

Chapitre 6 : DE L'INADEQUATION DU SYSTEME DE TRANSPORT A L'ISOLEMENT GEOGRAPHIQUE DE SECTEURS ENTIERS

I - UNE SITUATION ALARMANTE

I.1 - L'hétérogénéité des modes de transports

Les villes du tiers-monde offrent, dans le domaine des transports, l'originalité d'avoir générée une multitude de réponses plus ou moins adaptées, alliant souvent les moyens de transports les plus rustiques (ânes, charrettes...) aux modes de transport "modernes" (bus, taxis collectifs).

Nouakchott ne déroge pas à cette règle et, il n'est qu'à silloner les grandes artères de la capitale pour constater et la diversité des modes de transport et l'acuité avec laquelle se pose désormais cette question. Les attroupements sur les trottoirs, les bousculades, à chaque fois que s'offre une opportunité de transport, constituent le spectacle permanent de rues encombrées, surtout en fin de journée. Malgré le développement des déplacements motorisés et l'essor dans certaines couches de la population d'une motorisation individuelle, la marche à pied reste le mode de déplacement le plus fréquent.

Le morcellement et la stratification très prononcée de l'espace urbain, a pour effet d'engendrer un nombre de plus en plus croissant de déplacements plus ou moins obligés (travail, écoles, ravitaillements, démarches administratives etc...) à travers la ville.

Même si les différents quartiers, à mesure qu'ils se structurent et que leurs tissus se densifient, génèrent des flux de déplacements internes importants, la zone centrale qui abrite la quasi-totalité des emplois administratifs, ceux du secteur moderne ainsi que l'ensemble des établissements d'enseignement, continue d'attirer quotidiennement une foule nombreuse, en provenance de tous les quartiers.

Par ailleurs, les zones de grands marchés (principalement ceux de Sebkha et de "capitale"), au sein et autour desquelles s'organisent d'intenses activités commerciales et artisanales, ont un pouvoir d'attraction énorme. Les liaisons entre les différents quartiers de Nouakchott, qui ne posaient pas de problèmes particuliers, il y a encore quelques années, du fait de la taille réduite de la ville, sont en passe de constituer une des difficultés majeures au bon fonctionnement de l'agglomération.

Jusqu'en mai 1986, et hormis le champ libre laissé à l'intervention des taxis collectifs, un monopole des transports était dévolu sur la ville de Nouakchott à la STPN : Société des Transports Publics de Nouakchott.

I.2 - Une offre de transports publics limitée

Depuis sa création en 1975, et malgré la concession à son origine du monopole des transports collectifs sur Nouakchott, cette entreprise d'économie mixte (STPN) n'a jamais réussi à exploiter de façon viable les services d'autobus urbains. Cela a conduit à une cessation d'activité en 1979, puis une reprise en 1982, grâce à un financement important du fonds Saoudien : 200 millions d'Ouguiya.

De sa création et jusqu'à aujourd'hui encore, le mal essentiel de la STPN semble résider dans son incapacité à conserver en bon état de marche les autobus de sa flotte, faute d'un encadrement technique et d'une logistique nécessaires aux tâches de maintenance. Entre 1982 et 1986, le parc exploité a subi une réduction alarmante, faisant passer le nombre d'unités opérationnelles de 21 à 8 ! A cette incapacité de gérer un parc roulant, s'ajoute un déficit chronique dû à la faiblesse du recouvrement des recettes. De sorte que jamais, cette société n'a semblé pouvoir assumer les attributions qui lui incombait en matière de transport, au regard de sa faible participation aux mouvements des populations dans la capitale.

Au lendemain de sa reprise d'activité en 1982, avec une dizaine d'autobus mis en service, elle n'est intervenue que pour assurer environ 10% des déplacements motorisés et environ 15% de ceux effectués en transports publics. L'usure prématûre des autobus, la désaffection par un public de plus en plus nombreux, ne lui concèdent aujourd'hui pas plus de 5% de l'ensemble des déplacements effectués en transports collectifs. Si bien que la disparition de ce service ne provoquerait aucune crise dans le fonctionnement des transports de Nouakchott.

De fait, l'exploitation de ce service s'est toujours réduit à une seule ligne, celle empruntant l'axe principal nord-sud de la capitale (Teyarett-Ksar-Capitale-Sebkha/Elmina), d'une longueur d'environ 9 kilomètres. Le long de ce parcours, on dénombre une vingtaine d'arrêts principaux et une dizaine d'autres facultatifs, ce qui fixe l'interdistance moyenne entre arrêts à environ 300 mètres et le temps de parcours de la ligne à 30 minutes, à raison d'une vitesse moyenne d'exploitation de l'ordre de 20 km/h.

Hormis les premières années d'exploitation, avec des véhicules "flambant neuf" et un coût de transport très avantageux (10 UM quel que soit le trajet) qui ont connu un semblant d'affluence, ce service s'est par la suite, limité au transport d'une minorité de personnes pour laquelle, le choix du mode de transport reste difficile. La dégradation de la qualité de service, le mélange pêle-mêle de personnes, de marchandises et d'animaux, a très tôt détourné une grande partie de la clientèle, soucieuse d'un minimum d'hygiène, de confort et de sécurité. Pour l'avoir emprunté plusieurs fois, il nous est apparu à bord des véhicules, en plus d'un état de délabrement généralisé (sièges défoncés, vitres brisées, parois maculées de crachats...), un sentiment d'insécurité que confirment les nombreux vols signalés quotidiennement.

Aussi, la situation s'empirant, sans espoir d'amélioration, est-il apparu nécessaire aux yeux de l'administration, dans le souci de pallier les défaillances de la STPN, d'ouvrir le marché du transport à des exploitants privés.

I.3 - Le dynamisme du secteur privé commercial

L'incapacité manifestée par la STPN à remplir son rôle, voire à garantir la pérennité de son exploitation a amené les pouvoirs publics à décider une libéralisation du secteur des transports urbains collectifs, pour l'ouvrir à des exploitants privés. Cette libéralisation, effective depuis mai 1986, a eu lieu dans un cadre juridique sommaire qui ne fixe que les grandes lignes de la réglementation prévue :

- accès libre à la profession, sans limitation du nombre de véhicules autorisés en exploitation;
- capacité maximum des véhicules, limitée à 20 places;
- agrément préalable du véhicule par le ministère du commerce et du tourisme (direction des transports), donnant lieu à la délivrance sans frais d'une carte de transport urbain.

Malgré le caractère inachevé de ces mesures, cela ne semble pas avoir constitué de frein aux candidatures à l'exercice de cette activité. Le dépouillement du registre tenu par la Direction des transports urbains, depuis la date de la libéralisation, permet d'observer l'évolution du parc de minibus.

Ainsi, dès le 31 décembre 1986, on enregistrait 50 minibus, puis 81 au 31 mars 1987. Leur nombre augmente et atteint 126 à la date du 7 novembre 1991, déclarés comme étant aux mains de 60 propriétaires distincts, soit une moyenne de deux véhicules par exploitant. En réalité, 80% des propriétaires n'ont qu'un véhicule déclaré, le reste ayant de 2 à 6 véhicules, sauf la CGTM (Confédération Générale des Transporteurs de Mauritanie) dont le parc enregistré comprenait 30 unités.

Le parc total actuel des minibus est composé à 50% de Mercédès du type MB 180, dans leur majorité à l'état usé. Le reste du parc relève d'une dizaine de marques comprenant essentiellement des Renault (SAVIEM) : 20%; Volkswagen : 10% et des Peugeot : 10%. La tenue du registre où sont déclarés les minibus n'est pas d'une qualité exemplaire, et la fiabilité des informations recueillies peut être mise en question. En particulier, on identifie sur le réseau des véhicules peints aux couleurs réglementaires (en fait celles du drapeau national, vert et jaune), mais dont le type et le modèle ne figurent pas dans le registre au titre des transports urbains.

On est ainsi conduit à s'interroger sur l'exactitude de la nature réelle des véhicules déclarés, ce qui nous pousse à ne pas écarter le fait que plus d'un véhicule pourrait se cacher derrière une même carte de transport. Par ailleurs, mis à part le respect général des couleurs, on constate qu'un nombre limité de véhicules en circulation débordent les normes de gabarit maxima projetées, ou présentent un aspect visuel douteux, quant à leur condition de bon état technique.

Depuis l'autorisation de la mise en circulation de leurs véhicules, les exploitants des minibus ont pu opérer avec une totale liberté d'itinéraires, dans le choix de leurs dessertes. Néanmoins, l'administration de tutelle (ministère du commerce et du tourisme, direction des transports) avait envisagé un projet d'organisation de ces services, en imaginant la création de plusieurs lignes qui seraient venues en complément et/ou en rabattement à l'axe principal nord-sud (Teyarett-Ksar-ministères-BMD-polyclinique-Sebkha/Elmina), lequel aurait été réservé en exclusivité à la STPN. Devant un tel projet, les exploitants de minibus ont violemment manifesté leur désaccord, en cessant leur activité courant mars 1987, ce qui entraîna le retrait de ce projet. En conséquence, la situation qui prévaut encore aujourd'hui demeure celle d'une complète liberté d'exploitation, à l'image de ce qui se fait avec le taxis collectifs.

3.1 - Les taxis collectifs et les minibus : un système de transport très répandu

D'après l'enquête conduite en août 1992 auprès de la mairie, il s'est avéré que celle-ci ne disposait pas d'un dénombrement précis des taxis autorisés au transport urbain. toutefois, la perception par les services municipaux d'une taxe annuelle de circulation urbaine fixée à 12 500 UM pour un taxi et à 24 000 UM pour un minibus, une recette totale perçue en 1991 de 9,7 millions d'UM, et enfin la mise en circulation officielle de 126 minibus en 1991, permettent de déduire que le parc de taxis qui s'est acquitté de la taxe a été de 534 unités. Nous ne doutons pas de l'existence d'une fraude mais ne disposons pas d'outils convenables pour mesurer son importance. C'est pourquoi, ce nombre, bien qu'approchant la réalité, doit être observé avec la plus grande prudence.

Les entretiens conduits auprès d'un certain nombre de chauffeurs, et visant à appréhender les conditions d'exercice de ce mode de transport, révèlent que la grande majorité des taxis est entre les mains de propriétaires qui ne conduisent pas eux-mêmes leur(s) véhicule(s). Un contrat oral lie le chauffeur à son employeur sur les modalités de rémunération et de remise des recettes encaissées. Deux cas se présentent.

* soit le chauffeur est rémunéré par un salaire fixe (généralement entre 8000 et 10 000 UM), et dans ce cas, il remet en fin de journée l'intégralité de sa recette, une fois déduits les frais d'essence. Il semble dans ce cas, que les versements effectués s'étalent de 1000 à 3000 UM par jour, avec des variations importantes d'un jour sur l'autre. Ce système exige une confiance

absolue du propriétaire en son chauffeur, en l'absence de moyens efficaces pour contrôler l'activité de celui-ci.

* soit le chauffeur est tenu de verser une somme fixe en fin de journée à son patron. Dans ce cas, il pourvoit aux frais d'essence et à sa propre rémunération, en disposant de l'excédent de la recette journalière. Aux conditions de 1992, les versements demandés aux "taximans" se situaient aux alentours de 2000 à 3000 UM, tandis que les chauffeurs de minibus se voyaient réclamer de 8000 à 10 000 UM par jour.

Pour les taxis comme pour les minibus, l'entretien et la réparation du véhicule sont à la charge du propriétaire. Mais, chauffeurs et propriétaires ont tous deux intérêt à réduire les temps d'immobilisation improductifs du véhicule. C'est pourquoi, au couple d'exploitants (propriétaire et chauffeur) vient souvent s'ajouter un garagiste, toujours le même et généralement choisi par le propriétaire. C'est à lui que revient la charge des réparations à effectuer, en même temps qu'il joue la fonction d'arbitrage entre le chauffeur et le propriétaire. En effet, le seul argument pouvant justifier une recette faible, reposera sur une panne qui immobilisera le véhicule une partie de la journée. Le choix d'un garagiste associé, toujours disponible, vient clarifier une situation que les chauffeurs sont tentés d'exploiter en leur faveur.

Aussi, les systèmes ambigus d'auto-rémunération et de versements complets par jour vont-ils dans le sens d'une utilisation optimale du véhicule, au détriment d'un entretien minimum et d'une longévité écourtée. Néanmoins, les propriétaires de flottes importantes semblent conserver leurs véhicules en bon état d'entretien. Nous avons dénombré environ une dizaine de propriétaires, disposant de flottes supérieures à dix taxis. Le reste de la profession est essentiellement artisanale, le nombre de taxis exploités allant de 1 à 3 véhicules.

L'activité d'un taxi démarre en général entre 7 et 8 heures pour se terminer entre 20 et 22 heures, avec une courte pause d'une demi-heure à l'heure du repas de midi. Il est fréquent qu'un chauffeur confie, à ce moment là, son véhicule en sous-traitance, seule façon lui permettant de conserver son taxi en activité pendant toute la journée. Il arrive également que certains propriétaires désignent deux chauffeurs pour un même taxi, de manière à assurer une exploitation continue entre 7 heures et minuit.

Dans la pratique et par le passé, les taxis étaient en exploitation sur un nombre limité d'itinéraires. La majeure partie d'entre-eux desservait l'axe principal nord-sud, de Teyarett à Sebkha, le plus souvent de bout en bout. Cette forme d'exploitation était liée à la prise en charge collective des usagers. Par suite, tout déplacement origine-destination qui ne pouvait être assuré par l'axe desservi, obligeait l'usager à consentir un changement de taxi ou de mode de transport, si ce n'est la solution d'effectuer le trajet terminal à pied. Tout déroulement hors de l'axe bitumé, en particulier pour une desserte terminale, donnait lieu à une surcharge tarifaire. Mais, depuis l'entrée en service en 1986 des minibus, essentiellement concentrés sur le même axe nord-sud, il s'est opéré une restructuration de l'activité des taxis pour s'adapter à la nouvelle configuration. Toutefois, l'extrême souplesse du mode de fonctionnement ancien s'est maintenue au niveau des trafics, organisés désormais à partir de noeuds de desserte fixes.

C'est ainsi que la desserte des quartiers Est (Carrefour, Toujounine, Bouhdida) est organisé d'une part à partir du carrefour de la polyclinique et d'autre part, des quartiers sud-ouest, en partant du marché d'Elmina. La desserte des quartiers résidentiels de Tevragh-Zeïna et îlot O se fait également par taxis qui stationnent dans la partie sud du marché de la capitale, celle abandonnée après l'incendie du début des années 1980. Une

cinquantaine de taxis sont ici regroupés, repertoriés sur un bout de carton par le "coxeur" qui organise l'ordre des tournées. A tour de rôle, chaque chauffeur embarque d'abord cinq passagers pour effectuer une boucle d'environ trois kilomètres qui le ramènera à son point de départ. Mais ce mode de fonctionnement cache en réalité une très grande souplesse puisque le nombre de passagers pris en charge pendant le parcours peut atteindre une dizaine de personnes voire plus. Le prix de la place étant fixé à 30 UM, c'est une somme d'à peu près 300 à 400 UM qui est collectée pour chaque tournée, dont la durée excède rarement la demi-heure. A raison de 8 à 10 tournées quotidiennes, la recette journalière fluctue entre 2400 et 3000 UM, ce qui correspond sensiblement à l'attente des propriétaires.

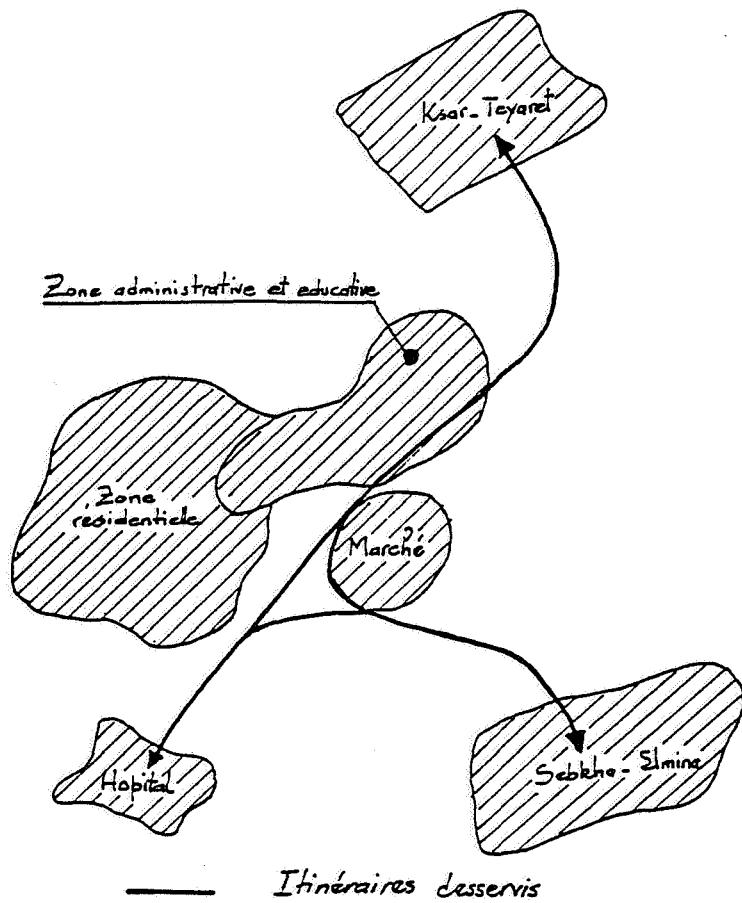
A côté de ce système organisé, évolue un autre, beaucoup plus libre et plus difficilement saisissable : les taxis ambulants. Il s'agit d'exploitants ayant choisi, au lieu d'un fonctionnement sur itinéraires fixes, d'offrir un service individuel, moyennant versement d'une somme forfaitaire à la "course". En août 1992, cette somme était fixée à 200 UM quelle que soit le trajet et la durée du parcours. Ce système inclut également un service de location qui met le taxi et son chauffeur à la disposition du client, pour un tarif horaire de 500 UM. De sorte que par l'adoption de cette forme d'exploitation, ces chauffeurs sont amenés à sillonnner toute la ville, parfois pendant de longues heures à vide, à la recherche de clients. Le niveau élevé des prestations les rend accessibles à une petite minorité de voyageurs, celle, capable de débourser en une fois, l'équivalent du prix de 5 à 7 déplacements lorsque ceux-ci sont effectués en taxis collectifs ou en minibus. Pour ces deux catégories de transport en effet, la pratique des prix est celle de la tarification par section. Un prix de 20 UM est perçu sur les relations du type Capitale-Ksar, Capitale-Sebkha ou Elmina. Lorsque les trajets s'allongent pour couvrir plusieurs zones, ce prix

est doublé ou triplé pour les liaisons de type Ksar-Sebkha ou Elmina ou Teyarett-Sebkha ou Elmina.

Une enquête analogue à celle effectuée auprès des chauffeurs de taxis, a été conduite avec les minibus. L'équipage est ici constitué à la fois d'un chauffeur et d'un receveur. Les relations avec les propriétaires, en particulier les modes de rémunération et les cessions de recettes journalières, obéissent à des règles identiques. Les temps de services quotidiens suivent des horaires semblables. Quant aux itinéraires de desserte, et bien que totale liberté leur soit ouverte, on constate que la presque-totalité des minibus est concentrée sur l'axe principal nord-sud, entre deux terminus principaux, celui de Sebkha (station BP) et celui du Ksar-nord, à hauteur de l'annexe de l'université. Près de 2/3 de ceux qui partent de Sebkha ne vont pas au-delà du marché de la Capitale. Peu nombreux sont ceux qui dépassent le terminus du Ksar nord, pour quitter la chaussée bitumée et desservir le quartier de Teyarett. De la même façon, à l'heure actuelle, un nombre limité de minibus desservent l'axe de Toujounine, en partant de la polyclinique ou de la mosquée marocaine.

Le schéma des dessertes assurées par le système des minibus ne doit cependant pas être considéré comme figé. Il est en réalité extrêmement évolutif, capable de s'adapter avec beaucoup de souplesse aux fluctuations journalières de la demande. Il démontre en cela, une supériorité écrasante sur la rigidité des services programmés par la STPN. c'est ainsi que du matin, jusqu'à 15 heures (heure de fermeture des bureaux), la direction privilégiée est celle des ministères-Ksar, en partant des quartiers sud-ouest. Plus de 90% des minibus empruntent cet itinéraire pour desservir la zone administrative, celle des écoles, fortement fréquentées dans cette partie de la journée.

Schéma de desserte des minibus



A partir de 16 heures, la demande de transport se raréfiant dans cette partie de la ville, on retrouve le maximum de concentration sur l'itinéraire Sebkha/Elmina-marché de la Capitale, avec pour environ un tiers des véhicules, un prolongement jusqu'à l'hôpital national.

Malgré une course permanente aux clients, et l'impression de chaos général, peu de chauffeurs enfreignent les règles d'usage de la voirie et d'un façon générale, de circulation. Il nous a cependant été donné de constater des véhicules, y compris les autobus STPN, emprunter des trottoirs en tourne-à droite, de préférence à une attente à l'un des trois feux tricolores de la ville, le carrefour BMD. Que dire également de cet automobiliste,

remontant à contre sens l'une des chaussées séparées de l'avenue Gamal Abdel Nasser ?

Ces symptômes témoignent de l'effort qu'il reste à accomplir dans la sensibilisation et l'éducation de l'ensemble des usagers de la route. Cette tâche sera d'autant facilitée qu'il sera prévu des aménagements latéraux de stationnement (bateaux) qui éviteront aux minibus, lors de leurs fréquents arrêts, de gêner l'écoulement du trafic général. De même, un entretien régulier des chaussées bitumées et leur extension vers les quartiers sud-ouest, permettront d'une part d'accroître la sécurité des usagers et d'autre part d'améliorer la desserte dans cette partie très peuplée de la ville.

3.2 - Une profession inorganisée

Les exploitants de taxis et de minibus entrent dans la catégorie des professionnels du transport. En principe, au sein de la confédération générale des employeurs de Mauritanie (CGEM), sont regroupés un certain nombre de syndicats professionnels, en particulier, la fédération des transporteurs (FT). Cependant, les exploitants de taxis et de minibus urbains ne semblent pas être affiliés à cette fédération. Ils ne disposent de ce fait pas d'organe de représentation officielle pouvant servir de courroie de transmission dans l'expression des intérêts de leur profession, ni de structure de dialogue avec la puissance publique. Cette situation est préjudiciable au bon fonctionnement de ce service, notamment pour la gestion des conflits qui apparaissent inévitables, dès lors que les pouvoirs publics cherchent à promouvoir une certaine protection des usagers.

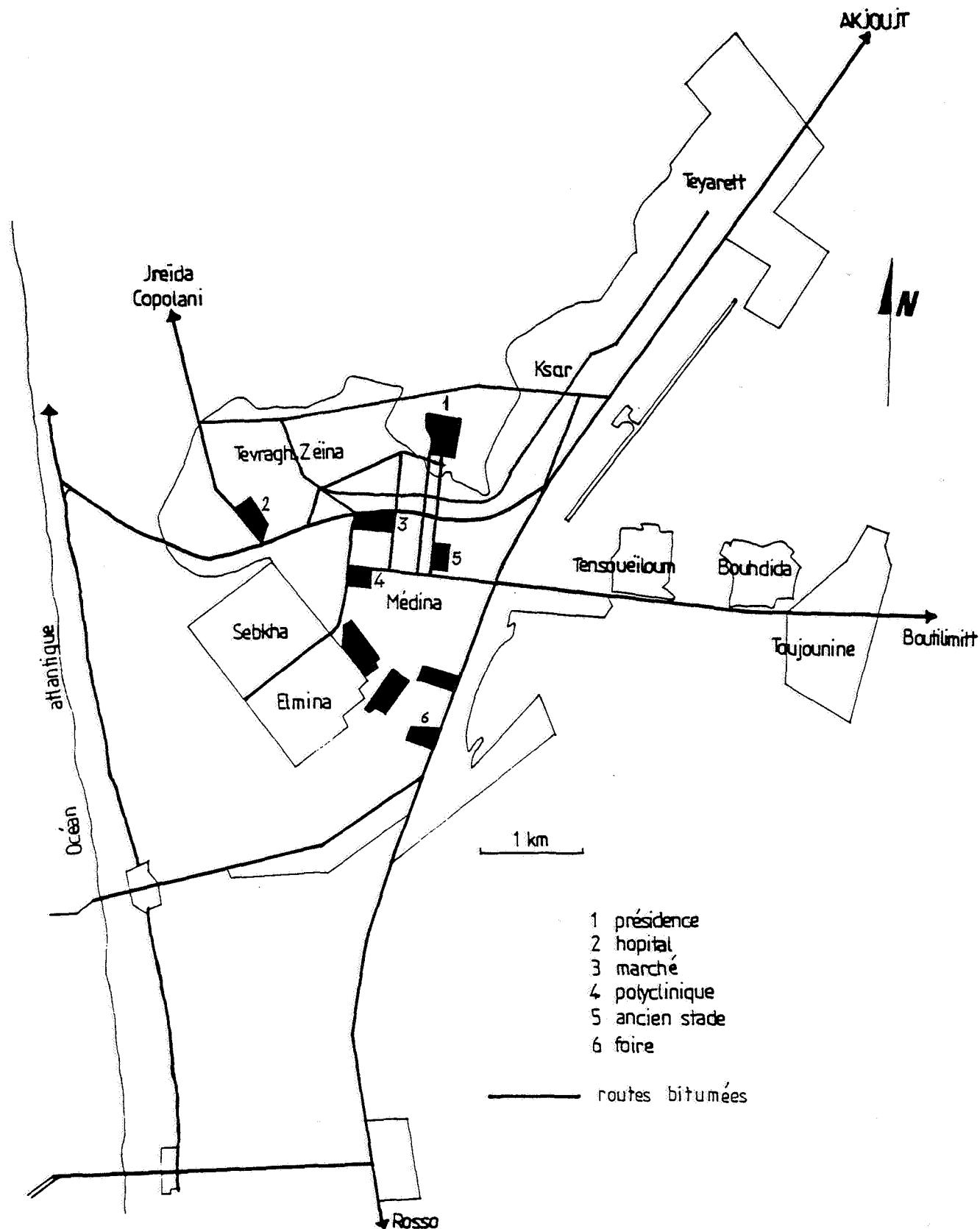
Aussi, cette profession est-elle mal connue et difficilement saisissable. La situation est d'autant plus aggravée qu'une partie importante des exploitants a une raison sociale plus étendue : commerçants et fonctionnaires principalement. Si pour les premiers, le transport urbain s'intègre dans un ensemble d'activités lucratives liées à leurs statuts, il n'en est rien pour les seconds. L'inorganisation du secteur et la relative clandestinité qu'observent les propriétaires (usage répandu de prête-noms) renvoient au fait que leur activité commerciale est statutairement illégale et cache des stratégies d'enrichissement qu'ils se refusent à dévoiler explicitement.

Il s'agit quelques fois de personnalités politiques ou administratives, titulaires de portefeuilles élevés dans l'appareil d'Etat. Le plus souvent, ce sont des cadres moyens de la fonction publique, évoluant dans des conditions d'existence moyennes voire médiocres. Aussi, en s'appuyant sur les revenus réguliers dont ils disposent et la parcelle de pouvoir qu'ils assument, tentent-ils d'améliorer à tout prix leur situation économique ainsi que celle de leur entourage. Ils usent pour cela de diverses formes d'investissements rentables, dont les taxis et les minibus ne constituent qu'un des aspects visibles d'une intense activité souterraine.

I.4 - Etroitesse du réseau de voiries : Un retard de voies desservant le sud-ouest

Le réseau des lignes de transport de Nouakchott est fortement tributaire de la voirie revêtue.

RESEAU DE VOIRIES REVETUES



En effet, compte tenu de l'instabilité des sols sableux de la région, les véhicules de transport ne quittent que rarement les chaussées bitumées. Celles-ci, en nombre très limité se concentrent à plus de 80% sur les quartiers centraux (les quartiers résidentiels à l'ouest et la médina au sud). Ce réseau de voiries qui n'a subi, en l'espace de 30 ans que peu de modifications, totalise un linéaire utile d'environ 40 kilomètres dont à peu près 10 kilomètres sont entièrement ruinés au centre-ville, notamment en médina.

De plus, malgré une remise en état courant 1987 des principaux axes, leur ensablement permanent, réduisant les bandes de roulement, accroît les difficultés de trafic et occasionne lorsque le sable s'accumule, des risques de danger évidents. Les seules réalisations nouvelles survenues ces 15 dernières années concernent d'une part la voie de desserte des quartiers résidentiels de l'ouest et d'autre part, le raccordement de ceux-ci à l'aéroport par une rocade ouest, le tout, sur un financement du Fonds d'Aide et de Coopération (FAC). De sorte qu'à l'heure actuelle, les zones nord-est et sud-ouest, les plus peuplées de la ville, ne sont desservies chacune que par une seule voie bitumée, sorte de "fuyantes" qui prolongent de part en part, l'axe majeur de circulation de la capitale.

De fait, le problème majeur de ces quartiers réside dans l'absence d'une voirie transversale secondaire qui les desservirait à partir de l'axe principal longitudinal. Cette défaillance oblige à la concentration de tous les flux de circulation sur une même direction nord-est/sud-ouest et annihile toute tentative d'organisation du système de transport. Les services d'autobus, les minibus et, dans une moindre mesure, les taxis, exécutent un balai incessant de va et vient sur le "goudron", sans jamais s'aventurer sur les routes de terre ou de sable environnantes, laissant ainsi la place à un ensemble de solutions rustiques : charrettes tirées par des ânes ou des chevaux ou encore des véhicules clandestins, fréquents dans le paysage d'Elmina.

II - ELMINA : UN QUARTIER OUBLIE PAR LES TRANSPORTS COLLECTIFS

Avec Sebkha, il constitue l'une des réalisations issue du premier programme de résorption des kébbé, lancé au milieu des années 1970. Implanté dans le sud-ouest de la ville à partir de 1974, ce lotissement de recasement a connu un développement spectaculaire qui a vu sa population croître d'années en années pour atteindre aujourd'hui plus de 40 000 habitants. Malgré la réorganisation urbaine entreprise en 1988 et visant à poursuivre l'élimination des bidonvilles, le sud de ce quartier continue d'être occupé illégalement, en direction de l'ancien wharf.

Ici, comme à Sebkha, et dans la continuité de ce qui avait été observé pour la médina au début des années 1960, l'Etat s'est déchargé de sa fonction de production de logements, en la transférant aux populations, sans contraintes majeures quant aux règles et normes de construction à respecter. Sans revenir sur l'histoire et la genèse de ces espaces (longuement décrites dans la deuxième partie), il nous paraît important d'insister sur l'espérance et l'engouement qu'ont suscité leurs ouvertures; espérance pour beaucoup de "bidonvillois" d'une meilleure intégration, par la reconnaissance même tardive d'une existence misérable.

D'un autre côté, ces lotissements ont exacerbé le désir d'accès à la propriété d'une classe moyenne de plus en plus représentée et dont les appels sont longtemps restés ignorés par l'administration. C'est pourquoi, l'attribution de terrains dans ces zones a vite été suivie par la réalisation de constructions, d'abord sommaires puis améliorées au fur et à mesure, au gré des disponibilités financières des propriétaires.

Les espaces générés sont typiques de ceux caractérisant les ensembles évolutifs : aspect inachevé des réalisations, faible niveau d'équipement malgré une arrivée au compte-gouttes, un mélange de populations dont les situations diverses témoignent de la complexité des trajectoires résidentielles. On aurait pu s'attendre à retrouver parmi cette population d'Elmina, une forte proportion d'anciens habitants des kébbé. Il n'en est rien, puisque près de 80 % des résidents affirment avoir habité un autre quartier de la ville avant de venir s'installer ici. Parmi ces personnes, un tiers environ a résidé successivement dans deux ou trois quartiers avant semble-t-il de se stabiliser à Elmina. Il est parfois arrivé que deux séjours en habitat légal aient été interrompus par un séjour obligé en kébbé, ou à l'inverse qu'un séjour prolongé en kébbé soit interrompu par un passage dans une maison en dur de l'un des quartiers de la ville. *"Lorsque ma deuxième fille s'est mariée, son mari a loué pour nous deux chambres à côté de chez lui, qu'il payait 5000 UM par mois... Lorsqu'il est décédé, trois ans après notre arrivée, nous sommes retournés vivre dans le kébbé d'Elmina parce qu'on ne pouvait plus payer..."*. On s'aperçoit alors de l'importance de circonstances non prévisibles qui permettent parfois, même si c'est de façon éphémère, de s'extirper d'un milieu où l'on semble condamné à rester pour longtemps. Cette personne poursuit ainsi : *"mais par la grâce de Dieu, nous avons réussi à obtenir cette parcelle et... avec de l'argent emprunté, à bâtir ces deux pièces..."*.

Ainsi, Elmina rassemble des populations venues d'horizons divers sur lesquelles pèsent encore le poids d'une intégration difficile, compte tenu de l'éventail trop réduit de possibilités qu'offre ce quartier à ses habitants. L'absence de services de proximité et l'insuffisance des équipements collectifs aggravent les inégalités déjà soulignées et accentuent la mobilité des populations. Si bien que les migrations alternantes, c'est à dire les déplacements journaliers des populations du domicile au lieu de

travail, sont avec ceux en direction des établissements scolaires et des lieux de ravitaillement, très importantes. Aussi, le rôle que peuvent jouer ici les transports collectifs devient-il prééminent, au regard des liaisons rapides qu'ils permettent d'établir entre cette partie et le reste de la ville.

II2 - Un isolement dû à l'inadéquation des itinéraires fixes

C'est précisément parce que l'axe de desserte majeure de l'agglomération passait non loin de là, que nombre des actuels résidents d'Elmina avaient choisi d'y habiter. Le quartier offrait certes d'autres avantages liés notamment au coût modéré des loyers et la disponibilité de locaux pour la plupart à l'état neuf, à l'inverse d'espaces plus centraux mais en voie de taudification, mais il semble que l'organisation des transports ait constitué un facteur de décision plus important.

La concentration, sur l'axe bitumé qui sépare Elmina de Sebkha, de l'essentiel de l'offre de transport lui conférait une situation d'accessibilité correcte qui limitait les handicaps d'une localisation péri-centrale. Les problèmes de liaisons avec les autres quartiers sont demeurés mineurs, tant que les habitations s'édifiaient en bordure de la voirie revêtue, dans un rectangle de 300 à 400 mètres de largeur. Les déplacements internes au quartier se faisant tous à pied, une petite marche de 5 à 10 minutes permettait de rejoindre "le goudron" et accéder ainsi à un mode de transport motorisé.

Mais, l'extension des constructions à l'est qui rejettent les dernières habitations à plus de 1 km de l'axe de concentration des trafic et la modification à la fin de l'année 1990 des itinéraires de desserte des quartiers sud-ouest, ont précipité l'isolement d'Elmina et accru les difficultés de déplacements de ses populations. La fermeture de l'unique voie de pénétration à la circulation en provenance de la capitale et l'ouverture d'une déviation à travers le quartier voisin de Sebkha a considérablement rallongé les parcours piétonniers.

Aussi, même si les convergences vers les moyens de transport persistent, observe-t-on un rétrécissement dans leurs volumes au profit des liaisons directes à pied. Nombreuses sont en effet ceux des habitants qui ne voient pas l'intérêt de parcourir plus d'un kilomètre à pied pour aller prendre un minibus et effectuer un trajet d'une longueur équivalente. Cela est d'autant compréhensible que le plus souvent, les temps d'attente sont longs et les conditions de voyage, déplorables.

Néanmoins, la combinaison de divers modes de déplacements (marche à pied + minibus) reste très répandu lorsqu'il s'agit notamment de rallier des quartiers éloignés ou en cas de transport d'objets lourds ou encombrants. Dans cette dernière situation, les populations d'Elmina ont recours aux innombrables pick-up (charrettes à bras ou à traction animale) qui sillonnent le quartier et témoignent du rôle encore étroit des transports formels au cœur des zones d'habitat.

Les multiples incompréhensions qui naissent ont trait d'une part à l'abandon d'un ensemble d'itinéraires potentiellement viables et qui resteront inexploités, tant que l'administration ne consentira pas l'effort de les stabiliser pour les rendre plus praticables. Il est parier que les exploitants de minibus et de taxis s'y