

## Libéralisation effective des transports

# La fin d'une époque

Le gouvernement mauritanien vient de libérer le marché des transports en acceptant la mise en oeuvre effective de la libéralisation de l'exercice de l'activité du transport, pourtant édictée par le décret n° 98/48 du 18 juin 98. Le secteur des transports sera ainsi assaini et soumis à une libre concurrence. L'empire FNT (organisation omniprésente), qui a réussi à se substituer à l'Etat -ce dernier se contentant d'imposer des taxes au profit d'une organisation privée-, **perdra ainsi le monopole de fait dans ce domaine.** En prélude à une série de concertations entre le gouvernement et les différents opérateurs du secteur et au démarrage du processus de la réforme conditionnée par l'élaboration d'un arsenal législatif, une réunion de crise s'est tenue le vendredi dernier (8 juillet) à la primature. Le Premier ministre a réuni autour de

lui le ministre des Finances, celui des Affaires économiques, des Transports, le directeur des transports, le conseiller du ministre chargé des transports terrestres. Le président du conseil national du patronat mauritanien, Mohamed Ould Bouamatou, le président de la FNT, Sejad Ould Abeidna et une partie de son staff ont pris part à cette rencontre. Visiblement, Sghair était mandaté pour faire passer le message -ou plutôt faire avaler la pilule amère de la réforme et de garantir la réussite de la nouvelle stratégie qui constitue aujourd'hui un leitmotiv. Principale exigence des partenaires au développement (l'UE et la Banque Mondiale), la réforme du secteur des transports est devenue irréversible. C'est dans cette optique que les autorités mauritaniennes entendent se conformer à la

Suite en page 5

# Fin d'une époque

Suite de la Une

"feuille de route" ainsi définie et qui a été portée à la connaissance aussi bien des dirigeants des fédérations de transports que des bailleurs de fonds.

Dans ce cadre, le ministre de l'Équipement et des transports vient d'adresser une correspondance (lettre n° 349 du 30 juin 2005) relative à la réforme du secteur des transports au représentant de la Banque Mondiale et à l'ambassadeur chef de délégation de l'Union Européenne à Nouakchott, pour leur faire part d'un certain nombre de mesures que le gouvernement compte prendre à cet effet. Il est vrai que les autorités mauritaniennes, faisant contre mauvaise fortune bon cœur, ont fini par se plier aux recommandations des principaux bailleurs de fonds qui, depuis quelques années, exigeaient la suppression pure et simple du monopole de la toute puissante fédération nationale des transports. Ils avaient conditionné leur aide à l'élimination des entraves à la compétitivité que sont le tour de rôle, du monopole, du quota de fret et la libéralisation des tarifs, des panoplies de redevances instituées dans les transports.

Dans le cadre de la nouvelle stratégie de mise en œuvre de la réforme du secteur qui sera opérée par étapes, le gouvernement a élaboré une batterie de mesures visant à mettre en place un outil de régulation du sous-secteur. Tout comme des mesures d'accompagnement d'appuis techniques et financiers seront prises en faveur des transporteurs pour renouveler leur parc automobile vétuste. Le transport pour compte propre et compte d'autrui seront rétablis. Un texte réglementaire fixant l'activité du commissionnaire et d'auxiliaire de transport sera réactivé de manière à favoriser une meilleure organisation du secteur. Concernant les conditions d'accès à l'exercice de la profession, la responsabilité, le droit et les obligations résultant de la fonction de commissionnaire en transport (intermédiaires ou samsara), un décret sera pris incessamment par le gouvernement. Dans le cadre du processus d'assainissement, la fiscalité sera modernisée et rendue obligatoire en 2006. Actuellement, le secteur est peu fiscalisé. Ainsi les entrées fiscales sont très faibles. Le contrôle technique sera aussi rendu effectif. Le rajeunissement du parc automobile confronté à un problème de vétusté et de disponibilité sera de mise pour résorber la surcapacité actuelle. D'ailleurs, sur les 1000 camions évalués en 1997 (600 de 30 tonnes, selon une étude sectorielle et économique du secteur des transports réalisée par la Banque mondiale en Mai 2004), seuls 2% étaient neufs, le reste avait une moyenne d'âge de 12 ans et 86% étaient de même marque.

Une concertation avec les professionnels du secteur sera engagée à travers la commission nationale des transports. Tombée en disgrâce, la commission nationale des transports

rouitiers constituera une "soupape de sécurité" et sera composée de l'administration (tous les ministères concernés par l'activité) et des représentants des organisations professionnelles. Les points de vue de ces derniers seront pris en compte. Et l'administration aura à répondre à leurs sollicitations. Cette commission jouera un rôle consultatif important mais aussi, celui de commission d'appel souligne le directeur des transports, Mohamed Ould Mohamed Lemine.

Ses avis seront pris en compte avant toute adoption d'une réglementation sur les coûts des transports. Elle sera un organe de concertation entre l'administration et les professionnels des transports.

Une structure provisoire (de 3 à 6 mois) assurera la période transitoire de mise en œuvre du processus d'assainissement. Elle aura à étudier les recours des transporteurs, délivrera les autorisations de transport qui seront obligatoires. Par ailleurs, le ministère de l'Équipement et des transports et celui des finances auront à définir de nouvelles taxations sur les véhicules pour alimenter le trésor public et la caisse de compensation qui financera le transport scolaire.

La direction des transports sera restructurée pour lui permettre de jouer son rôle de régulateur. Elle sera également dotée de ressources humaines afin de mieux cadrer avec son nouveau statut.

De leur côté, les transporteurs et leurs organisations se doivent de préparer et d'encadrer leurs adhérents afin qu'ils soient au diapason de nouvelles évolutions du secteur.

La loi d'orientation générale (programmée en octobre prochain) qui précisera l'organisation des transports routiers sera adoptée par le gouvernement après son passage au Parlement.

Le plan d'action de la réforme prévoit la suppression du bureau national des transports qui sera remplacé par une structure transitoire devant

avoir une année d'existence cette structure regroupera les opérateurs, la société civile et peut-être les partenaires au développement.

Durant toute son existence, le BNT n'a été en réalité qu'un appendice de la FNT. Son président n'avait que de fonctions symboliques. Malgré ses prérogatives, Ahmed Ould Keïthel était dans l'impossibilité d'exercer ses fonctions, reconnaît Marcel DesSenne, consultant de l'Union Européenne.

L'appui institutionnel prévoit une formation professionnelle des opérateurs et une aide à une remise à neuf des véhicules. Mais aussi la création de nouvelles gares routières. Dans le cadre du renforcement de la sécurité, un centre de contrôle technique sera créé.

Enfin, les "bons de sortie", véritable calvaire des transporteurs en raison de la sévérité du système de contrôle à la gare routière et aux barrières de contrôle de police et importante source de revenu de la FNT, seront supprimés.

Quoi qu'il en soit, avec l'entrée en vigueur de cet arsenal de mesures, c'est la fin de l'époque FNT qui, grâce à l'immense trésor de guerre accumulé sur le dos des transporteurs, qu'ils soient ou non adhérents et même des usagers, a surtout su se substituer à l'autorité publique. Beaucoup de transporteurs s'interrogeront sur les chemins que pourraient prendre les montants faramineux perçus sur eux depuis des lustres. Devant son échec patent à réorganiser le secteur des transports, la fédération nationale des transports n'a cessé, au cours de ces dernières années, de multiplier les postes de collecte pour de nouvelles taxes, et avec la bénédiction de l'État, pour préserver ses intérêts (et ceux de ceux qui y trouvent leurs comptes) et son monopole.

THIAM MAMADOU

Un séminaire sur le libéralisation effective (ce qualificatif volera en éclats sur les banderoles confectionnées à cet effet) de transports terrestres s'est tenu le 11 juillet dernier à Nouakchott. Organisé par le ministère de l'Équipement et des transports, en collaboration avec l'Union Européenne, cette rencontre a regroupé les responsables des différentes fédérations (Mehdi O' Sidi Mohamed GMT, FNT Sejjad O' Aheidna, GTU Mamouni O. Mokhtar M'bareck, entre autres), la Société civile et la presse.

La mise en œuvre du plan d'action du secteur des transports, financée à hauteur de 88 millions d'euros, a été abordée par les participants. Un diagnostic sombre de la situation de transports a été dressé. Tout comme l'étude des coûts des transports routiers, très élevé en Mauritanie, 40 fois plus chers au Sénégal et au Mali, selon Marcel DesSenne l'un des consultants mandatés par l'UE ; l'étude du cadre organisationnel, l'impact négatif du tour de rôle qui demeure très contraignant de l'avis de Abdelatif Ba Tagi, l'autre consultant abordant le diagnostic de réformes retenues, il en appellera à la liberté totale d'accès à la profession de transport. Il dira, dans son exposé que l'offre de transport en Mauritanie est fortement excédentaire. Comme un hôte en agonie qui ne cesse de se débattre, selon les dires d'un confrère, la FNT a été fortement représentée à ce séminaire pour peser lourd, alors que la réforme devenue inéluctable, lui fera perdre ses avantages telles les taxes qui n'ont jamais été reversées au budget national.