

COOPÉRATION UNION EUROPÉENNE-MAURITANIE

L'épineux dossier du transport routier

Parce qu'il constitue le point nodal du développement et l'outil essentiel pour la lutte contre la pauvreté, le secteur des transports, terrestres notamment, représente un axe prioritaire de la coopération Mauritanie-Union Européenne. Objet de plusieurs études, il reste réfractaire à toute réforme. La stratégie engagée en Mauritanie viendra-t-elle à bout du statu quo ? Enquête.



Siège de la Commission Européenne à Nouakchott

La relation Union Européenne-Mauritanie (vieille de 47 ans), à l'image de la coopération Europe-ACP (Afrique-Caribbes-Pacifique), connaît un tournant historique depuis les Accords de Cotonou du 23 juin 2000. Un partenariat axé principalement sur la lutte contre la pauvreté et l'atténuation des effets de la mondialisation.

En Mauritanie, la stratégie communautaire cible d'abord le secteur des transports, principal domaine de concentration et point de passage obligé du Cadre Stratégique de Lutte Contre la Pauvreté (CSLP) et des Objectifs du Millénaire pour le Développement.

85 % de l'enveloppe «A» du 9ème FED, environ 88 millions d'Euros destinés à la Mauritanie, iront au secteur du transport, conformément au Programme Indicatif 2001-2007 et aux objectifs de lutte contre la pauvreté. Or, la croissance économique du pays est handicapée par la caractéristique des infrastructures de transport, leurs répercussions négatives sur les conditions de vie des ménages et l'accès aux régions productives.

Réflexion

La complexe restructuration du transport terrestre en Mauritanie, transparaît dans les analyses de la Banque mondiale. Il s'agit du Rapport Baylatry (février-mars 2003), qui aboutit aux mêmes conclusions que celles de la mission d'assistance ponctuelle et du Bureau d'Études américain Jacobs & Associates. Casser d'abord le monopole de la FNT qui s'est accaparée de toutes les activités de groupage et d'affrètement, annihilant le rôle des commissionnaires de transport (transitaires notamment) dont l'activité est perturbée depuis 1990. Supprimer ensuite le Bureau National de Transport (BNT) et interdire le système du tour de rôle dans les gares routières. Recommandations reprises dans la stratégie des Transports Union Européenne-Mauritanie.

Si des résultats positifs dans ce partenariat sont atteints dans le cas de l'Entreprise Nationale d'Entretien Routier (ENER), le secteur des transports reste imperméable aux réformes. Concernant l'ENER, chargée d'entre-



Les gares routières (ici au Ksar) au coeur de la réforme

tenir le faible réseau existant (20% de routes bitumées), toutes les conditions sont satisfaites, comme en témoigne le Conseiller technique, M.Teyib : « nous en sommes au 2ème Contrat-Partage État-ENER (2004-2006) après le succès du premier (2001-2003), affirme-t-il. Toutes les mesures pour la restructuration de l'entreprise sont effectuées : départ volontaire, réforme de la direction du matériel, organigramme. Le budget est régulièrement mis en place. Il s'élève à 6.992 millions d'UM pour 2004-2006, avec un apport mauritanien de 2.400 millions d'UM, le reliquat constituant la contribution de l'Union». Et M.Teyib de poursuivre : « nous sommes satisfaits de l'appui européen, surtout les garde-fous dans le contrôle de la gestion des finances, malgré la lourdeur qu'ils entraînent pour les décaissements ».

Difficile libéralisation

À la faveur du Décret 98/48 du 18 juin 1998, portant libéralisation de l'activité des Transports publics en Mauritanie, des initiatives privées tentent de casser le monopole de la Fédération Nationale du Transport (FNT) exercé depuis 1995. Profitant de l'espace de liberté, des associations voient le jour. C'est le cas du Groupement Mauritanien des Transporteurs (GMT) de Mehdy O. Sidi Mohamed, de la Fédération des Transporteurs de Mauritanie (FTM) de Mohamed El Hafedh O. Sejad, de la Fédération Générale des Transporteurs de Mauritanie (FGTP) de Dah O. El Vally, de la Mutuelle des Transporteurs Urbains (MTE) de Mohamed Lemine O. Hadramy et du Groupement des Transporteurs Urbains (GTU) de Mamouny O. Mokhtar MBareck. « Notre euphorie sera de courte durée », souligne Mehdy. Le BNT créé dans la

foolée, par arrêté 757 du 18 octobre 1998 portant création et organisation des gares routières, donne à la FNT plein pouvoir pour contrôler l'activité de transport sur le territoire national». Ainsi, selon les responsables syndicaux, « le BNT, présidé par un fonctionnaire du Ministère de l'Équipement et des Transports devait en principe regrouper toutes les fédérations reconnues. En fait, tel ne fut pas le cas. Le gestionnaire du BNT et ses associés, forts de l'appui de la puissance publique, se sont emparés de l'outil pour assooir leur dikat, remettant en cause la libéralisation annoncée ».

Démission

La lutte inlassable des autres fédérations nationales reconnues, buttera ainsi sur l'impuissance des autorités concernées à appliquer leur propre réglementation. À la Direction des Transports, la démission de la tutelle est évidente. Pour M.Lam, directeur adjoint des Transports « nous ne maintenons plus le dossier du transport terrestre depuis qu'un Bureau National a été créé. Seuls les responsables de cette structure, le gestionnaires ou le président, peuvent édifier sur la situation ». Le Président du BNT est encore plus énigmatique. En effet, M.Ahmed O. Keibel, cadre au ministère des Transports reconnaît : « je ne connais rien de cette structure bien que je la préside. Mon rôle est purement symbolique. Il consiste à diriger les réunions, ni plus ni moins. J'ignore tout de l'organisation du transport en Mauritanie et de son fonctionnement. Seul le gestionnaire maîtrise le dossier ».

L'emplacement du BNT, logé dans les locaux de la FNT à Teyarett, donne un aperçu sur la mainmise totale de cette dernière sur le bureau national.

Où passe le magot ?

Avec ses 11 bureaux installés sur l'ensemble du territoire national et un personnel de main estimée à 14.000 employés, le BNT-FNT gère sans partage un parc d'environ 60.000 véhicules toutes catégories confondues. Entre 1995 et 2004, la FNT, créée en 1995 et reconnue officiellement en novembre 2004, a collecté pour le compte du BNT, selon un rapport publié en 2004, 27.131.301.900 ouguiyas de recettes, dont 137.520.000 UM de fret annuel, 672.480.000 UM de taxes sur le transport inter-urbain de personnes et 589.896.000 UM de transports de marchandises et autres produits. « Alors que 70% de ces recettes doivent être destinées aux infrastructures routières et 30% contrôlées par la tutelle, la gestion de ces fonds gardés à la BNM et non au Trésor Public, reste entourée de

Par contre, les acteurs au niveau des gares routières, Ksar, Teyarett et PK 8, sont prolifiques. Là, on est au coeur de la réalité. Chauffeurs, « Cockseurs » et responsables de section de la FNT et du BNT se bousculent pour dénoncer les exactions et porter la contradiction. Parlant au nom des chauffeurs, Body O. Beïhya affirme : « la direction des Transports est inexistante pour nous. Le Ministère de tutelle aussi. Cela fait 20 ans que je suis dans le transport, jamais un responsable administratif n'est venu dans une gare routière s'enquérir des problèmes. Nous n'avons aucune structure de crédit, alors que nous sommes un foyer de pauvreté en Mauritanie. Chaque transporteur supporte deux ou trois familles et ne dispose d'aucun recours en cas de maladie ou d'invalidité ».

Tous nourrissent l'espoir de voir se concrétiser la réforme du secteur.

Écrasés par le poids des taxes et de la corruption, les transporteurs se plaignent de la désorganisation qui les maintient dans la misère : concurrence déloyale des « clandestins », bons de sortie, rackets, cherté des pièces de rechange... « l'attention qui nous est accordée par les autorités est en deçà de notre apport dans le développement socio-économique du pays » poursuit Body.

« Pourtant, la suppression du BNT et son remplacement par une Direction Générale des Transports étaient annoncés lors du Conseil des Ministres du 24 octobre 2004, mais le couple BNT-FNT continue de contrôler un secteur qui gère 98% du transport de personnes et 80% des marchandises » constate un syndicaliste.

En 2004, une communication conjointe, ministère de l'Équipement et des Transports-ministère des Affaires Économiques et du Développement, dénommée « Plan d'action pour la consolidation de la libéralisation du secteur des transports routiers » reconnaît les creux liés à la non application des textes. Le principal obstacle à la réforme reste cependant la vétusté du parc automobile (98% des véhicules ont plus de 12 ans). « Le système du rang ne pourra être interdit que lorsque les partenaires au développement acceptent de financer le secteur, permettant aux professionnels de soutenir la concurrence. Sinon, jamais nous n'accepterons de supprimer le tour de rôle comme l'exige l'Union Européenne » affirment les transporteurs.

Procédant par approche participative, comme en témoigne la dernière rencontre en avril 2005 entre experts européens et responsables de fédérations reconnues, l'intervention de l'Union Européenne dans le domaine des transports devrait permettre une meilleure liaison à l'intérieur du territoire national, la diversification de l'économie, le développement des activités agricoles et d'élevage, le développement des échanges, l'allègement des coûts de facteur de production, un meilleur accès aux services sociaux de base et une meilleure intégration régionale, entre autres.