

La *diya* et la résolution des conflits au sein de la circulation routière à Nouakchott*

Marta ALONSO CABRÉ⁽¹⁾

La jeune histoire de la ville Nouakchott¹

La colonisation de la Mauritanie a été à la fois tardive, agitée et peu profonde et n'a été conçue et planifiée par la France que dans l'unique but d'assurer l'unité de ses biens au Maroc, en Algérie et au Sénégal (Bouboutt, 1990 ; Choplin, 2009).

Le pays est divisé en douze régions et un district, la capitale. Depuis l'indépendance de la République Islamique de Mauritanie par rapport à la Communauté Française, le 28 Novembre 1958, l'histoire de Nouakchott se confond avec celle de la Mauritanie (El Hacén, 1990). La ville en est la capitale depuis 1957, bien que ce ne soit qu'en 1958, quand la Mauritanie est devenue un État autonome, qu'elle fut promulguée officiellement. Auparavant, la capitale du territoire mauritanien était transférée à Saint-Louis (Sénégal).

Avec à peine plus de cinquante ans, il s'agit d'une ville très jeune qui a connu une croissance démographique et urbanistique importante par rapport à d'autres villes africaines. À l'origine, Nouakchott était une petite fortification militaire créée en 1903 par les colons français. Il en a été ainsi jusqu'à 1957, lorsque l'on a décidé de faire de cette petite agglomération la capitale de la Mauritanie car, de par sa position géographique, elle constituait un pont entre les populations arabo-berbères du nord et noires-africaines du sud. Ce site à 5 km du littoral atlantique répondait favorablement à des exigences politiques, géographiques et économiques. L'élection en est donc due à des questions stratégiques: sa proximité de la mer, avec les facilités pour le commerce et la communication que cela permet, son climat assez doux

* Cet article est le résultat d'une recherche financée par le *Ministerio de Ciencia e Innovación* de l'Espagne intitulée *Estudio comparado sobre apropiaciones sociales y competencias de uso en centros urbanos de tres ciudades africanas* (Ref. CSO2009-12470), qui est en train de se dérouler simultanément en Éthiopie, Cap Vert et Mauritanie. L'étude a été commencée en octobre 2009 et va finir en 2012. Le texte que l'on propose, doit donc être compris comme un premier stade d'une recherche approfondie.

⁽¹⁾ Universitat de Barcelona, 08014, Barcelona, Espagne.

¹ Chapitre rédigé avec l'aide de Francesca Nucci, chercheur de l'Université de Barcelone.

en comparaison à d'autres lieux de la zone, sa proximité des zones d'influence des grands chefs traditionnels, et sa relative proximité du pays voisin, le Sénégal.

À partir de février 1957 ont été élaborés différents projets urbanistiques pour la création de la capitale. Le projet choisi a été celui de Lainville, architecte de la Direction de l'Urbanisme de Dakar : création qui a été reprise et modifiée par l'étude d'architectes Leconte de Paris. Le 5 mars de la même année a été placée la première pierre de Nouakchott dans l'espace qui plus tard serait le siège de la Présidence. En 1958, à la veille de l'indépendance, les chantiers de création de la capitale politico-administrative ont commencé dans l'urgence. La création définitive de la ville, qui partait de l'organisation urbanistique autour de deux avenues en forme de croix (Choplin, 2009), a été dessinée en 1959 avec une prévision de 8.000 habitants pour 1970. Mais à ce moment la capitale comptait déjà avec 40.000 personnes. Il a alors été établi un nouveau plan urbanistique, qui prévoyait 100.000 habitants en 1980. De nouveau les prévisions sont restées sous estimées car en 1980 la population surpassait le chiffre de 200.000 habitants (Tanguy, 2002).

La croissance démographique est surtout due à de consistants exodes ruraux et à la successive sédentarisation des populations nomades poussées par les sécheresses des années 1968, 1970 et 1973. Entre 1983 et 1984 il y eut une deuxième grande sécheresse qui a donné lieu à une autre sédentarisation massive. La population nomade du pays est passée de 75% en 1962 à 6-8% en 2001 (Tanguy, 2002). La ville n'était pas pensée pour accueillir ces flux de nouveaux habitants, et c'est pour cela que les conséquences ont échappé à toute tentative d'ajustage des politiques urbanistiques de la part de l'État. L'extension urbaine de la ville est passée de 240 à 8000 hectares entre 1962 et 1990 (Diagana, 1993). De nos jours, le volume d'habitants établis dans la capitale mauritanienne n'a pas cessé d'augmenter car Nouakchott est le pôle d'attraction de la population du pays, ainsi que de nombreux pays noir-africains comme le Sénégal, le Ghana, la Côte d'Ivoire, le Mali, etc.

Une des principales conséquences d'un tel accroissement démographique a été le manque de logements, ce qui explique la naissance de nouvelles formes illégales d'occupation et appropriation du sol: la *gazra*, littéralement « usurpé, pris par la force »; la création d'un habitat spontané de *khaimat*, tentes traditionnelles de la population nomade; et les quartiers périphériques, ou *kebbe*, littéralement « jeter les ordures ». Philippe Tanguy fait une intéressante analyse sur les différences entre *kebbe* et *gazra* et sur la manière dont les populations nomades sédentarisées ont vécu un processus d'urbanisation et ont

intériorisé les dichotomies légal/illégal et régulier/irrégulier en relation à l'appropriation du territoire (Tanguy, 2002).

Face à l'extension soutenue de ces deux types d'urbanisation spontanée, l'État à adopté, à partir des années soixante-dix, une série d'actions orientées vers la disparition ou, au moins la réduction, de ces quartiers, vu qu'ils n'avantageaient pas l'image de la capitale. Les expropriations et destructions ont été nombreuses, accompagnées par quelques faibles opérations de réattribution de parcelles de terrain légales à la construction.

Aujourd'hui une capitale, créée *ex nihilo* dans le but de représenter le symbole de l'indépendance et de l'unité nationale (Pitte, 1977), Nouakchott concentre plus de la moitié de la population urbaine du pays (aux alentours d'un million d'habitants) et souffre des conséquences d'une urbanisation non planifiée et autoproduite, une urbanisation qui a échappé à n'importe quelle stratégie de contrôle et au sein de laquelle résulte évidente la coexistence d'un ample éventail d'habitats différents, depuis les *kebbe* et *gazra* jusqu'aux quartiers résidentiels de grand luxe, en passant par les quartiers populaires. Bien que les frontières entre les différents types de quartiers ne soient pas nettes ni claires, puisque souvent les différents types d'habitat se mélangent, on peut identifier diverses zones, chacune avec une typologie de logement dominant. Il s'agit d'une ville qui s'est bâtie, et continue de se bâtir, à travers quelques dynamiques au sein desquelles les pouvoirs publics d'une part et les habitants d'autre part se voient concernés quotidiennement.

Depuis la fin des années quatre-vingt-dix les politiques urbanistiques de l'État ont eu pour objectif principal de donner une image de modernité. De nos jours cet objectif n'a pas changé. Aujourd'hui la capitale de la Mauritanie est une grande ville d'environ un million d'habitants qui inondent ses rues pendant le jour et se déplacent à travers elle en automobile, en âne ou en marchant.

La résolution des conflits au sein de la circulation

À l'occasion de la généralisation actuelle de l'usage du véhicule à Nouakchott, il semble intéressant de voir comment cette présence cohabite dans l'espace public avec les piétons et les animaux. Dans ce contexte, on analyse comment les conflits au sein de la circulation routière de Nouakchott sont résolus selon la justice, c'est-à-dire selon le code pénal, et selon la composition de la *diya*, concept préislamique mais récupéré par la *shari'a*. Bien que les assurances mauritaniennes assument le montant stipulé par la *diya*, le grand nombre de voitures qui circulent

sans assurance rend difficile la prise en charge de l'homicide ou de la blessure involontaires. C'est alors que le rôle de la *'aqila* est très important : elle est obligée de verser la somme due à la victime ou à sa famille, car son fondement juridique se base sur le lien de solidarité ou d'entraide (*nosra*) qui doit exister entre les membres d'une même famille ou tribu (Bercher, 1926). Selon les statistiques du Commissariat Spécial de la Voie Publique de Nouakchott, créé par le gouvernement afin d'améliorer la circulation et ses problèmes dans la capitale, environ 30% des voitures circulent de nos jours sans assurance. En 2008 l'association des assurances fit une campagne de sensibilisation afin de diffuser le besoin et l'obligation² d'assurer toute automobile; avant la campagne le taux de non assurance était encore plus élevé. Les voitures surchargées, le non respect des feux de signalisation et l'excès de vitesse sont monnaie courante dans les rues de Nouakchott, ainsi qu'un parc de véhicules ancien et mal entretenu, des voies sans goudron ni éclairages, un manque d'assainissement qui provoque l'inondation de certaines rues, une méconnaissance du code de la route de la part des chauffeurs, un grand taux de permis de conduire illégaux, une évidente incompétence de la part des agents de police... Toutes ces caractéristiques ont pour résultat un grand nombre d'accidents de la circulation. En attendant de recevoir les statistiques de l'année 2010, on peut se concentrer sur celles de 2009 au niveau national : 6044 accidents avec dégâts matériels, 2028 accidents corporels qui ont provoqué 221 morts et 3094 blessés.

L'anthropologie juridique, qui a comme but l'étude de la diversité humaine en ce qui concerne les accords et les normes, ainsi que les processus pour établir des droits et des responsabilités, distingue deux grandes cultures juridiques: l'État de droit et la justice vindicative. La dernière se caractérise surtout par le fait de créer le droit chaque fois qu'une personne fait appel à la justice à la suite d'une offense ou d'un dommage reçu. L'action la plus représentative attachée à la justice vindicative est le fait de réclamer, de se plaindre, de demander en rapport à quelque chose qui a été endommagé ou perdu : bref, de venger (Terradas, 2008). Si, comme la pensée *durkheimienne* le propose, l'État de droit pense à partir de la transgression de la loi, la justice vindicative le fait à partir de la création, sur demande, de la personne offensée.

Les deux voies qui servent à résoudre les crimes au sein de la justice vindicative sont l'exécution d'une vengeance ou bien mener une conciliation à bien. La deuxième voie, celle de la conciliation, implique une action réconciliatrice et une donation matérielle afin de reconnaître

² L'article 160 de la loi 93.040 du 20 juillet 1993 portant sur le code des assurances rend obligatoire l'assurance automobile.

le dommage causé et, en quelque sorte, le palier. La *diya*, le sujet de notre recherche, est une sorte de conciliation qui est liée à l'homicide, l'offense la plus dangereuse pour la vie des personnes. Rappelons que l'offense est le majeur danger pour la réciprocité et son exercice, et signalons qu'elle modifie l'ordre social du sujet offensé.

Le Code Pénal en vigueur en Mauritanie (9 juillet 1983) différencie trois types ou catégories de crimes: les crimes passibles de peines correctionnelles, les crimes passibles de peines criminelles *boudoud*, et les crimes passibles des peines *guissass* ou *diya*. Le gouvernement considère qu'un crime appartient à la troisième catégorie si l'on commet involontairement un homicide ou si l'on en a involontairement été la cause. Dans ce cas, l'auteur du crime est condamné à une *diya* et à une éventuelle peine d'emprisonnement de trois mois à un an. Si le résultat n'en est pas la mort mais seulement des blessures, on applique une échelle de correspondances proportionnelles de la *diya*. Si l'on consulte le Coran en ce qui concerne la matière pénale, on se rend compte que ce livre sacré, source originelle du Droit musulman, propose l'égalité entre l'acte coupable et le châtement correspondant (loi du talion). Pourtant, le texte recommande vivement le paiement de la *diya*, ou prix du sang, en cas d'homicide ou de blessure; ce paiement est obligatoire s'il s'agit d'un homicide involontaire. Par ailleurs, il existe aussi ce que l'on appelle les peines *boudoud*: c'est-à-dire, les sanctions pénales pensées et dictées en cas de vol, de banditisme, de fornication ou de fausse accusation de fornication. Les sanctions fixées sont alors la mutilation, la mort, le bannissement ou les coups de fouet (Ould Mohamed, s.d.).

Originellement la *diya* complète équivalait à cent chameaux. Ceci dit, l'État moderne de la Mauritanie en a estimé l'équivalence monétaire. En 2005, le gouvernement, moyennant un groupe d'érudits, a fixé le montant de la *diya* complète en 1.200.000 *ouguiyas* (UM). Lorsqu'il y a un accident en Mauritanie, on laisse les voitures concernées telle qu'elles sont restées après l'accident. Les personnes impliquées se dirigent au Commissariat Spécial de la Voie Publique, où un procès verbal est rédigé, incluant la résolution de la responsabilité ou culpabilité, et immédiatement envoyé aux sociétés qui avaient assuré les sujets impliqués. C'est à ce moment-là que l'on paye l'éventuelle indemnisation. Il incombe aux médecins de l'état de discerner le pourcentage de la *diya* à payer en cas de blessures, somme qui dépend directement du degré d'incapacité partielle physique souffert par la victime de l'accident.

L'espace public à Nouakchott

La définition du concept d'espace public est née au XVIII^e siècle, au moment de l'affleurement de la bourgeoisie. C'est à ce moment que Habermass a pensé l'espace public en tant que lieu où les différents groupes d'intérêts régulent leurs désaccords, un lieu où le principal moteur générateur de l'espace public était ladite bourgeoisie. Les chercheurs africains ont montré la difficulté de transporter cette définition avec un passé historique et spatial si concret au cas africain. Certes, extrapoler cette idée au cas africain ou maghrébin n'est pas évident, mais il y a des chercheurs qui sont en faveur d'arrêter de s'interroger sur cette possibilité et essayer d'analyser les rapports des espaces publics avec les différentes formes de pouvoir de domination qui parcourent les sociétés africaines (Dahou, 2005). Toutefois, si l'on trouve judicieux le fait de rappeler que l'espace public compris comme l'ensemble de rues, avenues, terrain vagues, etc. est existant à Nouakchott, on ne peut pas dire de même des espaces dits de sociabilité et d'expression (Choplin, 2009).

Si l'on comprend l'espace public comme un lieu où se conçoivent la définition des obligations, des droits et de la notion de justice des membres de la société, la *dīya* montre l'importance de la cohésion tribale et des relations intertribales. Dans un pays très riche ethniquement parlant (il y a la population autochtone Bidan, Wolof, Soninké et Halpulaar³), la *dīya* est un concept qui relie tous les habitants. En plus, même si apparemment elle n'implique que les musulmans, la loi mauritanienne prévoit son application à toutes les éventuelles victimes d'accidents de la circulation, qu'elles soient musulmanes ou non. Le paiement de la *dīya* s'applique donc de façon universelle⁴.

Une des actions menées à terme par l'autorité est le contrôle des flux. Le catalan Ildelfons Cerdà, comme les ultérieurs architectes ingénieurs,

³ La population de la Mauritanie, qui majoritairement pratique un islam sunnite d'aspect malékite, s'approche des 4 millions d'individus. La grande majorité de la population est *bidan*, ethnie dont le signe distinctif se trouve dans les attributs culturels et linguistiques. Le grand dénominateur commun des *bidan*, qui se divisent en trois amples ordres de statuts *hassan*, *zwaīa* et *znāga* est l'usage de la variante dialectique arabe : le *hassaniīa*. L'ordre social mauritanien est complété par l'ensemble de non-arabophones mauritaniens d'ethnie *pular*, *soninké* ou *wolof* et dont les établissements se concentrent sur la rive nord du fleuve Sénégal et dans les grandes villes du pays. En prêtant attention à la toponymie des rues et des quartiers de la ville on se rend compte du presque monopole arabe, qui symboliquement démontre la prédominance de cette ethnie. Visuellement, la présence constante de l'arabe est aussi évidente sur les panneaux et les tableaux publicitaires (Choplin, 2009).

⁴ L'étude des règlements entre familles hors du système judiciaire officiel révélera si dans ce cas l'application est aussi universelle.

avait déjà présenté cette importance d'intervention de l'État. Pour cela, plus que de penser en des lieux emblématiques, il planifia une Barcelone où il fût possible de concentrer les flux en un seul lieu, en un site contracté et fermé (Mongin, 2006). Si l'on fait appel à la récurrente métaphore magmatique, le transit par les ruelles s'apparente au liquide qui fait irruption dans tout espace occupable à long terme, en arrivant jusqu'au moindre recoin. Par antithèse les concentrations de gens situées en des lieux comme ceux conçus par Ildefonso Serrano pour la concentration de flux, le liquide ne se répand pas parce qu'il est soigneusement contenu en un récipient de moindre surface que de hauteur. Dans le premier cas, le liquide contamine tout ce qu'il touche à son passage, alors que dans le deuxième on évite cette contamination. L'espace public est l'amalgame de différentes formes de vie, motif pour lequel on démolit toute barrière de précepte et c'est alors que surgissent les conflits. Une manière de combattre ces difficultés est la construction de petits territoires où ces barrières de préceptes seront possibles. On peut dire que l'application d'un concept juridique pour résoudre des conflits au sein de la circulation routière est un précepte, un dénominateur commun qui opère en tant que rassemblement des fidèles musulmans. Mais on peut aussi lire dans l'extrapolation de la *diya* une sorte de domination par le côté social arabe du pays car, rappelons-nous, c'est un concept arabe préislamique.

Le sujet est le lieu idéal pour l'exercice de l'autorité de l'État, pour mettre en évidence ce qui est sanctionné positivement au sein du chemin de la construction identitaire de la nation et pour punir les actes discordants à ce projet d'appartenance nationale. Les contraintes référant à l'appropriation de l'espace sont une des formes dont dispose le pouvoir pour exercer son commandement. Sous ce parapluie autoritaire il y a la place pour des lois relatives à la présence de sujets ou objets vus comme imparfaits: les mendiants, les pauvres, les marchandes ambulantes... En ce sens, l'actuel président de la République Islamique de la Mauritanie, le général Abdel Aziz, est en train d'implanter une transformation qui mène la ville à une « modernisation ». En ce sens, la Communauté Urbaine de Nouakchott a annoncé par un communiqué de presse l'interdiction de la circulation de charretiers et de pousse-pousse en centre ville⁵. Toutefois, la présence de ce type de véhicules, appartenant aux couches les plus populaires de la société et qui sont utilisés en tant que transport de marchandises, est une réalité de nos jours : pour preuve de cela, les nombreuses campagnes de confiscation de charriots, notamment

⁵ http://www.cridem.org/C_Info.php?article=48233 [29/01/2011].

précédant des événements importants pour la ville au niveau politique, comme par exemple la célébration du cinquantième anniversaire de l'indépendance⁶. A l'occasion de cette festivité, non seulement les autorités ont confisqué des charrettes mais une bonne partie du centre-ville a été goudronnée, on a lancé un nouveau service de transport public (onze lignes de bus) et on a installé des feux et des panneaux de signalisation...en bref, on a maquillé la ville. Et on utilise le terme « maquiller » car fin janvier, à peu près deux mois après la dite fête, une bonne partie du goudron est abimée, les feux rouges tombent continuellement en panne, etc.

Conclusion

Lors de son indépendance, la Mauritanie était le pays le moins urbanisé du Sahel. La population installée dans les villes ne représentait que 3% du total des mauritaniens. De nos jours ce pourcentage arrive à 50%; ce chiffre dépasse de cinq points la moyenne calculée pour les pays subsahariens (Poutignat et Streiff-Fénart, 2006). C'est à cause de cette impressionnante croissance que la planification urbanistique a toujours été basée en planifications qui n'arrivaient pas à égaliser les chiffres réels. De même, les institutions publiques n'ont pu fournir à la ville un réseau de services apparemment nécessaires pour son bon fonctionnement. C'est maintenant sous le mandat du militaire Abdel Aziz que la ville est en train de pâtir des changements liés à une volonté de « modernisation » de la ville. En ce sens, on a assisté dernièrement à la propagation du goudron, à la naissance des trottoirs, à l'installation d'un système d'éclairage dans les rues les plus importantes, etc....on est même en train de créer des espaces publics typiquement européens, tels que des parcs et places pensés pour les enfants mais aussi pour les adultes. Parallèlement, les couches les plus défavorisées sont en train d'être exclus du paysage de l'espace public en centre ville.

Outre l'augmentation du taux d'urbanisation, le parc automobile s'est considérablement accru ces dernières années. Logiquement, les conflits au sein de la circulation ont augmenté considérablement. C'est pour cela que l'on a cru intéressant d'étudier le concept de la *dija* en tant que monnaie d'indemnisation des accidents de transit. Cette sorte de conciliation préislamique est incluse dans le Code Pénal mauritanien et appliquée totalement ou partiellement en rapport à des blessés ou décédés à l'occasion d'accidents de la circulation. L'application universelle de la *dija* est synonyme de la généralisation du concept de

⁶ http://www.cridem.org/C_Info.php?article=49315 [29/01/2011]

responsabilité au contexte routier, au-delà des différences ethniques ou religieuses.

Références bibliographiques

Bercher, Léon, (1926), *Les délits et les peines de droit commun prévus par le Croan. Leur réglementation dans les rites malékite, chaféite et hanéfite*, Thèse de Doctorat, Université de Paris, Faculté de droit.

Bouboutt, Ahmed Salem (1990), "L'évolution des institutions de la République Islamique de Mauritanie", R. Baduel (dir.), *Mauritanie entre arabité et africanité*, La Calade, Edisud.

Choplin, Armelle (2009), *Nouakchott, Au carrefour de la Mauritanie et du monde*, Paris, Karthala-Prodig.

Dahou, Tarik /2005), "L'espace public face aux apories des études africaines", in *Cahiers d'études africaines*, 2, p. 327-349.

Diagana, Isyakha (1993), *Croissance urbaine et dynamique spatiale à Nouakchott*, Tesis doctoral, Lyon, Université Lumière Lyon II e Institut d'Urbanisme de Lyon.

Moctar, El Hacen (1990), "Centre et régions en Mauritanie", R. Baduel (dir.), *Mauritanie, entre arabité et africanité*, La Calade, Edisud.

Mongin, Olivier (2006), *La condición urbana. La ciudad a la hora de la mundialización*. Buenos Aires, Paidós.

Pitte, Jean-Robert (1977), *Nouakchott, capitale de la Mauritanie*, Tesis doctoral, Paris, Université La Sorbonne.

Poutignat, Philippe & Streiff-Fénart, Jocelyne (2001), « Discours urbains et dénominations des nouveaux territoires dans deux villes de Mauritanie », in H. Rivière d'arc, *Nommer les nouveaux territoires urbains*. Paris, Ed. UNESCO, Ed. De la Maison des sciences de l'homme. p 211-234.

Terradas, Ignasi (2008), *Justicia vindicatoria. De la ofensa e indefensión a la imprecación y el oráculo, la vindicta y el talión, la ordalía y el juramento, la composición y la reconciliación*, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas.