

Le monopole contesté

Le secteur des transports traverse une crise aiguë du fait de l'instauration et de l'application stricte, et à tout bout de champ à l'intérieur du pays, des redevances et taxes perçues sur les transporteurs et destinées à la Fédération Nationale des Transports (FNT) et au bureau national des transports (BNT), qui n'est en réalité qu'une cellule -ou un appendice - de la FNT.

Grâce à la bienveillance très complice des autorités locales, les représentants du BNT dans les régions de l'intérieur et plus particulièrement dans les deux Hodh transgressent les dispositions de l'arrêté n° R. 0757 du 18 octobre 1998, instituant la libéralisation de l'exercice de l'activité de transport public en Mauritanie et fixant les conditions d'exercice de la pro-

fession de transporteur. De nouvelles redevances sont sans cesse instituées par les agents locaux de la FNT à leur convenance, en dehors de celles qui sont prévues par la réglementation en vigueur. Les exemples à ce propos sont éloquentes. A Bousteïla (Hodh Charghi), les chauffeurs sont dans l'obligation de verser 200 UM au titre des bons de sortie à la FNT et 400 au BNT. A Adelbagrou, les agents de la FNT perçoivent 200 UM et ceux du BNT 1000. A Néma, les agents de recouvrement de la FNT et ceux du BNT - la différence n'est pas grande, seuls les individus changent - réclament 900 UM. En plus, dans les deux Hodh, les agents de police se sont attelés à créer leur propre taxe. Les chauffeurs paient coup sur coup 500 UM au poste d'entrée et de

même au poste de sortie.

Si la FNT délivre à tout paiement des bons de sortie cachetés et imprimés, la situation est tout autre pour le BNT. Ce sont des bouts de papier volants, souvent avec le cachet de la FNT, qui servent de reçus. Au niveau du BNT, aucune disposition ne semble prise pour voiler la confusion entre les deux organes, au moins pour préserver les formes.

A Nouadhibou, les chauffeurs paient des taxes arbitraires qui ne sont destinées qu'à la section FNT de la ville uniquement et les passagers s'acquittent des taxes destinées au bon fonctionnement des gares routières. Sur la collecte sur un camion de transport en commun, le

Le monopole contesté

Suite de Une

chauffeur paie 200 UM au titre de bons de sortie. 4400 UM sont prélevés sur les 22 passagers à raison de 200 UM par passager. Cette somme représente les frais destinés aux agents auxiliaires (Samsar) et aux charges relatives au bon fonctionnement de la gare. Ce même chauffeur versera 500 UM au titre de taxe destinée au poste bouchon PK 23 conformément à l'esprit du PV n°102 du 12 février 1999, établi à "la majorité des transporteurs" (sic).

S'élevant contre l'institution de ces nouvelles redevances, le président de la générale mauritanienne des transports (GMT), Mehdy Ould Sidi Mohamed, avait saisi le ministre de l'Équipement et des transports dans une correspondance en date du 23 juin dernier, pour lui faire part de cette situation. A cette correspondance, le premier responsable de la GMT avait joint des photocopies des actes qui témoignent, selon lui, de "ce comporte-

niveau de vos circonscriptions administratives respectives".

A l'endroit des gouverneurs Ould Abdel Jelil avait écrit: "je vous serais obligé de bien vouloir donner des instructions à vos services compétents en vue de prendre les dispositions nécessaires à l'application de ces arrêtés". Rien ne fut fait. Cette circulaire restera lettre morte. Même le directeur général de la sûreté nationale adressera à l'époque une correspondance en ce sens aux directeurs régionaux de la sûreté nationale et aux commissaires de police. "(...) Toute redevance qui se situe en dehors de celles prévues par la réglementation en vigueur, ne peut être ni reconnue, ni perçue, souligne le Colonel Ely Ould Mohamed Vall. Son recouvrement ou sa perception à la base d'un tel accord constitue une violation des textes réglementaires. Car, écrit-il, toute augmentation de la rétribution ne peut s'opé-

la police ne doit, en aucun cas, y participer directement. Elle doit cependant assurer son rôle traditionnel, en faisant respecter la réglementation pour un meilleur fonctionnement des gares routières dont elle assure la surveillance".

"Par conséquent, il n'est point tolérable, prévient-il, sous peine de s'exposer à des sanctions sévères, de:

- percevoir des redevances en dehors de celles prévues par la réglementation;
- collecter directement des taxes au profit de quiconque".

Malgré ces bonnes intentions, les choses ne bougent pas d'un iota. Pire, les abus des autorités policières s'accroissent.

Quand la Banque s'y met

Dans un rapport qui faisait suite à une mission de préparation de l'étude relative à la stratégie des transports (avril 2003), la banque mondiale avait dénoncé "la confiscation, à travers le BNT, du droit des usagers (voyageurs et chargés) en matière de choix des moyens de transport et de liberté contractuelle tarifaire par l'interdiction de transport de fret pour compte propre, aux personnes privées et par l'imposition des conditions d'accès au transport public dans les gares routières par le biais du tour de rôle des véhicules et des tarifs réglementés".

Pendant ce temps, l'empire FNT continue d'exercer un monopole de fait dans ce domaine. Grâce à l'immense trésor de guerre accumulé sur le dos des transporteurs -qu'ils soient ou non adhérents - la FNT a surtout su se substituer à l'autorité publique. Devant son échec patent à réorganiser le secteur des transports, la FNT se contente de multiplier les postes de collecte pour de nouvelles taxes, et avec la bénédiction de l'Etat, pour préserver ses intérêts (et ceux de ceux qui y trouvent leurs comptes) et son monopole.

THIAM MAMADOU

L'argent, nerf de la guerre

Un trésorier est chargé, au sein du BNT, de la collecte des fonds, de la tenue comptable et de la liquidation des dépenses.

Selon les types de véhicules, les transporteurs payeront les redevances par chèque. En outre, la collecte des fonds se fait à l'aide d'un carnet de quittances à souche côté et numéroté par le président du tribunal du Commerce. Les recettes des gares routières doivent être versées dans un compte bancaire ouvert à cet effet qui sera géré conjointement par le gestionnaire et le trésorier des gares. 70% des recettes sont affectées aux frais et charges de fonctionnement des gares routières, 30% à l'équipement, aménagement et infrastructures des gares routières et versés dans un compte bancaire dont les fonds seront gérés par le ministère chargé des Transports. Enfin le produit des pénalités infligées aux véhicules de transport de passagers, aux camions de transport de fret et aux surcharges sera entièrement versé au compte d'affectation spéciale ouvert au trésor public et intitulé compte pour aménagement, équipement et infrastructures des gares routières.

La gestion de ces fonds pose actuellement un problème. Certains transporteurs s'interrogent sur les chemins que pourraient prendre ces montants faramineux.

ment inadmissible et malhonnête". Comme à son habitude, le ministère de l'Équipement et des transports s'est barricadé dans un mutisme total.

Évêché par la situation qui prévaut dans le Hodh Charghi où il était en campagne d'implantation de la fédération des transporteurs mauritaniens (FTM), Mehdy Ould Sidi Mohamed a constaté le mépris et l'ignorance du gouverneur adjoint chargé des affaires administratives de la région, assurant l'intérim, qui lui aurait déclaré qu'il "ne reconnaît que la FNT. Et que pour régler les problèmes ayant trait au secteur du transport dans le Hodh Charghi, il doit s'adresser aux représentants locaux de la FNT pour ne pas perdre son temps". Pourtant, une circulaire n°3004 du 13 mai 2001 avait été envoyée par Dah Ould Abdel Jelil, à l'époque ministre de l'Intérieur, à tous les gouverneurs de région. Des "textes, de portée réglementaire, (des arrêtés n° R 0757 du 18 octobre 1998 et n° R 195 du 29 mars 2000 consacrant la nouvelle organisation du secteur de transport dans notre pays), concernant respectivement la création et l'organisation des gares routières et l'approbation du règlement intérieur du bureau national du transport. Ils doivent être appliqués de manière intégrale par les services compétents, au

rer que dans le cadre de la répartition du pourcentage du produit des redevances affecté au fonctionnement des gares routières, comme le prévoit l'article 4 de l'arrêté 757 (...). Concernant la collecte des taxes au niveau des gares routières,

Etat de santé

La Banque mondiale avait organisé le 9 juin dernier un séminaire sur la validation de l'étude sectorielle et économique du secteur des transports avec les acteurs qui interviennent de près ou de loin dans le domaine du transport. Cette étude s'était fixé deux objectifs:

- Contribuer à l'analyse des préoccupations du secteur en attendant l'étude sur la stratégie sectorielle et celle sur le sous secteur terrestre.
- Aider à identifier les défis qu'une assistance de la Banque pourrait aider à lever avec le plus d'efficacité pour contribuer à la mise en œuvre de la stratégie de réduction de la pauvreté dans le pays.

Le diagnostic effectué par les experts de la Banque mondiale souligne que l'industrie du camionnage souffre d'un problème de vétusté et de disponibilité. Sur les 1.000 camions évalués en 1997 (dont 600 de 30 tonnes), seuls 2% étaient neufs, le reste avait une moyenne d'âge de 12 ans et 86% étaient de la même marque. De manière générale, les véhicules sont dans un état mécanique acceptable malgré leur vétusté et leurs conditions d'exploitation. Le système de gestion des gares routières mis en place avec le système de tour de rôle, de répartition des frets et de fixation des prix ne favorise pas une libre expression de la concurrence. Le manque de compétitivité ne favorise pas une spécialisation dans les services de transport actuel (transport de produits, frais, séparation de produits d'élevage d'avec d'autres marchandises ou des personnes). L'étude sectorielle dénonce la position dominante d'une des fédérations (FNT) sur les autres et le manque d'appui à l'exercice de la profession.