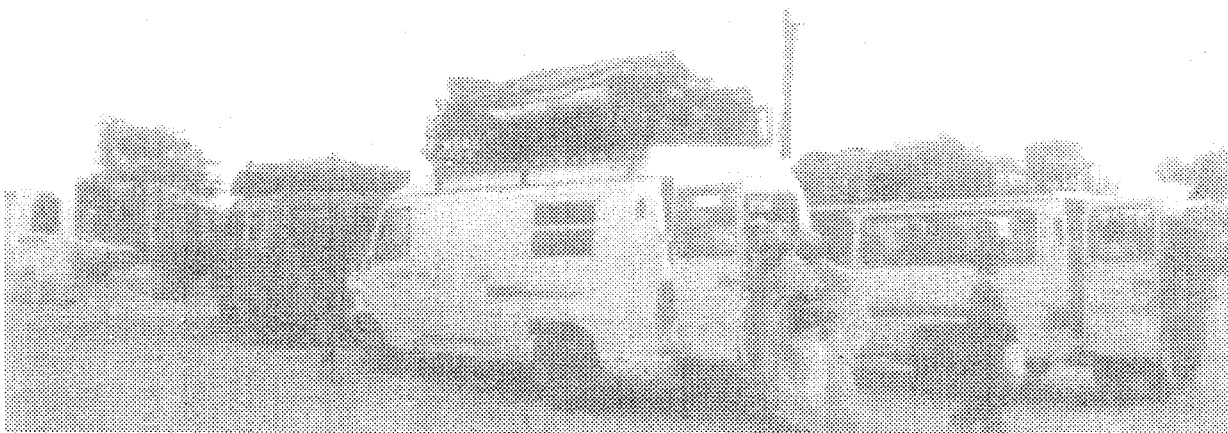


SECTEUR DES TRANSPORTS TERRESTRES EN MAURITANIE

La dernière croisade de Sejad

Le président de la Fédération Nationale de Transport, et "chef" du Bureau National des Transports, M.Mohamed Sejad Ould Abeidna est aux abois ! Le 15 juin 2004, il a adressé une correspondance au ministre de l'Équipement et des Transports à l'effet de rejeter la demande d'adhésion formulée par les présidents de fédérations concurrentes au sein du BNT. L'organisation par la Banque Mondiale d'un séminaire sur les transports le 9 juin 2004, boycottée par la FNT, a servi de déclic aux responsables syndicaux.



Gare routière du Ksar : Ici, c'est la loi du «rang» et du «bon de sortie» sous la férule des agents de la FNT qui veillent au grain...

Sejad Ould Abeïdna ne veut pas des autres fédérations de transport dans le BNT (Bureau national des transports)! La semaine dernière, il s'est de nouveau opposé à leur adhésion. Ainsi, la FNT de Sejad souhaite conserver son monopole sur un secteur qui a jusque-là ignoré l'option libérale du pays en matière de transport! Partant, la puissante fédération continue de gérer seule le budget prévisionnel de 10 milliards du BNT. Dans sa lettre adressée au ministre de l'Équipement et des Transports en date du 15 juin 2004, Sejad Ould Abeïdna, suggère à la tutelle de procéder à un décompte du parc automobile, afin d'évaluer les capacités des différentes fédérations, et partant, celles susceptibles de siéger à ses côtés. La lettre est accompagnée d'une "Note verbale" où la FNT, sous prétexte de faire la lumière sur les problèmes de transport en Mauritanie, plaide pour sa chapelle. Elle soulève certes la vétusté du parc automobile, engendrée par une déficience institutionnelle dans l'importation de véhicules à usage de transport public, mais elle déplore aussi la non application des arrêtés 219 et 220/90 CN organisant le fret à Nouakchott, notamment les éléments d'identification des véhicules. La FNT dénonce également ce qu'elle appelle la concurrence déloyale de la SONIMEX et du CSA qui lui "volent le pain de la bouche" en acheminant par leurs propres moyens les aides et secours destinés aux zones en crise. «Elle ne tolère pas qu'un véhicule, même humanitaire, ne roule

"sans cracher dans son insatiable ciboire"» soulève un expert du secteur des transports.

Et pour finir, elle se dévoile. À elle seule, la FNT supporterait plus de 2 milliards d'UM annuels de frais de scolarité! Tout comme elle couvre 70% du transport de bétail et 40% de celui des denrées! Pour les observateurs avertis, la FNT générerait plus de 10 milliards annuels dès lors où elle parvient à supporter, sans dommages, le manque à gagner des transports des élèves, des denrées et du bétail. Et les analystes de se poser des questions sur les charges du BNT, étant entendu que Sejad reconnaît que tous les frais sont supportés par la FNT!

Par ailleurs, avec l'aide de la puissance publique et une mainmise totale sur le BNT, la FNT a toujours imposé son diktat à tous les acteurs du secteur, au mépris des textes sur la libre-concurrence, notamment le décret 98-48 du 18 juin 1998 fixant les conditions d'exercice de la profession.

Pendant plus de deux décennies, la puissante fédération règne en maître absolu sur le transport terrestre, par le biais d'une gestion basée sur le système de contrôle à la gare routière, celui du "tour de rôle", du "service payé", du "bon de sortie"...des ressources financières énormes qui échappent en grande partie au Trésor Public et aux usagers. Et un prix de transport des plus élevés au monde.

Lors du séminaire organisé le 9 juin 2004 à l'hôtel Mercure, un diagnostic sans complaisance a été dressé sur l'état du transport en Mauritanie, en

présence du conseiller du ministre de l'Équipement chargé du transport, M. Tijani Ould Boilil, du chef de mission du secteur transport au sein de la Banque Mondiale, des opérateurs concernés et des fédérations de transport (FTM, MTE, FGTP et GMT) mais sans l'ombre d'un seul représentant de la FNT.

Le transport terrestre en Mauritanie souffrirait ainsi selon les experts de la vétusté du parc automobile, d'un problème de surcapacité, de la taille des entreprises de transport, d'un manque de compétitivité et de spécialisation, de la position dominante de la FNT et du manque d'appui à l'exercice de la profession.

Les solutions proposées sont multiples. Il s'agit d'abord de faire la revue de la réglementation existante, en mettant fin au système BNT/FNT et en supprimant le système inique imposé aux transporteurs, de casser le monopole de la FNT en appliquant les lois sur la libéralisation du secteur, d'améliorer l'adéquation entre l'offre et la demande, d'identifier un mécanisme de financement juste pour assister l'industrie de camionnage par la professionnalisation des acteurs et l'accès au crédit.

Les recommandations et diagnostics dégagés au terme du séminaire du 9 juin, connaîtront-ils le même sort que les esquisses de solutions qui les ont précédées, et qui se sont brisées sur la cuirasse blindée de la FNT?

Cheikh Aïdara