

Migrations et recompositions spatiales en Mauritanie

« Nouadhibou du monde ». Ville de transit... et après ?

Armelle CHOPLIN*
Jérôme LOMBARD**

Durant l'hiver 2006, par sa situation privilégiée sur la côte Atlantique, à la frontière avec le Maroc/Sahara occidental et à trois jours de mer de l'archipel espagnol des Canaries, Nouadhibou, deuxième ville de Mauritanie, a été présentée par les médias européens comme l'antichambre et le point de départ des migrations dites « clandestines » à destination de l'Europe. De fin 2005 au printemps 2006, journalistes, diplomates européens, hommes politiques et même chercheurs se sont succédés dans les rues de la petite ville saharienne, avec en tête les termes de « subsahariens », « clandestins », « pirogues »¹.

Trois ans après, il semble intéressant de revenir sur les logiques migratoires qui prévalent en Mauritanie en général, et à Nouadhibou en particulier, et auxquelles ces traversées périlleuses renvoient inévitablement. Comme dans d'autres cités sahariennes – Agadez (Bensaad, 2003 ; Brachet, 2007), Sebha (Pliez, 2006), Tamanrasset (Spiga, 2005) –, la morphologie urbaine, l'économie locale, les rapports entre les migrants et la société locale, la place de Nouadhibou dans le pays ont été recomposés à l'aune du transit

* Maître de conférences en géographie, Université Paris Est Marne-la-Vallée, EA ACP / UMR PRODIG 8586, armelle.choplin@gmail.com.

** Géographe, chargé de recherche à l'IRD, UMR LPED Marseille, jerome.lombard@ird.fr.

1. « Les côtes de Nouadhibou font l'objet d'un afflux massif et sans précédent de candidats à l'exil », *Le Calame*, 22 mars 2006 ; « Nouadhibou : l'Europe ou la mort », www.rfi.fr, 27 avril 2006.

migratoire². Depuis la mise en place en 2006 d'un vaste dispositif de contrôle le long des côtes atlantiques, les migrants candidats à la traversée maritime ou au passage de la frontière du Sahara occidental se retrouvent cependant bloqués dans ce « Nouadhibou-du-monde », soulignant par là combien la fonction de transit peut être éphémère et les conséquences pour le développement économique et urbain importantes.

Le phénomène du passage de migrants durant la décennie 2000 nécessite d'être replacé dans le temps long des évolutions de la migration internationale en Mauritanie. Depuis l'indépendance du pays en 1960, Nouadhibou a constitué une destination pour les populations ouest-africaines en quête d'emplois et de revenus, qui ont participé à l'érection de cette cité florissante et moderne. Pour les migrants, elle est apparue comme le lieu de tous les possibles, où la présence de structures d'accueil permettait de s'installer et de résider de longues années. Le transit à Nouadhibou soulève dès lors la question des migrations internationales dans ce « pays-frontière » (Ould Ahmed Salem, 2004), situé entre le monde arabe et l'Afrique noire. Non sans remous, cet État-Nation s'est construit dans un déni partiel de sa double appartenance culturelle, en se lançant dans une politique d'arabisation. Dans un contexte de crispations identitaires et de tensions ethniques récurrentes entre populations maures et négro-mauritaniennes, la présence de plusieurs dizaines de milliers de migrants « noirs » ne peut laisser indifférents le pouvoir et la population locale³.

Dans un premier temps, nous rappellerons ce qu'a été le transit de migrants à Nouadhibou et comment il a contribué à transformer la cité du Nord. Dans un deuxième temps, nous présenterons le lien très étroit entre les multiples origines géographiques de ses habitants et la construction de la ville, en focalisant le regard sur les relations de travail entre migrants et société mauritanienne. Enfin, nous expliquerons combien cette situation « d'après transit » rend compte d'un renversement spatial et social qui s'est

2. Cette réflexion s'inscrit dans une longue série de travaux qui sont menés depuis 2003 autour du laboratoire Population Environnement Développement (LPED, UMR IRD - université de Provence) et qui portent sur les migrations internationales entre les deux rives du Sahara et sur leurs effets dans les villes traversées. Cf. Bredeloup et Pliez (2005). Dans les cités observées, marquées par le transit de migrants, la méthodologie adoptée a été identique. En 2007 et 2008, au cours de trois missions de près de trois semaines chacune, la collecte de données statistiques et de documents cartographiques a accompagné un important travail d'enquêtes qualitatives réalisées auprès des familles mauritaniennes originaires de la région, des entrepreneurs migrants les plus remarquables, des jeunes circulant dans la ville. Un travail d'observation de certaines rues commerçantes où sont implantés les migrants a été mené systématiquement, avec questionnaire auprès des gérants de boutiques, de restaurants, d'ateliers, ainsi qu'auprès des chauffeurs de taxis. Enfin, des entretiens ont été effectués auprès des autorités politiques locales comme nationales, des consulats, et des institutions internationales (OIM, HCR, UE).

3. À cheval entre le monde arabe et l'Afrique noire, la Mauritanie est composée d'une population arabo-berbère maure et d'une population noire. Les Maures sont divisés en deux groupes : les Maures blancs (ou *bidan*), dont est issue la classe politique et économique dirigeante, et les Maures noirs (ou *haratin*), descendants des anciens esclaves, qui constituent la couche la plus pauvre de la population et occupent souvent des emplois subalternes. La seconde composante, noire, également appelée négro-mauritanienne, regroupe les Halpulaar'en, Peuls, Soninkés, Wolofs.

opéré dans le pays. Lieu de tous les trafics, Nouadhibou apparaît alors comme une ville déclassée, à l'image des migrants qui viennent y tenter leur chance, le pouvoir politique et économique agissant désormais depuis Nouakchott.

« LES CANARIES, C'EST EN FACE »

« Les circulations migratoires pourraient s'intensifier, ils seront alors encore quelques milliers "en attendant le bonheur" à Nouadhibou » (Ba et Choplin, 2005, p. 42). Le pressentiment de 2004-05 s'est confirmé au cours de l'année 2006, faisant de Nouadhibou une des villes d'Afrique de l'Ouest les plus convoitées par les migrants, ainsi qu'une des places clés pour ceux qui désiraient se rendre en Europe.

Un transit qui a dynamisé l'économie locale

Entre août 2005 et mai 2006, des centaines de migrants noirs africains sont arrivés dans la cité mauritanienne et ont tenté, par voie maritime et à bord de pirogues de pêche, de longer les côtes du Sahara occidental puis de débarquer aux Canaries, un territoire partie prenante de l'Espagne et de l'Union européenne. La présence de migrants se dirigeant vers le nord du continent n'est pourtant pas nouvelle dans la zone. L'histoire de personnes se rendant à pied au Maroc est ainsi relatée dès les années 1970 (Escoffier, 2006), mais c'est surtout à la fin des années 1990 que les flux s'intensifient. Les migrants africains cherchent à rejoindre par petites embarcations les îles canariennes, à partir des villes portuaires sahariennes de Dakhla, Layoun et Tarfaya (carte 1). Cependant, avec la fermeture de la frontière du Sahara occidental à la suite des événements de Ceuta et Melilla (octobre 2005)⁴, les migrants ont été stoppés à Nouadhibou, ville à l'accès facilité depuis l'achèvement en 2005 de la route bitumée Nouakchott-Nouadhibou (Antil et Choplin, 2003)⁵. Dès la fin 2005, les départs en pirogues pour l'archipel espagnol se sont multipliés. Devant la crise générée aux Canaries par l'afflux de migrants et les nombreux naufrages survenus au large, les contrôles des côtes mauritaniennes ont débuté au printemps 2006, avec le soutien de l'Union européenne (Choplin et Lombard, 2007). L'envoi d'un

4. En octobre 2005, à partir du Maroc voisin, des centaines de migrants africains noirs ont tenté de franchir les barrières et grillages entourant les enclaves espagnoles de Ceuta et Melilla : ils ont été en majorité repoussés par les forces de l'ordre mais une quinzaine d'entre eux sont décédés.

5. « Nouakchott Nouadhibou, 470 km de goudron : l'autoroute des clandestins », www.afrique.blogs.liberation.fr, 29 novembre 2006.

hélicoptère et de 150 hommes de la *Guardia Civil* espagnole a freiné les tentatives de passage qui ont fortement décliné, sans pour autant disparaître⁶.

Carte 1 – Les flux migratoires en Mauritanie



Source : A. Choplin, 2008.

6. De 40 000 arrivées en 2006 aux îles Canaries, le chiffre serait passé à 17 000 en 2007 (dont une partie en provenance du Sénégal). Cf. « La traque des cayucos venus d'Afrique », www.rfi.fr, 02 janvier 2008 ; « Plus de 100 migrants clandestins arrêtés au large de Nouadhibou », www.cridem.org, 14 mars 2008.

D'un point de vue économique, la présence de migrants en transit se ressent particulièrement dans le quartier de *Qairaan* situé au centre-ville de Nouadhibou. Dans une rue qui part du marché central, les commerces sénégalais disposés côte à côte sont légion. Les restaurants (*La Linguère, Le Fleuve, Le Djolof*), les magasins de mode aux noms de chanteurs branchés (*Viviane Shop, Xippi Music, Youssou N'Dour*), les boutiques et les ateliers rappelant l'appartenance mouride du gérant (*Touba Boutique, Touba Menuiserie*) sont assidûment fréquentés par des Sénégalais arrivés quelques jours auparavant. Dans la même rue, d'autres groupes nationaux affichent une présence économique forte : les Guinéens ont ouvert des ateliers de couture ou de cordonnerie, les anglophones offrent des lieux de distraction comme un billard. La présence de migrants de passage suscite également l'installation d'antennes d'églises évangéliques nigérianes. Deux d'entre elles proposent des lieux de culte dans des maisons louées à des Mauritaniens. *A priori* tolérées par les autorités⁷, elles sont tenues par de jeunes pasteurs envoyés directement par leur hiérarchie et ardents défenseurs d'un prosélytisme développé dans toute l'Afrique de l'Ouest (Fourchard, Mary *et al.*, 2005).

Les migrants d'Afrique de l'Ouest qui gèrent ces espaces ne sont pas les seuls à avoir profité de l'arrivée de compatriotes de passage. Les Mauritaniens auraient eux aussi gagné beaucoup d'argent, en favorisant les départs de pirogues ou en louant des chambres à des personnes en transit. Pour ce faire, l'intérieur des concessions maures a été transformé. Des aménagements ont été réalisés afin d'augmenter le rendement locatif : la tente (ou *khaïma*), dressée au milieu de la cour, a été remplacée par de nouvelles chambres contenant chacune quatre à cinq personnes. En 2000, un riche entrepreneur maure, issu d'une grande tribu locale, s'est même approprié illégalement une ruelle : il a construit ce que l'on appelle la « cité des Sénégalais », soit une cinquantaine de chambres d'une dizaine de m² qui ont été fréquentées par de nombreux migrants en attente de partir. Outre l'immobilier, le secteur du transport entre Nouakchott et Nouadhibou, notamment à partir des quartiers de la capitale habités par des migrants, a vu croître l'offre de véhicules depuis 2005. Six compagnies d'autocars reliant les deux villes ont été créées en l'espace de deux ans.

La fin des passages ?

Depuis 2007, la diminution des passages à destination des Canaries, consécutive à l'augmentation des moyens de contrôle dans les eaux mauritaniennes

7. La République islamique de Mauritanie est à 99 % musulmane. La cathédrale de Nouakchott et la mission catholique de Nouadhibou sont uniquement fréquentées par des personnes d'origine étrangère.

nes et des reconduites aux frontières, s'est traduite par un ralentissement des activités économiques. De nombreuses boutiques du centre ont fermé, des restaurants sénégalais ont diminué les quantités quotidiennes de riz cuisiné, des chambres louées chez les habitants ne sont plus occupées, de jeunes hommes sont retournés dans leur pays. Et, bien que des Maliens ou des Sénégalais soient, à la fin 2007, encore nombreux à arriver pour tenter de « traverser », le passage serait devenu plus qu'aléatoire, information confirmée par le responsable des Sénégalais de Nouadhibou : « *ceux qui devaient passer sont passés. Maintenant, pour ceux qui restent, c'est trop tard* » (entretien, septembre 2007).

Différents éléments laissent à penser que la route serait en train de « se fermer ». Nouadhibou ne connaît plus de croissance urbaine et économique comme ce fut le cas dans les années 1980. Elle n'est plus ce lieu d'enrichissement rapide, pas plus que celui par lequel il est possible de transiter rapidement avant de se rendre en Europe. Comme nous le confiait un migrant en septembre 2007, la « diaspora eldorado » est désormais coincée à Nouadhibou. Dans l'impossibilité financière de repartir chez eux pour réactiver les réseaux familiaux puis éventuellement revenir, ou par honte d'avouer leur échec, beaucoup d'hommes, à la moyenne d'âge supérieure à trente ans, se retrouvent dans une impasse. Immobilisés, ils finissent, selon l'expression imagée d'un fonctionnaire du ministère des Transports, par « couler bielle ».

Ces migrants en attente rejoignent alors leurs compatriotes installés là depuis de nombreuses années. Le transit de migrants à Nouadhibou ne doit en effet rien au hasard. L'arrivée de ces personnes ne se comprend qu'en rapport avec l'implantation localement de réseaux sociaux et économiques importants, animés par des populations elles-mêmes anciennement migrantes ou toujours en mouvement (originaires des mêmes pays que les candidats au passage). En cela, l'histoire même de la ville de Nouadhibou est profondément liée à celle des migrations.

MIGRER ET TRAVAILLER À NOUADHIBOU, UNE LONGUE HISTOIRE

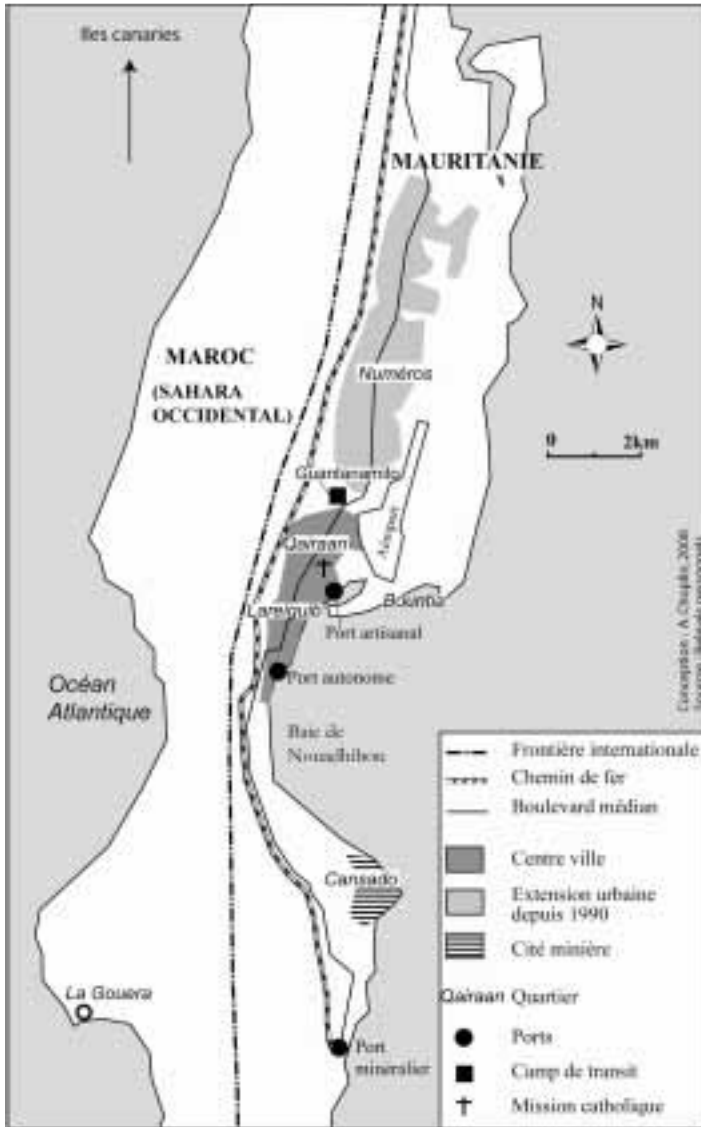
« Mon grand père a quitté les Canaries et est arrivé ici en barque en 1936 pour fuir la guerre civile espagnole. Il s'est installé à la Tcharka [premier quartier de pêcheurs]. Il était pauvre par rapport aux Maures. Il est venu ici pour manger. Au moins il y avait du poisson. Moi, ça ne m'étonne pas que des Africains essaient d'aller chez moi en pirogue. C'est la même chose... à l'envers », confiait Pablo, un Canarien né à Nouadhibou. Connue jusqu'à l'indépendance sous le nom de Port Étienne, Nouadhibou « s'est dévelop-

pée en plusieurs étapes, sans véritable plan d'ensemble, en juxtaposant divers éléments » (Bonte, 2001 : 88). Sa courte histoire, singulière, renvoie à l'image d'un front pionnier urbain qui n'a cessé de progresser au gré des évolutions économiques et des vagues migratoires aux origines multiples (européenne, africaine, asiatique).

Un mythe pour les migrants ouest-africains

Au moment où Nouakchott, capitale créée *ex nihilo* en 1957, tardait à surgir du sable, Nouadhibou apparaissait déjà comme un lieu dynamique, à l'économie extravertie, branchée sur les réseaux internationaux grâce à des moyens de transport performants (un aéroport international et un port en eau profonde). La mer et le chemin de fer sont à l'origine de la ville et de sa richesse. Créé par les Français en 1907, le fort de Port Étienne ne rassemble alors que des militaires et quelques nomades. En 1919, les Français décident de faire de la ville un espace fleuron grâce à la création de la Société industrielle de la grande pêche (SIGP), spécialisée dans le poisson salé, séché et exporté. Durant cinquante ans, l'activité économique se confond avec cette société autour de laquelle, jusque dans les années 1950-1960, s'organisent le noyau urbain et les quartiers de *Lareguib* et de *Qairaan* (carte 2). En 1952, la décision française d'exploiter les Mines de fer de Mauritanie (MIFERMA), situées à Zouerate, et d'exporter le minerai depuis Port Étienne, génère de multiples chantiers de construction (infrastructures de transport, logements). Dans l'espace urbain, le changement majeur provient de la création *ex nihilo* d'une cité autonome, *Cansado*, typique des villes « minières ». Elle est dédiée aux employés de la MIFERMA, nationaux, Africains et Européens, et est située près du port minéralier, à 7 km du premier noyau urbain. Dans les années 1970, la sécheresse et la crise alimentaire qui s'ensuit obligent le gouvernement à valoriser de nouvelles ressources susceptibles de générer des activités économiques et des emplois pour la population nomade qui a perdu ses troupeaux. Il se tourne vers un trésor jusqu'alors peu exploité : le poisson. Nouadhibou devient le fer de lance de l'industrie halieutique : des armements nationaux sont créés, des usines de congélation de poissons sont ouvertes. Des bateaux du monde entier sillonnent les eaux de Nouadhibou, des accords de pêche sont passés avec l'Union européenne à partir de 1987 et régulièrement renouvelés (Le Cœur, 1994). Le port artisanal est rénové dans les années 1990 et favorise le développement de la pêche piroguière.

Carte 2 – L'extension urbaine de Nouadhibou



Pendant quatre décennies, celle que l'on surnommait la capitale économique de la Mauritanie a fonctionné comme un mythe aux yeux des Mauritaniens et des Africains. Travail possible, enrichissement rapide, installation facile ont attiré en premier lieu des Mauritaniens des autres régions (tableau 1), en particulier les Négro-Africains originaires du sud du pays. Selon les recensements de 1977 et 1988 (université de Nouakchott et université de Rouen, 1999),

l'Assaba, le Brakna, le Gorgol, le Trarza (carte 1) envoient par milliers des ressortissants, souvent alphabétisés en français, travailler à Nouadhibou. Au même moment, de nombreux nomades maures de l'Adrar et du Tagant gagnent massivement la ville où ils implantent de façon anarchique des tentes. Dans cette dynamique de migrations interrégionales, le Guidimakha reste en retrait : les Soninkés, beaucoup plus que les autres populations de Mauritanie, sont intégrés à des réseaux migratoires qui se développent à plus petite échelle, en Afrique et vers l'Europe (Manchuelle, 2004).

Parallèlement, dans les années 1960 et 1970, le système mauritanien de formation est loin de fournir en quantité suffisante la main-d'œuvre qualifiée nécessaire aux entreprises de la place. Rapidement, la renommée de la capitale économique mauritanienne dépasse les frontières nationales et la ville attire de nombreux ressortissants des pays voisins. Des mécaniciens, des chaudronniers, des artisans frigoristes, des électriciens, indispensables au fonctionnement du terminal ferroviaire ou des usines de congélation, arrivent à Nouadhibou de toute l'Afrique, et en particulier du Sénégal. La présence des migrants de ce pays est de loin la plus forte. Dès les années 1950, se succèdent ouvriers spécialisés, formés dans les écoles de Saint-Louis et de Dakar, mais aussi pêcheurs piroguiers (Dia, 2001 ; Marfaing, 2005) et commerçants. Cependant, différents conflits opposant Mauritanie et Sénégal chassent à deux reprises les Sénégalais du pays. Lors des « événements de 1989 »⁸, les piroguiers de Saint-Louis enregistrés au nombre de 600 se retirent de la ville et du pays en quelques jours. En 2000, c'est à nouveau l'inquiétude pour les Sénégalais et le début d'un nouvel exode à la suite du désaccord entre les deux pays à propos de la répartition des eaux du fleuve Sénégal gérées en commun. La normalisation des relations apaise par la suite les tensions et une partie des Sénégalais n'hésite pas à traverser le fleuve⁹.

Le départ des pêcheurs sénégalais est en partie couvert par le flux de réfugiés mauritaniens en provenance du Sénégal et par l'insertion dans le secteur des *haratin*. D'autres populations francophones et anglophones d'Afrique de l'Ouest sont venues s'adjoindre aux Mauritaniens. Au milieu des années 1990, les Ghanéens vont compter jusqu'à 6000 ressortissants, pêcheurs ou commerçants de poissons séchés. Les toponymes de *Ghana Town* et de *Accra*, encore usités dans la partie ouest du centre-ville, rappellent combien ce groupe national

8. Les violences qui ont abouti en 1989 au départ des Sénégalais de Mauritanie sont pudiquement appelées « événements de 1989 ». Alimentées par les autorités mauritaniennes et touchant les populations négro-africaines, elles ont dégénéré en un véritable conflit politique entre les deux pays, faisant plusieurs centaines de morts. À la suite de ces graves incidents, les Sénégalais de Mauritanie ont été chassés et, réciproquement, les Mauritaniens présents au Sénégal expulsés.

9. « Que les Sénégalais retournent à Nouadhibou », *Wal Fadjri*, le 8 septembre 2000.

était important à l'époque¹⁰. Cependant, les Ghanéens sont soumis à des tracasseries administratives, aux contrôles policiers, à la concurrence dans le commerce de poissons, ce qui explique que, depuis, ils ont massivement quitté le pays. Les Maliens, quant à eux, sont principalement *boys*, manœuvres, maçons, employés dans le salage et le séchage du poisson. Les Guinéens, amenés à faire des allers-retours fréquents entre pays de destination et d'origine, sont présents à Nouadhibou où ils sont tailleurs ou chauffeurs de taxi.

Tableau 1 – Estimation de la composition de la population à Nouadhibou par nationalités (1958-2007)

	Maures (Bidan, harratin)	Négro-Mauritaniens	Subsahariens	Espagnols	Français	Marocains	Total habitants
1958	1 200		250	315	230		1995
1963	2500	2000	2000	600	2000		9100
1970	11 500 ¹¹		3 000	1 000	1 500		18 000
1977				(Départs)			22 365
1988							59 158
1999							84 000
2007	79 à 99 000		15 à 20 000	150	20	5 à 600	100 à 120 000

Sources : Harrison Church, 1962 ; Acloque, 1999 ; université de Nouakchott et université de Rouen, 1999 ; Bonte, *op. cit.*

L'arrivée de migrants mauritaniens et étrangers transforme l'espace urbain de Nouadhibou. À la suite des sécheresses de 1970, des bidonvilles (*kebbe* en *hassâniyya*, dialecte arabe local) se forment sur les marges urbaines. La ville

10. L'arrivée des Ghanéens à Nouadhibou n'est pas surprenante. La propension des pêcheurs de ce pays à se déplacer le long des côtes de Côte-d'Ivoire (Delaunay, 1991) peut expliquer que quelques pirogues soient remontées plus au Nord, dans l'océan Atlantique, à la recherche de zones poissonneuses : en 1975, on en repère ainsi quatre ou cinq à Nouadhibou. Dans les années 1990, l'installation de Ghanéens dans cette ville tient aussi au redéploiement en Afrique de l'Ouest des ressortissants de ce pays, après leur expulsion du Nigeria en 1983. Cf. Adepoju (1984) ; Streiff-Fénart, Poutignat (2006).

11. Il est impossible de connaître les proportions de chaque groupe ethnique composant la population mauritanienne : depuis 1965, les recensements ne mentionnent plus ce critère de peur que la publication de chiffres n'entraîne la montée de revendications pour un plus grand équilibre politique entre chaque composante.

s'étend vers le nord de la presqu'île et se dédouble même, avec la création d'un nouveau quartier (les *Numéros*), de plus en plus habité à partir des années 1990 par les Maures. Les plus riches d'entre eux font construire des villas de grand standing dans les quartiers de *Dubaï* ou *Bagdad* et fuient le centre-ville (*Qairaan*), désormais laissé aux migrants étrangers. À proximité du port artisanal, dans les quartiers de *Lareiguib* et de *Cité SNIM*, résident des familles de pêcheurs, principalement sénégalais.

Patrons et apprentis : « chacun a sa place, chacun à sa place »

À Nouadhibou, les divers types de migrants rencontrés occupent certains lieux plutôt que d'autres, en fonction de leur date d'arrivée, de leur emploi et surtout de leur place dans la société locale. Du petit boulot à l'entrepreneuriat, la progression est possible pour les migrants, pour peu qu'ils ne dérangent pas l'ordre établi. Certains groupes se sont spécialisés et ont investi des secteurs précis, au point de constituer des réseaux où fonctionne la cooptation, tels que le transport pour les Sénégalais, la couture pour les Guinéens. Des liens se mettent en place entre le pays d'accueil et le pays d'origine, incitant les candidats à la migration à venir s'installer en Mauritanie et à trouver du travail dans différentes activités.

Quelques étrangers ont réussi, au point de devenir des entrepreneurs incontournables dans l'économie locale, en valorisant leur capital social et intellectuel dédoublé du fait de la migration. Reprenant le modèle des micro-entreprises transnationales qui se développent entre plusieurs territoires étatiques (Portes, Guarnizo *et al.*, 1999 ; Glick Shiller, Basch *et al.*, 1999 ; Tarrus, 2005), ils ont appris à jouer sur tous les fronts, à contourner la règle locale tout en respectant le principe de base essentiel : l'association avec un Mauritanien. Depuis 2005, tout investisseur, quelle que soit sa nationalité, se trouve contraint d'établir des partenariats locaux. Dans les principaux secteurs clefs où se déploient les migrants africains (pêche, transport, bâtiment, immobilier ou bien encore la filière du passage clandestin), le système s'organise invariablement selon le même organigramme : un entrepreneur mauritanien (et bien souvent maure) domine la filière¹², il est secondé par des intermédiaires nationaux ou étrangers (généralement Halpulaar ou Soninké,

12. Les Maures dominent très largement les diverses activités économiques, commerciales et politiques. À Nouadhibou, ces entrepreneurs appartiennent aux grandes tribus locales, telles que les *Awlād Dlāym*, *Ahl Barikāllah* et *Rgaybat* (Cf. Aclouque, *op. cit.*, p. 310).

originaires de la vallée du fleuve Sénégal), lesquels font travailler des migrants arrivés récemment.

Se dégagent de nos entretiens trois cas de figures d'entrepreneurs. En haut de la pyramide, se trouve l'entrepreneur associé à un Maure et qui se plie aux exigences de celui-ci. Il est généralement à Nouadhibou depuis plus de dix ans et a su développer des réseaux sociaux basés sur la confiance. C'est le cas, par exemple, d'un tailleur sénégalais qui gère aujourd'hui plusieurs boutiques de prêt-à-porter dans la ville. Son associé, un Maure d'une grande famille, lui fournit local et matériel en échange du partage des bénéfices. À l'opposé, un pêcheur malien qui avait réussi à faire fortune a vu son avenir ruiné par refus de s'associer. Une fois sa villa construite et exhibée aux yeux de tous comme symbole de sa réussite, une succession d'entraves l'a empêché de faire fructifier ses activités. Ainsi, après avoir été jusqu'à Hong-Kong pour négocier de fructueuses ventes, il est aujourd'hui simple acheteur de poisson au port artisanal. Ceux qui tentent de travailler seuls sont irrémédiablement bloqués dans leur ascension car une réussite étrangère, excluant des retombées financières pour la société locale, ne saurait être acceptée. La dernière figure du migrant-entrepreneur remarquable est celle du commerçant à cheval sur plusieurs aires géographiques, sociétés et modes de fonctionnement. Ce peut être le cas d'un individu qui opère des allers-retours réguliers entre la Mauritanie et le Sénégal : à Nouadhibou, il achète des produits électroménagers et des téléphones portables qu'il revend au prix fort à Dakar, et inversement, il ramène du Sénégal des tissus, ceintures, bijoux, chaussures qu'il écoule chez des détaillants maures de Nouadhibou. Cet individu n'est en réalité pas implanté de façon permanente : il loue une chambre, généralement au centre-ville, à proximité du marché. Éphémère dans le paysage urbain et social, il est toléré car il vient combler certains interstices dans l'organisation économique. Les commerçants sénégalais ou maliens de Nouadhibou, qui se déplacent jusqu'à Nouakchott, Dakar ou Bamako pour y vendre des produits chinois et ramener quelques marchandises introuvables dans la cité du Nord, ne nuisent en rien aux affaires des grands commerçants maures dont les plus entreprenants, notamment de puissantes femmes d'affaires de Nouakchott (Lesourd, 2006), circulent entre Las Palmas, Paris, Dubaï ou encore les places commerçantes de Chine.

Ces différentes figures de migrants, forcément labiles, correspondent à différents territoires repérés dans la ville. La présence étrangère est fortement localisée et différenciée selon les quartiers. *Qairaan* apparaît comme un quartier peuplé de jeunes hommes d'Afrique subsaharienne, arrivés depuis quelques mois ou semaines, qui cherchent le passage. À l'opposé, la majorité des migrants résidant aux *Numéros*, et plus particulièrement dans la partie

Sud, à proximité du « goudron central », sont implantés en Mauritanie depuis plusieurs années. Ils ne cherchent pas forcément à essayer de partir aux Canaries, mais plutôt à gagner de l'argent qu'ils comptent réinvestir dans leur pays.

UNE VILLE-FRONTIÈRE EN PROIE À LA « CLANDESTINITÉ »

Épaves de bateaux qui rouillent dans la baie, entrepôts et infrastructures de pêche vieillissantes, aéroport moribond, environnement dégradé, etc. Le paysage qu'offre aujourd'hui Nouadhibou au visiteur est désolant. À cela s'ajoute une mauvaise réputation à l'échelle nationale : elle est la ville des « clandestins » et plus largement de toutes les circulations illégales. Institutions, médias, hommes politiques et entrepreneurs économiques, tous concourent à renvoyer une image négative de la ville et à la condamner, au profit de Nouakchott, devenue la place centrale incontournable.

Des migrants en transit à la ville clandestine

Le pouvoir dirigeant et les institutions internationales tendent actuellement à criminaliser les migrants présents et à construire une image de la clandestinité dans la ville du Nord¹³. Pour preuve, les étrangers « noirs » résidant à Nouakchott sont rarement dénommés par le terme de clandestins, plutôt réservé à ceux qui vivent à Nouadhibou. Il est pourtant malaisé de distinguer les migrants de passage de ceux qui sont installés dans le pays depuis longtemps. Fin 2004 à Nouadhibou, le nombre de personnes originaires d'Afrique noire était évalué à 20 000 pour une population totale oscillant autour de 100 000 habitants (Ba et Choplin, 2005). Selon une ONG locale basée à Nouadhibou, l'Association pour la protection de l'environnement et l'action humanitaire (APEAH), trois nationalités dominaient alors : les Sénégalais (5000), les Maliens (5000) et les Guinéens (3000). On trouvait encore des Gambiens (300), quelques Ghanéens (seulement 180), des Nigériens et des réfugiés sierra-léonais, libériens et ivoiriens. Si ces chiffres peuvent fluctuer au cours d'une même année, selon la saison de pêche par exemple, ou sur une période plus longue, en fonction du climat politique qui règne dans les pays d'Afrique de l'Ouest, une tendance à la baisse se dégage néanmoins. Fin 2007, les Sénégalais étaient moins de 4000, le nombre de Maliens avait également diminué.

13. Cf. le récent rapport d'Amnesty International (2008) qui dénonce les mauvais traitements à l'encontre des migrants à Nouadhibou et les mauvaises conditions de vie dans le camp de transit surnommé « Guantanamo ».

Les premiers signes d'un essoufflement de la filière migratoire à destination de Nouadhibou sont désormais visibles. Cependant, la surenchère se poursuit autour de chiffres peu fiables de migrants africains présents dans le pays. Au moment où le ministère de l'Emploi, de l'Insertion et de la Formation professionnelle parle de 65 000 étrangers dans une étude sur la situation de la main-d'œuvre en Mauritanie parue en 2007 (Marfaing, 2008), le Haut Commissariat aux réfugiés à Nouakchott avance le chiffre de 160 000 personnes, soit pratiquement le triple de la première estimation. En janvier 2009, ce même HCR parle de 400 000 migrants subsahariens, évoquant l'effet « pétrole » tout en précisant qu'il n'est pas en mesure de distinguer les migrants en transit de ceux installés dans le pays. Les données statistiques enregistrent avec difficulté des mouvements de migrants fort différents : transit par la Mauritanie en direction de l'Europe, retours temporaires au Sénégal ou en Gambie des pêcheurs, allers-retours des commerçants maliens ou guinéens entre la Mauritanie et leur pays d'origine.

Ces chiffres laisseraient-ils entendre que les institutions **internationales** ont intérêt à surestimer la présence étrangère, de façon à justifier l'existence de protocoles d'accords de surveillance du territoire mauritanien et par là même leur ingérence dans les décisions nationales ? Le gouvernement mauritanien n'a, quant à lui, cessé de jouer sur différents tableaux : d'une part, il laisse son pays ouvert aux travailleurs étrangers, ayant bien compris que cette main-d'œuvre fait fonctionner l'économie nationale à moindre coût ; d'autre part, il entend répondre aux attentes de l'Union européenne qui le presse de réguler ces flux. Cette dernière, soucieuse que sa frontière méridionale (l'archipel canarien) soit fermée aux migrants clandestins, impose à tous les États africains, proches ou frontaliers de l'Europe, un schéma rigide visant à renforcer les contrôles. Les institutions internationales entendent aider l'État mauritanien à mettre en place une politique migratoire ainsi qu'un recensement systématique de toutes les entrées et sorties du territoire national. Cette initiative s'est traduite par la création, en 2005, d'un Groupe d'étude des flux migratoires (GEFM). Son objectif : définir un cadre juridique relatif à la question migratoire. La composition du groupe est explicite et confirme l'intérêt premier des bailleurs internationaux et des pays qui les soutiennent pour le suivi des migrations internationales en Mauritanie : outre le ministère de l'Intérieur, il réunit le Haut Commissariat aux réfugiés, la Commission européenne, l'Office international pour les migrations (dont une antenne a été ouverte à Nouakchott en octobre 2006), ainsi que deux ONG représentant la « société civile » (Choplin, 2008).

En rappelant que, parmi ces candidats au passage vers les Canaries, rares sont les nationaux, l'État mauritanien se pose en victime et se montre prêt

à travailler de concert avec les Européens. La Mauritanie devient alors le « bon élève » et revêt un statut de collaborateur qu'elle entend négocier chèrement. Elle espère recevoir en contrepartie des fonds pour lutter directement contre les départs et bénéficier des opérations de « co-développement » susceptibles de dissuader les candidats mauritaniens à la migration. Ces fonds versés ne sont pas destinés à améliorer les conditions de vie parfois détestables des migrants ouest-africains présents sur le sol mauritanien (Amnesty International, *op. cit.*). La gestion de la migration internationale ignore la ville de Nouadhibou, laissée aux « clandestins », et s'opère depuis la capitale.

De la migration aux autres circulations : quand le politique condamne une ville

Migrants, drogue, alcool, prostitution, Sida et trafics en tous genres¹⁴, voici les clichés qui surgissent désormais à l'évocation de Nouadhibou. Elle devient le réceptacle de toutes les « activités » illicites de Mauritanie, une ville en marge et dépendante de Nouakchott, le centre politique qui lui a volé la primauté économique. La présence des « clandestins » originaires d'Afrique de l'Ouest, ou du moins d'individus présentés comme tels, symbolise le déclin de Nouadhibou et accentue plus encore, aux yeux des Mauritaniens, l'impasse dans laquelle est tombée la ville.

Dès les années 1990, l'ancienne capitale économique a rompu avec la croissance soutenue qui la caractérisait jusqu'alors. Si la rotation des trains minéraliers en provenance de Zouerate se poursuit, les bénéfices retirés des exportations sont réinvestis ailleurs. Les rumeurs sur l'avenir même de la SNIM (il est question d'un rapprochement avec Arcelor Mittal, qui fait craindre des économies d'échelle au détriment du site mauritanien) semblent logiques dans un monde où Nouadhibou n'a plus beaucoup d'importance. Dans la pêche, les difficultés s'amoncellent. Les armements nationaux, mal gérés, se sont écroulés. L'usine de fabrication de boîtes de thon a fermé ses portes dans les années 1980. La stagnation actuelle des prises en mer, voire leur diminution¹⁵, remet en cause la réputation de cette cité bâtie sur la

14. En 2007, plusieurs importantes saisies de drogue ont eu lieu à Nouadhibou. Ceci fait dire au directeur de la Sûreté : « Nous faisons face au trio de la drogue, de l'immigration clandestine et de la criminalité », www.cridem.org, 28 janvier 2008. Sur le Sida, Cf. « Nouadhibou, ancien eldorado aujourd'hui en danger », www.irinnews.org, 29 novembre 2006.

15. Selon le ministère mauritanien des Pêches et de l'Économie maritime, les exportations du pays (hors captures des navires de l'Union européenne) seraient passées, entre 2000 et 2005, de 211 000 tonnes à moins de 115 000. On peut expliquer cette baisse par une diminution des prises en mer, consécutive aux difficultés des armements nationaux et des usines de congélation, à la variation interannuelle du nombre d'embarcations artisanales et peut-être aussi à une surexploitation des fonds marins, de la part notamment des pavillons européens et asiatiques, ce qui contribue à limiter la régénération des espèces. Cf. « Pas de réel contrôle des captures des super-chalutiers européens en Mauritanie », www.cridem.org, 01 mars 2008.

côte la plus poissonneuse du monde. L'image de ville-carrefour, au croisement de multiples infrastructures modernes de transport, est aussi écornée : si le mode maritime se maintient grâce au ballet incessant de minéraliers et de chalutiers, le trafic aérien n'a plus la même ampleur que par le passé. Quant au mode routier, très difficilement utilisable jusqu'en 2005, la nouvelle liaison goudronnée vers la capitale, située 470 km plus au sud, signe la fin de l'exception « stéphanoise »¹⁶. Depuis son inauguration, les camions, les camping-cars de touristes, les commerçants, qui circulent sur l'axe Dakhla (Sahara occidental)/Nouakchott, passent au nord de Nouadhibou et ne s'y arrêtent plus. La ville est contournée par les flux de marchandises qui se sont pourtant intensifiés, grâce à l'ouverture de la frontière et de l'espace national aux transporteurs étrangers¹⁷. Les échanges commerciaux ne s'appuient plus sur Nouadhibou et sur ses fonctions économiques, devenues mineures. Les habitants en ont bien conscience et le reconnaissent avec amertume : « Grâce à la route, on a enfin accès au marché des fruits et des légumes venus du Maroc à des prix abordables, mais ils sont souvent de mauvaise qualité car les meilleurs produits sont triés pour être envoyés à Nouakchott. » Le traitement local des produits de la mer est lui aussi affaibli : désormais, les mareyeurs écoulent directement leur cargaison sur Nouakchott, Saint-Louis et Dakar, par camions frigorifiques et évitent de la stocker à Nouadhibou. En conséquence, nombre d'usines locales de congélation sont à l'arrêt ou ferment.

La marginalisation de Nouadhibou s'inscrit cependant dans un processus beaucoup plus ancien. Elle se comprend à la lecture des rapports de force entre tribus et territoires maures. Les vieilles familles « stéphanoises » et sahraouies accusent le régime défunt d'Ould Taya, l'ex-président déchu en 2005, de les avoir tenues à l'écart du pouvoir. Il est vrai que, durant sa longue présidence (1984-2005), Ould Taya se méfiait de ces tribus du Nord qui lui étaient hostiles. Pour affaiblir la place de ces familles, à la « mauritanité » contestée en raison de la sympathie que certaines d'entre elles auraient entretenue avec le Front Polisario, l'ancien chef de l'État a poussé les ressortissants de sa tribu (Smassid) et de sa région (l'Adrar) à exploiter les ressources de Nouadhibou mais à réinvestir à Nouakchott les bénéfices qu'ils en tiraient. Des familles ont bradé les accords de pêche aux étrangers qui ont pillé les ressources halieutiques. L'enrichissement de certains a été rapide. L'adage local rappelle,

16. Les habitants de Nouadhibou se désignent par le terme « Stéphanois », de l'ancien nom Port Étienne.

17. En 2008, pas moins de 900 camions, pour certains flambants neufs, pénétraient chaque mois dans le territoire mauritanien depuis la frontière marocaine. La plupart se dirigent vers Nouakchott (source : direction des Douanes).

non sans moqueries, que tout fonctionnaire ou homme d'affaires mauritanien qui se respecte a passé quelques années à Nouadhibou. Résider un temps dans cette ville était le tremplin qui permettait de s'enrichir et d'envisager par la suite une belle réussite à Nouakchott.

Actuellement, le déménagement à Nouakchott de familles entières, notamment celles qui ne sont pas originaires de la région, constitue une autre facette des changements générés par la nouvelle route. Trouver un lycée et plus encore se rapprocher du pouvoir politique et économique expliquent le déplacement de la résidence familiale à la capitale. À l'instar des riches familles maures qui délaissent Nouadhibou pour reconstruire une maison à Nouakchott, ce sont les capitaux qui désertent la ville. Ces immenses villas situées dans le nord de Nouakchott expriment bien la nouvelle organisation du pays : c'est désormais là, en lien avec l'évolution du monde, que se développe l'économie du pays. Les habitants ont le sentiment que leur ville a été condamnée, un point de vue qu'ils ont largement fait entendre lorsque, le 9 novembre 2007, le président de la République décida de délocaliser à Nouadhibou le Conseil des ministres hebdomadaire. Simple coup médiatique ou visite au chevet d'une ville qui agonise, cette rencontre a mis en lumière le désœuvrement de Nouadhibou, boudée par les ONG et les divers projets de développement promus ailleurs dans le pays.

La situation sociale se dégrade pareillement. Les rapports « cordiaux » établis entre les Mauritaniens et les migrants se sont détériorés, au point de menacer un fragile équilibre. Plusieurs entrepreneurs mauritaniens ont été escroqués par des migrants qui ont profité d'avances sur salaire pour payer leur traversée en mer et disent aujourd'hui ne plus faire confiance aux étrangers. La situation économique et sociale de ces derniers s'est en conséquence dégradée, l'argent des salaires et des contrats est désormais délivré avec parcimonie. Vilipendés et exploités par les Mauritaniens, les jeunes migrants subissent également l'hostilité croissante de leurs « frères » sédentarisés à Nouadhibou. Les conditions de vie étant de plus en plus difficiles, ne serait-ce que parce que les opportunités de travail n'y sont plus aussi nombreuses, les structures d'accueil s'essoufflent (Streiff-Fénart et Poutignat, *op. cit.*). La réputation de Nouadhibou comme ville d'entraide est remise en cause. Ceux qui hier ont accueilli et parfois aidé les migrants candidats à la traversée vers les Canaries préfèrent aujourd'hui afficher une distance vis-à-vis d'eux, voire même un certain mépris. À leurs yeux, les « aventuriers » contribuent à affaiblir la position des travailleurs étrangers en Mauritanie, en jetant l'opprobre, sans distinction, sur les migrants qui sont désormais accusés de tous les maux et de tous les trafics.

CONCLUSION

En 2003, à l'occasion de la construction de la route entre Nouakchott et Nouadhibou, nous envisagions plusieurs scénarii parmi lesquels un renforcement de la complémentarité entre Nouakchott et Nouadhibou, ou encore une redynamisation du Nord au détriment de Nouakchott (Antil et Choplin, *op. cit.*). Six ans après, force est d'admettre que l'inverse s'est produit. L'appellation de capitale économique n'est plus qu'une simple référence au passé. La cité du Nord paraît repliée sur elle-même et sur les rares richesses qui subsistent.

L'étude des migrations, en tant que cause et conséquence de l'ancien dynamisme économique de Nouadhibou, révèle ce déclassement. Nombre de migrants sont venus travailler dans cette ville et leur présence est presque devenue structurelle. L'arrivée depuis une dizaine d'années de migrants en transit a été la conséquence logique de cette attractivité réputée dans toute l'Afrique de l'Ouest. *In fine*, le démantèlement de l'itinéraire migratoire ne fait que mettre en lumière le marasme économique que connaît Nouadhibou.

En réalité, la migration dite clandestine ne ferait que se surimposer à d'autres circulations moins avouables que l'on cherche à dissimuler et sur lesquelles peu d'informations existent. La double frontière terrestre et maritime et la situation excentrée de Nouadhibou au sein du territoire national favoriseraient, semble-t-il, les entrées et sorties de toutes sortes de biens. Ce « bout du monde » serait devenu le lieu de diverses fraudes, des « *frûd al-halâl* » (trafics licites) aux « *frûd al-harâm* » (trafics illicites) pour reprendre ici la classification élaborée par J. Scheele (2008), tandis que Nouakchott concentrerait apparemment les flux et activités nobles. La migration de transit et sa « surmédiation » permettent de faire endosser aux migrants toutes les dérives économiques et sociales du pays. Les autorités montrent aux yeux du monde qu'elles luttent contre l'immigration clandestine, tout en fermant les yeux sur d'autres activités et flux. Pendant que la police s'attache à arrêter les migrants « clandestins », certains trafiquants évolueraient en toute impunité.

BIBLIOGRAPHIE

- ACLOQUE, B. (1999), « Nouadhibou c'est déjà ailleurs ! Sur l'élaboration et la représentation sociale de l'espace urbain en milieu nomade », *Annales de l'Afrique du Nord*, t. XXXVIII, p. 307-319.
- ADEPOJU, A. (1984), "Illegals and Expulsion in Africa: The Nigerian Experience", *International Migration Review*, vol. 18, n° 3, p. 426-436.
- AMNESTY INTERNATIONAL (2008), Mauritanie : « Personne ne veut de nous », arrestations et expulsions collectives de migrants interdits d'Europe, www.amnesty.org, 52 p.

- ANTIL, A. et A. CHOPLIN (2003), « Le chaînon manquant : la route Nouakchott-Nouadhibou, dernier tronçon de la transsaharienne Tanger-Dakar », *Afrique contemporaine*, n° 208, p. 115-126.
- UNIVERSITÉ DE NOUAKCHOTT et UNIVERSITÉ DE ROUEN (1999), *Atlas de Mauritanie. Migrations et gestion du territoire*, 12 planches.
- BA, C.O. et A. CHOPLIN (2005), « “Tenter l’aventure” par la Mauritanie : migrations transsahariennes et recompositions urbaines », *Autrepart*, n° 36, p. 21-42.
- BENSAAD, A. (2003), « Agadez, carrefour migratoire sahélo-maghrébin », *Revue Européenne des Migrations Internationales*, n° 19, p. 7-28.
- BONTE, P. (2001), *La montagne de fer : la SNIM*, Paris, Karthala, 368 p.
- BRACHET, J. (2007), *Un désert cosmopolite, Migrations de transit dans la région d’Agadèz (Sahara nigérien)*, thèse de doctorat de géographie, université Paris 1, 460 p.
- BREDELOUP, S. et O. PLIEZ (2005), « Migrations entre les deux rives du Sahara », *Autrepart* n° 36, p. 3-20.
- CHOPLIN, A. (2008), « L’immigré, le migrant, l’allochtone : circulations migratoires et figures de l’étranger en Mauritanie », *Politique Africaine*, n° 109, p. 73-90.
- CHOPLIN, A. et J. LOMBARD (2007), « Nouadhibou : destination Canaries pour les migrants africains », *Mappemonde*, vol. 88, n° 4.
- DELAUNAY, K. (1991), “A Historical Approach to the Expansion of Ghanaian Fishermen (*Fante* and *Ewe*) Along the Ivory Coast”, in J.-R. Durand, J. Lemoalle et J. Weber (éds.), *La recherche face à la pêche artisanale*, Paris, ORTSOM, Actes du symposium international ORSTOM IFREMER, t. II, p. 649-656.
- DIA, A.D. (2001), « Réseaux et groupes d’appartenance chez les pêcheurs migrants : le cas des Wolof de Ndiago (Mauritanie) », *Bulletin scientifique du CNROP*, vol. XXVIII, p. 55-67.
- ESCOFFIER, C. (2006), *Communautés d’itinérance et savoir-circuler des transmigrant-e-s au Maghreb*, thèse de doctorat de sociologie, université de Toulouse, 293 p.
- FOURCHARD, L., MARY, A. et R. OTAYEK (éds.) (2005), *Entreprises religieuses transnationales en Afrique de l’Ouest*, Paris, Karthala, 538 p.
- GLICK SCHILLER, N., BASCH, L. et C. SZANTON BLANC (1995), “From Immigrant to Transmigrant: Theorizing Transnational Migration”, *Anthropological Quarterly*, vol. 68, n° 1, p. 48-63.
- HARRISON CHURCH, R.J. (1962), “Port Étienne: A Mauritanian Pioneer Town”, *The Geographical Journal*, vol. 128, n° 4, p. 498-504.
- LE CŒUR, C. (1994), *La pêche en Mauritanie : du désert à la mer ou l’appropriation d’un espace halieutique*, thèse de doctorat de géographie, université de Montpellier, 370 p.
- LESOURD, C. (2006), *Au bonheur des dames. Femmes d’affaires mauritaniennes de nos jours*, thèse de doctorat en anthropologie, EHESS, 317 p.
- MANCHUELLE, F. (2004), *Les diasporas des travailleurs soninké (1848-1960), migrants volontaires*, Paris, Karthala, 348 p.

- MARFAING, L. (2005), « Du savoir-faire sénégalais en matière de pêche sur les côtes mauritaniennes : une approche historique », *Stichproben. Wiener Zeitschrift für kritische Afrikastudien*, n° 8, p. 69-98.
- MARFAING, L. (2008), « Migration saisonnière, va-et-vient, migration internationale ? L'exemple des Sénégalais à Nouakchott », *Asylon*, n° 3, www.terra.rezo.net.
- OULD AHMED SALEM, Z. (2004), *Les trajectoires d'un État frontière. Espaces, évolution politique et transformations sociales en Mauritanie*, Dakar, Codesria, 342 p.
- PLIEZ, O. (2006), « Nomades d'hier, nomades d'aujourd'hui, Les migrants africains réactivent-ils les territoires nomades au Sahara ? », *Annales de géographie*, n° 652, p. 48-67.
- PORTES, A., GUARNIZO, L.E. et P. LANDOLT (1999), "The study of transnationalism: Pitfalls and promises of an emergent research field", *Ethnic and Racial Studies*, vol. XXII, n° 2.
- SCHEELE, J. (2008), "Garage or caravanserail: Saharan connectivity in Al-Khalil (Northern Mali)", communication au colloque *Navigating Northwest Africa. Towards an Analysis of Saharan Connectivity?*, Oxford, 11-13 septembre 2008.
- SPIGA, S. (2005), « Aménageurs et migrants dans le Grand Sud algérien », *Autrepart*, n° 36, p. 81-104.
- STREIFF-FENART, J. et P. POUTIGNAT (2006), « De l'aventurier au commerçant transnational, trajectoires croisées et lieux intermédiaires à Nouadhibou (Mauritanie) », *Cahiers de la Méditerranée*, n° 73.
- TARRIUS, A. (2005), « Le lien social fort comme préalable à la réussite économique, initiatives des migrants entrepreneurs des économies souterraines internationales ; parcours, étapes, transactions commerciales », in L. Muller et S. De Tapia (éds.), *La création d'entreprise par les immigrés. Un dynamisme venu d'ailleurs*, Paris, L'Harmattan.
- TOUPET, C. (1968), « Les activités maritimes de Port Étienne », *Cahiers d'Outre-Mer*, t. XXI, n° 84, p. 381-394.

MIGRATIONS ET RECOMPOSITIONS SPATIALES EN MAURITANIE

« Nouadhibou du monde ». Ville de transit... et après ?

Armelle Choplin et Jérôme Lombard

De Boeck Supérieur | *Afrique contemporaine*

2008/4 - n° 228
pages 151 à 170

ISSN 0002-0478

Article disponible en ligne à l'adresse:

<http://www.cairn.info/revue-afrique-contemporaine-2008-4-page-151.htm>

Pour citer cet article :

Choplin Armelle et Lombard Jérôme, « Migrations et recombinaisons spatiales en Mauritanie » « Nouadhibou du monde ». Ville de transit... et après ?,
Afrique contemporaine, 2008/4 n° 228, p. 151-170. DOI : 10.3917/afco.228.0151

Distribution électronique Cairn.info pour De Boeck Supérieur.

© De Boeck Supérieur. Tous droits réservés pour tous pays.

La reproduction ou représentation de cet article, notamment par photocopie, n'est autorisée que dans les limites des conditions générales d'utilisation du site ou, le cas échéant, des conditions générales de la licence souscrite par votre établissement. Toute autre reproduction ou représentation, en tout ou partie, sous quelque forme et de quelque manière que ce soit, est interdite sauf accord préalable et écrit de l'éditeur, en dehors des cas prévus par la législation en vigueur en France. Il est précisé que son stockage dans une base de données est également interdit.