

# Le débat est encore absent

La classe politique a accueilli avec satisfaction la loi d'amnistie accordée à tous ceux qui étaient poursuivis pour "infractions à caractère politique ou militaire" par l'ancien régime. Les formations politiques ont toutes réagi positivement jusqu'ici aux décisions prises par le CMJD pour pacifier la scène et ouvrir le débat sur les principales questions qui préoccupent et les grands chantiers en construction.

En perspective de la transition, les partis n'arrivent toujours pas à s'entendre sur un consensus minimum autour duquel ils peuvent travailler ensemble pour participer dès le départ à un travail que les commissions interministérielles et techniques ont déjà entamé, il y a plusieurs semaines. Les appréciations sont donc différentes par rapport aux dossiers jugés sensibles et qui constituent "les contours essentiels de la réconciliation nationale". De l'esclavage au passif humanitaire des années 90-91, en passant par les déportés mauritaniens et la constitution, les démarches des uns et des autres sont différentes. L'ordre des priorités aussi. Où en est le débat politique dans tout cela?

Voici un premier tour parmi les formations politiques sur ces questions.

Un mois après leur première rencontre avec le patron du CMJD, les dirigeants des partis politiques, toutes tendances confondues, entament le processus de transition en solo. Aussi, envisagent-ils les différentes étapes de la transition de manière différente.

Pour l'Union des Forces du Progrès (UFP), premier parti à rendre publique une déclaration sur la question, la loi d'amnistie est "un pas qualitatif qui contribue à lever les obstacles et les pesanteurs qui bloquaient le parcours, afin de sortir le pays de la crise et de le mener vers l'adoption de réelles réformes politiques". Cependant, note Moustapha Ould Bedreddine,

vice-président du parti, "nous souhaitons que la question des déportés mauritaniens puisse être intégrée dans l'agenda de la transition, et ce pour une véritable politique de réconciliation nationale". C'est pour lui un problème capital qui doit être réglé au cours de la phase transitoire, car il s'agit de citoyens mauritaniens dont le pays a besoin. "Ils doivent revenir et participer à l'œuvre de reconstruction nationale." Ould Bedreddine souligne également la nécessité de trouver une solution aux atrocités dont ont été victimes les négro-mauritaniens au cours des années 90 et 91.

Cette position est aussi défendue par le président de l'Alliance

pour la Justice et la Démocratie. Tout en se félicitant de la loi d'amnistie, Mody Cissé demande la "réhabilitation à titre posthume des trois officiers mauritaniens exécutés lors du prétendu putsch des négro-mauritaniens en 1987". Pour lui, la question de "la cohabitation entre les composantes nationales" doit être définitivement réglée à travers un forum national à l'occasion de la révision de la constitution prévue dans la phase transitoire. Il faut, dit-il, des "garanties constitutionnelles pour bannir une bonne fois l'esclavage et toutes les pratiques à connotation raciale." Pour Messaoud Ould Boulkheïr, président de l'Alliance Populaire Progressiste, dont la formation

avait fait remarquer au départ que la période de deux ans de transition est "longue", cette période est devenue, compte tenu de l'immensité de la tâche et du travail à abattre, "à peine suffisante" se sont-ils rendu compte dans le parti. Cependant il trouve que si elle est mise à profit pour faire participer tout le monde et faire travailler les commissions techniques de manière efficace, elle pourrait suffire à garantir une transition réussie. Selon lui, l'important n'est pas tant de réviser la constitution en réduisant les mandats présidentiels, mais "de garantir l'unité à travers des équilibres nationaux susceptibles de jeter les bases d'une véritable unité nationale". La question doit être réglée, dit-il en substance, au cours de la transition, au risque de poser des problèmes à l'avenir. Il ajoute par ailleurs

la nécessité de renforcer le caractère "arabe et africain de la Mauritanie" et de garantir par la même occasion le droit à la différence et celui de l'égalité des chances. Messaoud Ould Boulkheïr appelle "à une formule de partage du pouvoir entre l'ensemble africain (non arabe) et l'ensemble arabe". L'élément haratine étant compris dans l'ensemble arabe au sein duquel doit être trouvée, là encore, une formule de partage du pouvoir. La priorité pour les haratines étant, souligne-t-il, "de faire figurer en bonne place "l'inacceptabilité" de l'esclavage à travers des lois et règlements qui punissent cette pratique". Quant au problème des déportés, et surtout le passif humanitaire, le président de l'APP souligne

Suite en page 3.

# La tendance s'accélère

Suite de la Une

Le gouvernement devra examiner et approuver ce mercredi (7 septembre) le projet de décret définissant les conditions d'accès à la profession de transporteur routier, sur la base des capacités financières et des aptitudes professionnelles. Tout comme il est prévu d'élaborer un projet de texte réorganisant le BNT, confirmant la liberté effective de l'exercice du transport pour compte propre. Ce projet suppose le tour de rôle et le bon de sortie et confirme la liberté des usagers et des chargeurs ; le choix des transporteurs. Le scénario de réorganisation du secteur des transports routiers, retenu par le MEI et ses partenaires au développement, a conduit à élaborer, outre les textes, un projet de loi relatif aux transports par véhicules sur route, servant de fondement législatif à l'ensemble de l'édifice réglementaire.

La réorganisation du secteur s'appuie donc sur l'ensemble des projets de textes suivants :

- Projet de loi relatif aux transports par véhicules sur route;
- Projet de décret relatif aux conditions d'accès et d'exercice de la profession de transporteurs de marchandises;
- Projet de décret réorganisant la direction des transports et de la circulation routière.

Le projet de loi présenté comme "Loi d'orientation" dans le scénario a été rebaptisé "projet de loi relatif aux transports par véhicules automobiles sur route" pour bien refléter son contenu. En effet, ce projet n'est pas une loi d'orientation, qui suppose que l'on traite de tous les modes de transports.

Mais un projet de loi servant de fondement législatif aux textes réglementaires nécessaires à la réorganisation des transports routiers. Tandis que le scénario organisationnel retenu prévoit que les organisations professionnelles légalement reconnues joueront le rôle d'auxiliaire de transport à titre transitoire en attendant la montée en puissance de la profession de commissionnaires de transport. Les syndicats professionnels exerçant une activité à but non lucratif de défense des intérêts de la profession et de leurs membres. Cette disposition ne peut figurer dans le projet de décret relatif aux commissionnaires.

Composé de sept chapitres et de 37 articles, le projet de loi relatif aux transports par véhicules automobiles sur route définit,

dans son article 1er relatif aux dispositions générales que "l'exercice de l'activité de transport public terrestre est libre et ouvert, sur l'ensemble du territoire, à la concurrence".

Dans l'article 2, il est proposé des définitions des professions de transporteur public routier, pour compte propre, de personnes, de marchandises et de véhicules. Le chapitre II évoque le service public de transport notamment l'organisation et la promotion du transport des personnes, des biens et des marchandises, les missions dévolues à l'Etat, réalisation et gestion d'infrastructures et d'équipements de transports. Tandis que le chapitre III précise l'exercice des professions de transporteur public de marchandises. Le transport de personnes figure dans le chapitre IV qui, dans un de ses articles, stipule que "le transport privé de personnes est libre et n'est pas soumis à autorisation". Les missions qui incombent à la commission nationale des transports routiers sont incluses dans le chapitre V. Les sanctions et pénalités sont abordées dans le chapitre VI. Et enfin le dernier chapitre évoque les dispositions finales.

## Mesures institutionnelles

Il s'agira ainsi de se mettre en cohérence avec les principes d'ouverture du secteur à la concurrence et à la liberté des prix. La nouvelle stratégie relève de mesures qui peuvent être prises immédiatement sans nécessité de financement. On semble ainsi privilégier la prise de mesures fonctionnelles et institutionnelles.

Le planning de mise en place de la réforme du secteur des transports prévoit l'élaboration d'une loi d'orientation sur les transports routiers (élaboration d'un avant projet, concertation et mise au point de l'approbation). Dans le cadre des mesures réglementaires, un décret de réorganisation de la direction des transports, celui des commissionnaires et l'abrogation des arrêtés instituant le BNT seront élaborés. Un arrêté portera création d'une structure pour la mise en oeuvre de la réforme.

La mise en place des structures provisoires notamment celle de la direction des transports (définition des besoins, recrutement et formation), la cellule de contrôle technique,

la commission nationale des transports, l'appui institutionnel aux organisations professionnelles, les études de fiscalité et de financement du secteur sont également au programme. Tout comme la création de la nouvelle taxe dans le cadre de la loi des finances 2007, le recyclage de la police ainsi que des mesures d'accompagnement au profit de la profession.

Relativement aux transports soumis au tour de rôle (transport portuaire, urbain et transport interurbain), la stratégie entend améliorer le taux de rotation des véhicules en libéralisant le transport via la suppression du tour de rôle. Ce qui permettra au transporteur de rentabiliser son activité. Mais celle-ci sera néanmoins limitée par le jeu de l'offre et de la demande. D'autre part, il permettra, selon l'étude économique des coûts de transports routiers réalisée en juin dernier par Marcel Delsemme, consultant, à l'Etat de prélever l'impôt nécessaire à ses missions envers le secteur.

Le diagnostic actuel du secteur est des plus déplorable. En effet, le problème majeur du transport urbain de personnes n'est pas, dit-on, un manque de rotation, mais une très nette insuffisance de qualité et de sécurité de transport. Les causes en sont une faible rentabilité, une concurrence déloyale, une absence d'aménagement public, un personnel manquant de professionnalisme, une mauvaise organisation de la circulation routière.

L'amélioration du transport urbain de personnes commande des actions en matière de compensation aux exploitants du coût du service public, révisions des tarifs, encadrement et contrôle de l'exercice de la profession, aménagements des points d'arrêt et de terminus, adoption d'un règlement technique des véhicules, contrôles techniques et routiers des véhicules, exigence de qualification professionnelle et formation du personnel d'exécution et exigence de capacité professionnelle minimum des chefs d'entreprises.

## Renforcement du rôle de l'Etat

Dans le sillage de cette nouvelle stratégie, le rôle que l'Etat jouera en tant qu'autorité de régulation du secteur des transports sera rétabli par le biais de l'application d'une réglementation clairement définie et permettant aux autorités de disposer des indicateurs de suivi pour assurer à temps les arbitrages nécessaires et prévenir les conflits d'intérêts. Ce qui passera aussi par le renforcement de la direction des transports. Ce renforcement doit, dit-on, lui permettre de mettre en oeuvre la politique arrêtée pour le secteur et de suivre la bonne application des mesures réglementaires.

Par ailleurs, pour exercer ses missions régaliennes et financer l'entretien de l'infrastructure routière, l'Etat doit disposer, indiquent les experts du secteur, de ressources fiscales supplémentaires. Ce qui nécessite la modernisation de la fiscalité des transports routiers et la création d'une taxe payable par tous les véhicules de transport.

# Le débat est encore absent

Suite de la page 3

re les partis qui constituent les outils du travail politique.

Les Mauritaniens pensent pouvoir brûler les étapes. Ce qui est impossible, constate-t-il. Il faut passer nécessairement par les différentes étapes afin d'aboutir à un objectif donné. L'objectif actuel, précise-t-il, devant être la construction de vrais partis politiques, si on veut travailler autrement que par les méthodes qui ont prévalu jusqu'ici (utilisation des tribus et des notables). Le parti Sawab, assure-t-il, n'a pas de candidat, car il est prématuré d'en parler. Avec le CMJD et l'ouverture de l'espace médiatique, il appelle à dépasser les faux-semblants et les solutions de façade. Car ce qui se présente actuellement, c'est le maximum auquel on pouvait aspirer, c'est-à-dire un pouvoir qui n'est pas candidat et qui veut rester neutre. Objectivement, on ne peut pas ne pas soutenir son programme, dit-il en substance. La priorité pour Sawab est de refaire la constitution. "Puisque ces gens acceptent de nous laisser faire la démocratie, il faut s'occuper du fondamental. Ne pas trop faire de pression, car l'essentiel est de créer une démocratie". Les dossiers sensibles ne devant être ouverts que sous un pouvoir sûr de lui, représentatif et légitime. Ce n'est donc pas prudent de le faire en période de transition. Il est très facile, fait-il remarquer, "de partir d'une injustice qui doit être relevée vers une responsabilisation de toute une ethnie; ce qui pourrait ouvrir la porte à de nouvelles tensions inter eth-

niques".

Par ailleurs, Ould Breïdeleil trouve que les commissions interministérielles doivent faire participer les partis politiques à leurs travaux. Il doit y avoir une concertation pour poser une problématique essentielle: Comment ne pas reproduire et légitimer un nouveau Maaouiya? Est ce que les techniciens qui travaillent posent cette problématique? Le parti Sawab "ne fait pas confiance à leur imagination" pour cela. La constitution de 91 n'est pas seulement perfectible, elle n'est pas du tout démocratique. Et il ne s'agit pas seulement de l'article 104. Il faut répondre à la question de comment créer une démocratie pérenne, un Etat moderne et viable qui possède toutes "les conditions de survie".

### Pas d'accord à la base

Par rapport à la concertation entre les partis, Ould Breïdeleil ne croit pas qu'ils soient en mesure d'être d'accord sur des propositions concrètes. Le parti Sawab ne peut être d'accord avec ceux qui acceptent "d'accorder les pleins pouvoirs à une personne, et c'est fondamental pour notre parti de créer un

mode de pouvoir qui ne permet pas la création des dictateurs. Le système que nous entendons créer ne peut être de type présidentiel au suffrage universel à la française. Car dans un pays pauvre, un tel système conduit nécessairement à la création de dictateurs. Nous voulons concevoir un système avec un président aux pouvoirs limités. Un système avec une proportionnelle intégrale où le président est élu par l'ensemble des élus et où le Premier ministre est désigné par l'Assemblée nationale."

Il apparaît clairement que non seulement les contacts entre les différentes formations politiques sont pratiquement inexistantes, mais que les positions des uns et des autres par rapport aux différents thèmes qui constituent les points focaux de la transition sont différemment envisagées. Les contacts récents entre le RFD et l'UFP, qui veulent associer les autres partenaires, ne cadrent pas forcément avec les positions de certains partis qui rechignent encore à s'engager dans des tractations où la volonté de diriger mine tout espoir d'entente.

**SYNTHÈSE  
BA ADAMA MOUSSA**