vraiment de l'être mais plutôt de tirer quelques conclusions, en matière de construction territoriale, de l'analyse précise d'un exemple sur lequel les auteurs de cet article travaillent depuis plusieurs années dans le cadre d'un projet de recherche international (PACOBA : « Projet d'approfondissement des connaissances scientifiques des écosystèmes du Banc d'Arguin »). Cet exemple est celui de la construction récente de la route goudronnée entre Nouakchott et Nouadhibou, en Mauritanie. Cette route, lors de sa mise en service en 2004, a constitué le « chaînon manquant » (Antil, Choplin, 2003) de la toute première route transsaharienne goudronnée de l'histoire, permettant de relier ainsi l'Europe à l'Afrique Occidentale. Elle a pleinement inscrit le littoral mauritanien, marginal jusqu'alors, dans la mondialisation. L'analyse des effets de cette route sur l'espace littoral mauritanien a permis de faire un double constat : celui des conséquences spectaculaires d'une infrastructure de transport lorsqu'elle est construite dans un espace qui en était presque totalement dépourvu auparavant, et celui de la structuration très rapide de véritables points d'ancrage territoriaux qui font de cette route beaucoup plus que le simple segment d'un grand réseau de transport.

MOTS CLÉS

Infrastructures de transport, route, circulation, mobilité.

INTRODUCTION

Les infrastructures de transport peuvent être analysées selon deux dimensions qui se complètent et s'alimentent l'une l'autre : elles constituent une matérialisation des réponses que les pouvoirs publics apportent aux demandes de mobilité des populations mais aussi, par leur existence même, elles génèrent de nouvelles mobilités qui ne répondent pas forcément à des besoins préalablement exprimés. Ces infrastructures de transport sont inscrites par définition dans le champ de la mobilité et du déplacement mais elles ont aussi pour caractéristique de s'ancrer dans l'espace géographique par des lieux particuliers qui constituent les points d'interconnexion de ces réseaux avec les territoires qu'elles desservent. Ces lieux spécifiques peuvent bien sûr être fonctionnellement liés aux infrastructures de transport (gares, ponts, nœuds d'échange, terminaux portuaires ou aéroportuaires, etc.) mais ils prennent aussi parfois des formes plus diversifiées tout en trouvant leur origine première dans l'existence de ces infrastructures : par exemple apparition de nouveaux quartiers, voire de nouvelles localités ou d'embryons d'agglomérations inexistantes auparavant. Ces considérations amènent à poser un postulat fondamental : les infrastructures de transport, dans toute leur diversité, ne peuvent pas être analysées dans la seule perspective des réseaux et du déplacement mais elles doivent aussi être systématiquement appréhendées comme

des « fixateurs » potentiels de populations et comme des « structureurs » de territoires. Une question se pose alors, celle de la diversité et de l'inégalité des réponses qu'apportent les territoires, dans différentes régions du monde, à la construction de nouvelles infrastructures de transport. Ces réponses sont d'autant plus spectaculaires, et d'autant plus directement liées à l'apparition de nouvelles infrastructures que les territoires étaient dépourvus de telles infrastructures auparavant. Des différences entre le Nord et le Sud doivent ainsi être prises en compte dans l'analyse de ces phénomènes, non pas en raison de la localisation géographique des cas étudiés mais en fonction justement des différences notables de densité d'équipements de transport que l'on observe généralement dans les pays qui relèvent de ces deux grands domaines.

L'étude des effets de la nouvelle route goudronnée (2004) entre Nouakchott et Nouadhibou, en Mauritanie, dernier segment mis en service de la toute première route transsaharienne revêtue, est une bonne illustration de cette proposition. Les éléments présentés ici s'inscrivent dans le cadre du programme de coopération scientifique et technique PACOBA (« Projet d'approfondissement des connaissances scientifiques des écosystèmes du Banc d'Arguin ») auquel participent les auteurs depuis 2007.

1. L'INSCRIPTION TERRITORIALE DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT : L'EXEMPLE DE LA ROUTE NOUAKCHOTT-NOUADHIBOU

Le segment de route goudronnée entre Nouakchott et Nouadhibou a été construit sur le tracé des itinéraires qui permettaient alors de relier les deux villes : l'un, pour les camions, longeait par une piste très difficile la bordure orientale du Parc national du Banc d'Arguin (PNBA) et l'autre, empruntée par les taxis-brousse, les mareyeurs et les voitures privées, passait sur la plage dans la partie sud du parc avant de s'éloigner progressivement du rivage vers le nord.

L'ouverture de la route à la circulation s'est rapidement traduite par une forte croissance des trafics, par rapport à ceux que connaissait auparavant la piste : l'augmentation a été de presque un tiers en cinq ans, même si les conditions dans lesquels ont été opérés les comptages (par les services de l'Etat dans le village littoral de Mamghar avant l'ouverture de la route et sur la route elle-même dans le cadre d'une recherche doctorale du CIRTAI en 2007) ne peuvent garantir l'exactitude des chiffres recueillis. En permettant de relier l'Europe et le Maghreb avec l'Afrique occidentale, il est évident que la réalisation de ce tronçon manquant a suscité de nouveaux trafics pour lesquels l'existence de la piste était auparavant beaucoup plus un obstacle à la mobilité qu'une solution de continuité intercontinentale. Le même constat peut aussi être proposé au niveau interne en Mauritanie. La route a donc eu un effet multiplicateur de trafic dans un espace qui était jusqu'alors dénué de toute infrastructure pérenne liée à la présence de la piste et les effets de l'ouverture de la route à la circulation ont été d'autant plus spectaculaires que les infrastructures étaient inexistantes auparavant.

L'effet le plus marquant de la construction de cette route est l'émergence du poste de Chami, à mi-distance environ entre le nord et le sud du PNBA. Chami est un ancien point d'eau où se rassemblaient les nomades de la région mais son rôle s'est notablement renforcé depuis le début des travaux de construction de la route. Près d'un forage creusé en ce lieu pour les besoins du chantier et permettant d'avoir accès aux réserves en eau potable de la nappe phréatique, des bâtiments en dur ont alors été construits et un petit centre d'activité, créé de toutes pièces, s'est rapidement constitué. Alors que le site est encore peu organisé, une véritable station-service sur le modèle européen a été construite en plein désert, avec un restaurant et une épicerie. Elle porte le nom étonnant de « Gare du Nord » et préfigure ce qui deviendra sans doute assez rapidement un petit centre urbain, au carrefour de la route et de l'accès principal au

PNBA. Ce nom de « Gare du Nord » fait évidemment référence à la Gare du Nord parisienne. On peut lui prêter deux significations. C'est d'abord le lieu où se trouve la première station de carburant sur la route goudronnée au nord de Nouakchott. Ensuite, la référence au carrefour de circulation que représente la gare parisienne laisse entrevoir que les concepteurs de cette station-service ont envisagé dès l'origine le futur développement potentiel de ce site en une petite agglomération située à mi-chemin entre Nouakchott et Nouadhibou. Le point d'accès au PNBA que représente Chami permet de rejoindre facilement le littoral, au cap Tafarit où se trouve le petit village Imraguen d'Arkeiss. La beauté de ce site (au pied d'une falaise) et la qualité de la plage (dépourvue de crabes violonistes dont les impressionnantes colonies rendent les autres plages inhospitalières) font d'ores et déjà du cap Tafarit le principal support du développement touristique dans le parc.

2. DES EFFETS VARIABLES EN FONCTION DES STRUCTURES PREEXISTANTES

La structuration de Chami comme point d'entrée principal et officiel dans le Parc national du Banc d'Arguin a été souhaitée par les autorités du PNBA et par leurs partenaires car le renforcement de cette petite agglomération en cours de constitution doit pouvoir permettre de contrôler les flux de visiteurs entrant dans le parc en même temps que le regroupement progressif et la fixation des populations autochtones (il y a actuellement 54 campements nomades recensés dans le parc national et ses abords et différentes études récentes montrent le regroupement progressif de ces campements à proximité immédiate de la route). La décision de construire un centre d'interprétation à Chami plutôt qu'à l'intérieur du parc illustre bien le rôle qui est dévolu à cette nouvelle localité et le poids grandissant qu'elle devrait prendre à l'avenir. L'administration du parc national, actuellement localisée à Nouakchott, envisage aussi d'y transférer une partie de ses bureaux, ce qui aura alors sans doute pour conséquence de pousser une partie des personnels à s'installer peu à peu sur le site, si toutefois les constructions de logements et l'installation de commerces et de services le permettent.

Chami est bien l'un de ces lieux spécifiques fonctionnellement liés aux infrastructures de transport – une station-service et un petit carrefour de voies de circulation – mais c'est déjà aussi l'embryon d'une forme urbaine qui est le signe visible du véritable ancrage territorial de la route qui est en train de se jouer dans cet espace jadis très marginal. Cette agglomération naissante est un effet de l'existence de la route goudronnée mais elle n'en est pas une conséquence « mécanique ». Elle est cependant une illustration du formidable effet d'entraînement que peuvent susciter des infrastructures de transport modernes lorsqu'elles sont implantées dans des espaces qui en étaient largement dépourvues auparavant. Dans le cas du littoral mauritanien, il ne s'agit pas à proprement parler d'une création de mobilité nouvelle, car les populations qui peuplent cet espace sont nomades ou l'ont longtemps été avant de se sédentariser, totalement ou en partie, depuis une trentaine d'années (à la suite de la grande sécheresse des années 1970). La route leur donne cependant une nouvelle possibilité d'exercer, de manière différente, une mobilité qui fait fondamentalement partie de leur mode d'existence.

L'exemple de la mise en service de ce segment de route transsaharienne sur le littoral mauritanien, dans un ancien « angle mort » du système monde, permet d'illustrer les effets extrêmement rapides que peut générer la construction de grandes infrastructures de transport dans les pays du Sud et de démontrer, quelques années seulement après la mise en service de la route goudronnée entre Nouakchott et Nouadhibou, l'inscription territoriale qui a été la conséquence presque immédiate de l'ouverture de cette route et qui fait de cette dernière beaucoup plus que le simple segment d'un réseau de circulation.

REFERENCES

- Antil A., Choplin A., 2003, « Le chaînon manquant : Notes sur la route Nouakchott-Nouadhibou, dernier tronçon de la transsaharienne Tanger-Dakar », *Afrique contemporaine*, 162 p.
- Choplin A., 2009, *Nouakchott, au carrefour de la Mauritanie et du monde*, Karthala, 366 p.
- Cormier-Salem M.-C., 2006, « Entre exploitation et sanctuarisation des écosystèmes côtiers ouest-africains, l'écotourisme, une option durable ? » in : J.J. Symoens, *Les écosystèmes côtiers de l'Afrique de l'Ouest*, Bruxelles : Fondation pour favoriser les recherches scientifiques en Afrique : 249-268.
- Correra A., Lefeuvre J.-C., Faye B., 2008, « Organisation spatiale et stratégie d'adaptation des nomades du parc national du Banc d'Arguin à la sécheresse », *Sécheresse*, 19 (4) : 245-251.
- Lecoquierre B., 2010, *Différencier et échanger : les interfaces dans l'espace géographique*, mémoire d'habilitation à diriger des recherches, Université du Havre, 19 mai 2010, 233 p. (volume 2).
- Offner J.-M., 1993, « Effets structurants du transport : Mythe politique, mystification scientifique », Paris, *Espace Géographique*, 243 p.
- Ould Cheikh A.W., 2010, « Les pêcheurs imraguen du Banc d'Arguin (Mauritanie) : « l'invention » d'une identité « écologique », in : *Cultures du littoral. Dynamiques frontalières entre les Canaries et la côte saharo-mauritanienne* (A. Lopez Bargados et J.Martinez Milian eds.), collec. Alboran, Bellaterra, 255 p., pp. 153-178.
- Ould Dédé K., 2006, *Infrastructures de transport terrestre et mutations des systèmes territoriaux : le cas de la Route de l'Espoir en Mauritanie*, Thèse, Université du Havre, 274 p.
- Planquette J., 2004, *Les conséquences possibles de la nouvelle route Nouakchott-Nouadhibou sur le Parc National du Banc d'Arguin (Mauritanie)*, mémoire de maîtrise, Université Paul Valéry-Montpellier 3, 124 p.
- Steck B., 2009, « Transport et développement », in : Brocard M. [sous la dir. de] *Transports et territoires, enjeux et débats*, collec. Carrefours, Ellipses : Paris, 188 p., pp.125-156

AUTEURS

Bruno **Lecoquierre**
CIRTAI/UMR IDEES
Université du Havre
bruno.lecoquierre@univ-lehavre.fr

Benjamin **Steck**
CIRTAI/UMR IDEES
Université du Havre
benjamin.steck@univ-lehavre.fr