

Réorganisation des L'Etat ira-t-il

En reconnaissant à nouveau, comme en 1998 que "la politique des transports routiers des biens et des personnes doit reposer sur le respect du droit de l'usager de se déplacer en liberté et d'en choisir les moyens", les ministres du Gouvernement en charge du secteur avaient précisé comme pour atténuer leurs propos que "les opérations de transport doivent permettre une juste rémunération des prix et que l'élaboration de la réforme et sa mise en œuvre de doivent être assurées conjointement par l'Etat et les autres intervenants". On espère que ce ne sera pas là un retour au "système institué autour du BNT" ou d'un autre système tout autant imparfait. Ainsi, la nouvelle réforme tout en insistant sur le respect effectif des conditions d'accès au métier de transporteur et la réglementation de la profession, va proposer que la Direction des Transports Terrestres (DTT) dépendant du ministère de l'Équipement soit érigée en Direction Générale des Transports Terrestres (DGT) qui sera dotée de l'expertise et de pouvoirs de régulation pour garantir une libéralisation effective des activités du transport.

Et il faudra attendre, la fin de l'année 2006, pour voir se concrétiser, des mesures allant dans ce sens. Dans l'immédiat, il n'est proposé au Gouvernement que des actions vagues portant sur les conditions d'accès et d'exercice de la profession de transporteur grâce à l'instauration de critères portant sur la capacité financière et professionnelle des postulants et les obligations et responsabilités des transporteurs. Pour le reste, il va falloir attendre. Entre-temps, avant juin 2005, il est question de la mise place d'une législation sur les transports routiers ainsi que des textes confirmant la liberté d'exercice du transporteur pour compte propre. Aucune date butoir ne sera fixée cependant, au terme de cette communication, sur la revue des compétences des institutions intervenant dans le secteur des transports, la mise en place de procédures de délivrance des licences de transport, d'une structure de concertation entre l'Etat et les organisations professionnelles, de l'élaboration d'un code de la route et du renforcement du contrôle du respect du code de la route. Peut être que cela se fera après la restructuration de la Direction des Transports Terrestres (DTT) en Direction Générale des Transports Terrestres et Routiers (DGTTR). Une restructuration qui se fera à une vitesse de croisière cette fois, parce qu'elle est prévue au mois de mars 2005. D'immenses défis attendent cette nouvelle direction générale qui sera dotée de gros moyens. Ils vont de la mise en place d'une structure de contrôle technique des véhicules, au renforcement des règles de contrôle des charges, à la révision des conditions d'attribution des documents du transport, à l'informatisation de leur procédure de délivrance, à la formation des organisations professionnelles et à la collecte et la centralisation des données statistiques sur le secteur. Mais en attendant la création de cette super-structure, le secteur va rester ce qu'il est : Une caverne d'Ali Baba ! D'ailleurs, pour s'en rendre compte lisez, les interviews qui suivent.

Interview avec Ahmed Ould Brahim, Secrétaire Général de la Fédération Nationale des Transports

"Nous sommes de simples citoyens, nous ne sommes pas l'Etat"

Nouakchott-Info : Il y a un sentiment général que la Fédération Nationale des Transports est un instrument au service d'un lobby dont vous êtes en tant que Secrétaire Général de cette fédération considéré comme membre.

AOB : Je vous remercie de m'avoir donné l'occasion d'éclairer l'opinion sur ce qu'est la Fédération Nationale des Transports (FNT). La FNT qui défend l'intérêt des transporteurs et une fédération comme toutes les autres. Elle a été créée à la même époque que les autres fédérations. En 1989, le pays avait connu beaucoup de problèmes. A l'époque les moyens de transport appartenaient essentiellement à l'Armée qui convoyait l'aide alimentaire notamment. Pour le transport inter et intra urbain il y avait le STPN. Donc il y avait un problème de transport aussi bien à Nouakchott qu'entre les différentes villes du pays. Et même au niveau des capitales régionales, des villes comme Sélaby souffraient d'un isolement quasi total.

L'Etat avait donc décidé de réorganiser le transport et c'est dans ce cadre qu'un groupe de transporteurs a pris l'initiative de créer la FNT qui, peut être, au départ, ne respectait pas les voies du libéralisme mais permettait au moins aux transporteurs de s'organiser. Aujourd'hui, la FNT offre aux citoyens divers services sur l'ensemble du territoire national. Elle a œuvré dans la sens d'une baisse des prix du transport. Seulement il faut reconnaître que la situation du transport interurbain est mauvaise et la FNT n'a pas pu l'organiser et d'ailleurs cela n'est pas de notre ressort mais de celui de l'Etat. Nous sommes de simples citoyens, nous ne sommes pas l'Etat. D'ailleurs nous demandons à l'Etat de nous orienter et de nous aider à tout organiser. On demande par exemple qu'on mette en place des feux rouges au niveau des avenues de Nouakchott et qu'on aménage des stations pour nos minibus. Ça on le crie sur les toits ! On sait que Nouakchott était prévu pour abriter seulement 10.000 personnes et le plan directeur de la ville n'était aménagé qu'en partant de ce postulat. Aujourd'hui, la FNT est la seule structure qui regroupe l'ensemble des composantes du secteur du transport et qui a des représentations sur l'ensemble du territoire national.

NI : En 1998, il y a eu une tentative de réorganisation du transport avec la création du Bureau National des Transports mais ce dernier a été pratiquement absorbé par la FNT qui a supplanté ainsi l'Etat dans sa tentative de réorganiser le secteur.

AOB : Le BNT a effectivement été mis en place par l'Etat pour jouer un rôle d'arbitre en réglementant le transport, mais il se trouve qu'il y a plusieurs fédérations dont la FNT. Et elle a le plus grand poids au sein du conseil d'administration. Il est donc tout à fait normal qu'elle ait un droit de regard sur le secteur. Toujours est-il que la loi n'avait peut-être pas prévu ce cas de figure mais la FNT est celle qui compte le plus d'adhérents et qui a le plus de moyens.

NI : Parlons un peu de loi. Ces augmentations régulières sur les bons de sortie et autres taxes sont-elles prévues par les textes ?

AOB : S'agissant des prix, il y a deux catégories. Il y a le prix du transport des marchandises qui est régi par l'arrêté 210.90 et l'arrêté 955 de 2004. S'agissant des bons de sortie, leur tarif est fixé par la loi et la FNT n'est pas habilitée à le modifier et il y a une contrepartie versée au BNT. Seulement les adhérents de la FNT versent parfois des contributions volontaires et qui ne sont pas obligatoires. Elles sont destinées à nous aider dans le fonctionnement de notre structure. En guise d'exemple à la création de la gare routière, le bon de sortie était de 2.000 UM pour les poids lourds et 1.000 UM pour les autres. Les transporteurs ont contribué souverainement en donnant qui 100 UM qui 200 UM ce qui nous a permis d'ériger le complexe que vous voyez. Et d'ailleurs la construction n'est

pas encore terminée car il était prévu de construire une mosquée, un hôtel, des douches publiques, etc. Donc nous, on n'augmente pas les bons de sortie et ce n'est pas de notre ressort mais il arrive qu'on demande à nos adhérents de nous aider et c'est tout à fait légitime. Et cela se fait au niveau de toutes les fédérations.

NI : Ce complexe appartient-il à la FNT ou est-il une propriété privée ?

AOB : Ce complexe n'appartient pas à la FNT. C'est un bien public. C'est l'Etat, la Mairie notamment sur proposition de la Primature qui avait pris l'initiative de transporter la Gare qui était à El Mina. Ce déménagement est causé par la forte humidité de l'ancienne gare d'El Mina et avait été effectuée sur la demande des transporteurs. Et sur proposition de l'Etat on leur avait demandé de choisir un terrain approprié et le choix s'est porté sur Dar Naïm. De ce fait, un contrat de cession pour une durée de 25 ans a été conclu avec l'Etat. Et avec la contribution des transporteurs à hauteur de 950 UM par personne et celle des hommes d'affaires on a pu créer cette gare.

NI : On dit que la FNT fait des recettes quotidiennes faramineuses aussi bien à Nouakchott que dans les wilayas. Ne pensez-vous pas que l'Etat, le citoyen et le transporteur doivent être édifiés sur l'utilisation de cette manne ?

AOB : Au niveau de la FNT, nos seules recettes sont ce qu'on appelle les participations bénévoles de nos adhérents. Certains le font, d'autres pas. Par ailleurs, au niveau de Nouakchott, vous remarquerez qu'aucune voiture n'a le droit de circuler sans avoir payé très tôt les 200 UM à la Police. Il s'agit là du service payé qui avait été prévu par une loi de 1970 et c'est la Police qui bénéficie de cet argent. Ces dernières années, nous avons décidé de tout réorganiser avec la Police. Avec 9 moughataa, le service payé s'élève quotidiennement à 1.800 UM à raison de 200 UM par moughataa. Et aujourd'hui, il y a 18 commissariats. La note n'aurait dû être salée pour nos transporteurs. C'est pourquoi nous avons proposé de s'occuper de la collecte du service payé et à la fin de chaque mois on verse à chaque Commissariat de Police son dû. Il y a une somme fixe qu'on doit verser à la Police. Si les recettes n'atteignent pas ladite somme on est obligé de la compléter sur nos frais et s'il y a des marges de plus, elles nous reviennent. Maintenant il y a eu le BNT et la FNT ne peut plus faire de tels contrats et il y a aussi des voitures appartenant à d'autres fédérations ce qui complique les choses. Les fédérations c'est comme les partis politiques, la Presse. Il y en a qui existent et il y en a qui sont inexistantes. Maintenant avec l'accord de tous, c'est le BNT qui organise tout. Tout ça c'est dans l'intérêt du transporteur. Donc quoiqu'on dise la FNT défend l'intérêt supérieur des transporteurs et c'est dans ce sens qu'il faudrait comprendre sa collaboration étroite avec la Police. Tout le reste n'est que calomnies.

NI : Vous avez reconnu tout de suite qu'il y a plusieurs fédérations mais pourquoi donc aucun transporteur même non affilié à votre fédération ne peut sortir de Nouakchott sans un bon de sortie FNT ?

AOB : Le bon de sortie de la FNT ça n'existe pas. Il y a un bon de sortie du BNT qui est une administration à part dotée de tous les moyens. Donc c'est le BNT qui donne l'autorisation et non la FNT. Il est vrai qu'elle a le gros des moyens et qu'elle a réalisé beaucoup de choses dans le passé. Annuellement, elle supporte 2,9 milliards d'ouguiya pour le transport des étudiants.

NI : Mais l'Etat lui verse en contrepartie 5,7 Millions d'ouguiyas annuellement.

AOB : Mais voyez la logistique que la confection des cartes de transport demande. Combien de bureaux on ouvre ? Combien de fonctionnaires on mobilise sans compter le matériel, etc. C'est des dépenses énormes.

NI : Que pensez-vous de la dernière communication présentée en Conseil des ministres sur la réorganisation du secteur ?

AOB : Nous sommes très contents de cette communication qui vise à organiser le transport terrestre qui en avait tant besoin. La FNT a beaucoup réalisé en disponibilisant les moyens nécessaires mais malheureusement l'organisation ne suivait pas. La direction du transport terrestre est quasi inexistante. En dehors du chef de service il n'y a qu'une seule personne. On n'a aucun expert en la matière et on comptait jusque-là sur l'expertise étrangère avec des spécialistes de la Banque Mondiale qui venaient ici pour passer deux ou trois jours en vue de faire des études et des évaluations. Il n'y a donc pas de structures appropriées. Regardez par exemple dans le domaine de la pêche vous avez des dizaines de services rien que pour la pêche traditionnelle. La FNT est pour tout ce qui est de nature à développer le transport.

PROPOS RECUEILLIS PAR IOM



Transports Terrestres

jusqu'au bout ?

Entretien avec Mehdi Ould Sidi Mohamed, Secrétaire Général du GMT

"La FNT cause du tort aux transporteurs, aux commerçants, aux consommateurs et à toute la Nation"

NI : Comment va la cohabitation entre la FNT et les autres fédérations au sein du BNT ?

MOSM : Aucune fédération n'a été représentée dans ce Bureau National du Transport (BNT). C'est son gestionnaire M. Séjad qui a tous les pouvoirs. C'est lui l'ordonnateur du budget. C'est lui qui recrute. C'est lui qui licencie. C'est lui qui élabore le budget. C'est lui qui fait tout. Le BNT dans l'arrêté 757 a prévu que la collecte des fonds se fasse après l'ouverture d'un livre comptable parafé par le Tribunal du commerce ou par quittance à souche, parafée par le tribunal du commerce sur toute l'étendue du territoire national. Ce qui n'a jamais eu lieu. Le Tribunal n'a jamais coté un livre. Les quittances sont faites sur demande de l'un des agents de la FNT. Parfois à l'intérieur du pays, il n'y a pas de quittances mais des carnets et papiers volants qu'on donne avec cachet de la FNT. Donc le budget n'est pas contrôlé. Deuxième remarque, l'arrêté 757 a prévu que 70% du budget du BNT sont consacrés au fonctionnement des gares routières et 30% mis dans un compte bancaire ouvert et géré par le ministre de l'Équipement et du Transport pour l'entretien routier. Depuis la création du BNT, nous ne connaissons pas ce qui s'est passé pour ces fonds collectés. On sait qu'ils sont répartis entre la FNT et la Police. Ce qui est réservé à l'entretien routier on ne sait où il va ? Car le ministre de l'Équipement nous a avoué à plusieurs reprises qu'il ne reçoit annuellement qu'environ 1 million et un million deux cents mille ouguiyas pour l'entretien routier. Alors que suivant nos estimations, nous pouvons affirmer que les fonds collectés sont supérieurs à 4 milliards par an sinon plus. Actuellement, je suis entrain de faire une étude que je soumettrais aux parlementaires à l'occasion de l'ouverture de la session parlementaire. Plus grave encore, le BNT dans sa constitution actuelle était transitoire et ne devrait durer que deux ans. Il a été mis en place en décembre 1999 et depuis cette date, à nos jours, il n'a jamais été renouvelé. Nous sommes au mois d'octobre 2004 ! Nous avons écrit au ministre de l'Équipement et des Transports, au ministre des Finances, à la Cour des Comptes en demandant un contrôle sur ces fonds qu'on collecte. Et personne n'a agi !

NI : La FNT, c'est tout de même, une organisation, des moyens ?

MOSM : La FNT c'est surtout un monopole qui ne dit pas son nom. Elle devait être un syndicat qui défend les intérêts matériels et moraux des transporteurs. C'était sa mission, mais elle est devenue une entreprise privée et une vache laitière pour son président. Les fonctions à la FNT sont occupées par les parents du président et ses gardes de corps. Les sections qui doivent être présidées par des responsables élus, sont occupées par des personnes nommées par note de service par le Président de la FNT. La FNT n'a pas un rendement réel sur les transporteurs, c'est elle qui fixe les prix, élabore les contrats de transport avec les commerçants, récupère l'avance du transport de la marchandise avec le commerçant qu'elle encaisse pendant trois mois et rembourse après la réduction de ses frais ou taxes au transporteur. Le transporteur est obligé malgré lui de prendre son camion, chercher un crédit pour se ravitailler jusqu'à ce qu'il dépose la marchandise, dont la FNT a déjà encaissé 40 % du prix. Il ne percevra les 60 % restants que lorsqu'il dépose la marchandise à destination. Avant de quitter Nouakchott, il est obligé d'acheter le gasoil de sa poche, d'acheter la nourriture pour son chauffeur et apprenti, de faire tout ce qu'il faut que la marchandise arrive à destination. Les 40 % qui sont dans les caisses de la FNT ne sont remboursables pour la majorité des transporteurs qu'après deux à trois mois. Ceci dit, certains transporteurs à cause de leur lobbyisme reçoivent leur argent le même jour. La FNT ne défend aucun intérêt pour les transporteurs, par contre elle augmente chaque fois les taxes que l'Etat a instaurées par arrêté. Par exemple, pour les camions 30 tonnes, l'arrêté 757 du 18 octobre 1998 a décidé 3 500 UM pour bon de sortie après chargement. La FNT l'a majoré à 4 500 UM. A l'intérieur du pays, c'était 2 000, elle l'a majoré à 3 000 UM. Pour les bus, au lieu de 700 UM pour le bon de sortie, on paye 2 500 UM. Pour les Land Cruiser au lieu de 400 UM, on paye 1 700 UM. Pour les taxis 5 places, transport inter urbain, au lieu



de 400 UM on paye 1 300 UM. Ces montants sont collectés au nom du BNT. L'arrêté 757 du 18 octobre 1998 précise que le BNT est constitué d'un président nommé par le ministère de l'Équipement qui représente l'Etat, 1 haut fonctionnaire, 5 représentants des associations professionnelles et syndicales légalement reconnues. Ce bureau a été taillé sur mesure par la FNT. A sa présidence on a nommé un conseiller technique du ministre, mais qui ne pas d'attribution, sauf pour la convocation d'une réunion ou à donner la parole à l'un des membres. Le gestionnaire du BNT a tous les pouvoirs, c'est M. Sejad Ould Abeidna, le président de la FNT. Sont membres, son premier vice-président, Bouya Ahmed Ould Balla Chrif, Mohamed Lemine Ould Bechir, qui est trésorier général de la FNT, Mamouni Ould Mactar M'Barack qui est conseiller juridique de la FNT, le trésorier du BNT, c'est le secrétaire général de la FNT et qui est le beau fils de Sejad Ould Abeidna.

NI : Pourquoi la FNT clame qu'elle a réussi à organiser le secteur ?

MOSM : La FNT, si vous me demandez comment elle est organisée, je vous dirais qu'elle est tellement organisée mais dans le seul but de servir une seule personne. Elle a ses moyens performants de communication, elle maîtrise les mouvements des véhicules de Bassiknou jusqu'à F'Derik et Keur Macène. Elle connaît le mouvement des voitures chaque jour et elle les poursuit. Si elle veut par exemple imposer une amende à une voiture qui a quitté Bassiknou, elle peut l'immobiliser à Néma ou Timbedra par la force. Son organisation réside dans la démonstration de la force de son président. Personne autre que lui n'ose dire un mot, écrire une lettre ou libérer une voiture. Quand il n'est pas là, tout ce qui concerne la FNT est bloqué en attendant son retour. Il n'y a pas d'attribution pour les autres. Il n'existe pas de vice-président. Il n'y a pas de gestionnaire adjoint pour le BNT. Tout est centralisé.

NI : Comment voyez vous la gestion de la FNT ?

MOSM : Comment elle est gérée ? Je peux vous dire et en toute honnêteté que tous les caissiers de la FNT qui sont à Nouakchott, sont obligés chaque soir de faire le rang devant le domicile de Sejad Ould Abeidna pour lui reverser ce qu'ils ont collecté en main propre. Ils leur dit voilà vous partez voir telle ou telle personne à qui vous devez verser l'argent. Les autres qui sont à l'intérieur du pays versent les sommes collectées en fonction de l'importance des recettes. Si c'est important comme Tintane, Timedra, Magta Lahjar, Kaédi, Rosso, Nouadhibou, c'est par semaine et par l'intermédiaire d'une mission qui se déplace pour amener les fonds qui se trouvent dans l'une de ces villes.

NI : Quelles sont ces taxes collectées ?

MOSM : La FNT et le BNT collectent sur le transport urbain et interurbain. En ce qui concerne le transport urbain, il y a une taxe journalière. Si il y a par exemple des taxis de transport urbain de personnes, chaque taxi paye 200 UM/jour. S'il y a des bennes de livraison 200 UM par chargement, s'il y a des camions qui transportent le sable ou le coquillage 500 UM par chargement et même les citernes d'eau et d'hydrocarbure paient par chargement. Pour le transport interurbain ce sont les bons de sortie. Les camions, les taxis de brousse et celles qui vont vers les marchés hebdomadaires paient des bons de sortie. Le tout est centralisé dans une seule section de la FNT et c'est bien écrit FNT. Mais le représentant de la FNT de chaque moughataa est le représentant du BNT. Actuellement la FNT récupère certaines taxes qui ne sont pas prévues par la réglementation. Elle collecte la somme de 500 UM pour dire que c'est pour les services des Domaines. Elle collecte 500 UM pour dire que c'est pour la Police et elle collecte également 500 UM pour dire que c'est destiné à l'entretien de la gare routière.

NI : Ces taxes sont comptabilisées sur les bons de sortie ?

MOSM : Non ! C'est mis à part. Ces sommes collectées par la FNT notamment celles pour la Police, elle les prend sur toutes les voitures qui sortent de Nouakchott. Et certainement elle les prend dans les autres wilayas. Celles qui sont pour les Domaines même chose. Elle les prend sur les voitures qui transportent de la marchandise ou des

colis et même les bus qui transportent les bagages des personnes. J'ai des spécimens. Pour les minibus qui transportent de la marchandise, elle les oblige à payer la somme de 1.000 UM et il est bien inscrit sur le papier "BNT, frais bagages non autorisés". Je ne vois pas pourquoi ils mettent la mention bagages non autorisés. S'ils ne sont pas autorisés, on ne doit pas prendre des taxes sur quelque chose qui n'est pas autorisé. C'est du vol ! Pour pouvoir collecter plus, ils créent des taxes imaginaires. Pourquoi les Domaines, ne font pas eux même leur collecte ? Pourquoi la Police ne fait pas la même chose ? C'est par l'intermédiaire de la Police que la FNT ou BNT ont pu collecter les fonds. Pourquoi la Police ne collecte-t-elle son dû ?



NI : A qui profite cette malice ?

MOSM : A la personne de Sejad. En plus de ce qu'il collecte, les camions de Sejad Ould Abeidna ne font pas la queue. Les grands commerçants et directeurs de grands établissements commerciaux leurs camions ne font pas la queue. Dès qu'ils viennent, ils ressortent aussitôt. Et ils ne payent pas le bon de sortie. En plus, ils profitent ce qu'on appelle les vivres du Programme Alimentaire Mondial (PAM).

NI : Il n'y a pas d'appels d'offres ouverts à la concurrence pour ces vivres ?

MOSM : Non ! Le contrat est signé directement avec Sejad parce qu'il n'a pas de concurrents et avec le prix qu'il faut. Et c'est Sejad qui va choisir les destinations avantageuses qu'il donne à qui il veut. Et s'ils ne restent que celles qui ne rapportent rien comme Dualata, Tichit, et le Tagant avant, il oblige ceux qui sont en tête du rang à prendre les chargements.

NI : Cela doit occasionner des torts à certains transporteurs ?

MOSM : Le tort est causé aux transporteurs en premier lieu, aux commerçants en deuxième position, aux consommateurs en troisième position et en définitive toute la Nation. C'est toute la Nation qui supporte les conséquences de ces agissements.

NI : Que faut-il faire pour que cela cesse ?

MOSM : Il serait juste de faire une libre concurrence devant les acteurs et les fédérations qui existent dans le transport. Chacune d'elles doit gérer ce qui lui appartient. S'il y a une concurrence juste et loyale, le citoyen est servi.

NI : Mais les autres fédérations sont apparemment des fédérations "certifiables", d'ailleurs la majorité des transporteurs ne se plaignent pas du moment qu'ils adhèrent à 90% à la FNT ?

MOSM : C'est par contrainte que les transporteurs adhèrent à la FNT. Si un camion n'adhère pas à la FNT, il n'aura pas de bon sortie.

NI : Et qu'en est-il de cette destruction de l'environnement à travers les prélèvements sur les carrières de sables situées derrière Les modules de "Las Palmas" ?

MOSM : Oui, c'est la FNT et le BNT. Le contrat avec la Communauté Urbaine de Nouakchott dans ce sens est signé avec la FNT. Le sable, le coquillage qu'on prend c'est la matière première dont le prix revient à la Communauté Urbaine. La Communauté Urbaine depuis Mohamed Mahmoud Ould Aghrabat a signé des contrats avec la FNT et c'est tousjours renouvelé par tous les maires qui ont passé. 400 000 UM par mois. C'est tout ce qu'ils reçoivent. Et ils ne le reçoivent qu'avec six ou sept mois de retard. Alors-que s'il y a un minimum de 1200 bennes qui prennent le sable par jour sachant que trois rotations par benne sont considérées comme un mauvais rendement. Si chaque benne donne 1500UM par jour pour 1200Benneh c'est combien d'argent par jour ?

NI : Plus d'un million d'ouguiyas par jour ?

MOSM : Et quand on le multiplie par 30 jours. Moi je vous dis qu'il y a des camions qui vont plus de 40 rotations par jour dans le cadre de la construction des routes.

NI : Mais la cargaison n'appartient pas à la FNT, que gagne-t-elle donc ?

MOSM : 500 UM par chargement. La commune avait précisé 200 UM par jour. Mais la FNT a exigé 500 par chargement. Et c'est par le biais du BNT évidemment.

PROPOS RECUEILLIS PAR IOM