

## CASE STUDY

# Mauritanie: ouverture des marchés de transport à la concurrence



## Contexte

- 1 million de Km<sup>2</sup>
- 3 millions d'habitants
- 3.300 km de routes bitumées (dont 1.100 km financés par le FED)
- Transport routier = 80% de la mobilité des personnes + 90% des flux des marchandises



## Contexte du secteur en 2004-5

- Désuétude des textes législatifs et réglementaires
- Monopole du Bureau National des Transports (organisation du tour de rôle)
- Syndicat unique (Fédération National des Transports)
- Surcapacité et vétusté du parc des véhicules
- Faible qualification professionnelle
- Insécurité routière.

## **La réforme: 2004-5**

- Concertation Etat – Fédérations: dialogue, missions conjointes du 28 au 30 Juillet 2005 au Sénégal et du 1er au 2 Août 2005 au Mali.

### **Dispositif normatif**

- 20/10/04 Plan d'action (étude financée par la UE)
- 28/09/05 Arrêté portant création d'un comité de suivi de la réforme
- 08/11/05 Ordonnance portant orientation et organisation des transports routiers,
- 09/11/05 Arrêté supprimant le Bureau National des Transports et ses corollaires,
- 10/11/05 Arrêté relatif aux dispositions applicables au transport routier des personnes et des marchandises pendant la période transitoire.

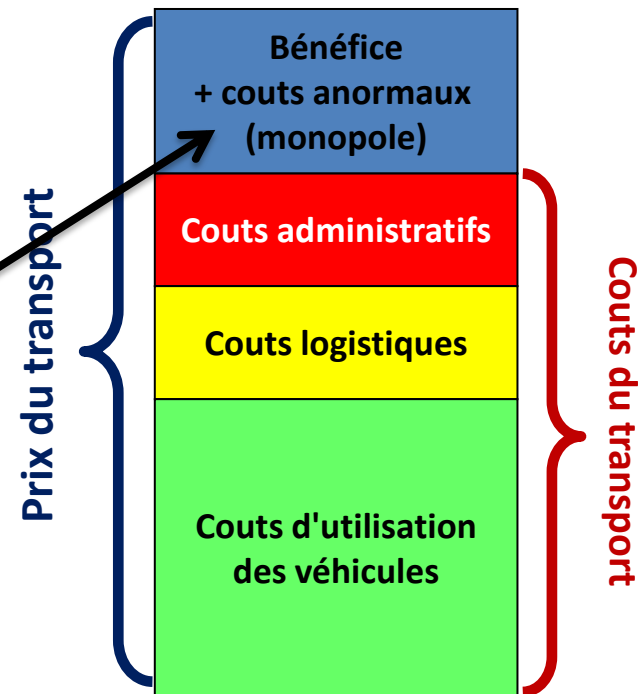
## Contexte politique

- Août 2005> coup d'Etat (application de l'article 96 de l'accord de Cotonou)
  - Mars 2007> élections
  - Août 2008> coup d'état d'Etat (application de l'article 96 de l'accord de Cotonou)
  - Juillet 2009> élections
  - Janvier 2010> reprise de la coopération UE- République Islamique de Mauritanie
- > l'Instabilité politique a empêché un dialogue politique soutenu sur le secteur et la mise en œuvre totale de son plan d'action.**

## Ce qui a marché

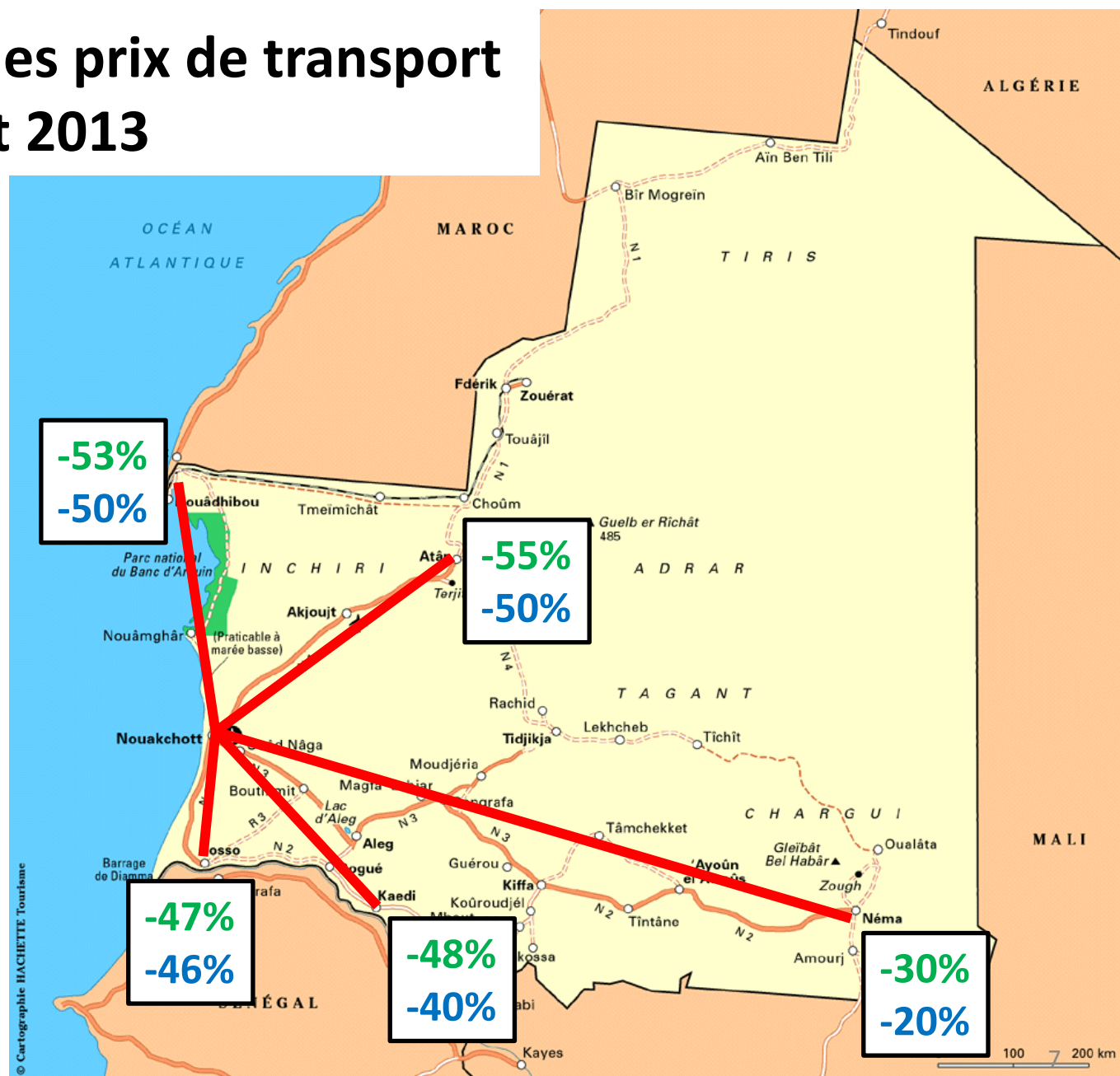
- Étude réalisée en 2012 sur les impacts de la réforme

- Impact réel sur le prix du transport en éliminant le surcoût dû au monopole



# Diminution des prix de transport entre 2005 et 2013

Passagers  
Tonne



# Les **acquis** de la réforme 1

- Amélioration de la **qualité** de service (confort et fiabilité)
- Des initiatives privées assurent la desserte de **l'ensemble du territoire, même les zones enclavées.**
- Le parc a été **renouvelé et entretenu** par initiative privée
- La réglementation et la régulation de l'activité se sont mises en place au niveau des textes

# Les **acquis** de la réforme 2

- Le transport pour compte propre de marchandises s'est développé et a amélioré son **efficacité** (nombre de rotations par mois) et a investi dans la modernisation des flottes (semi-remorques de 70t).
- La **concurrence est effective** entre tous les types de transport routier de passagers, les syndicats se sont multipliés
- La concurrence est effective pour le transport de marchandises ; la fonction de courtier de fret s'est développée et a incité à **l'amélioration de la fiabilité et la qualité de service**

# Ce qui **ne marche pas**

- Le cadre réglementaire n'est pas appliqué que **partiellement** (contrôle technique/charge à l'essieu...).
- La question du **transport urbain** est à gérer rapidement.
- Le renouvellement de la flotte est que partiel, il aurait pu être effectif avec des mesures accompagnatrices .
- recrudescence du transport informel surtout en ville
- Absence de mise à niveau des entreprises de transport (professionnalisation à faire)
- la fonction de courtier de fret s'est améliorée mais ce n'est pas encore optimale.
- **Mauvaise perception** de la réforme par les transporteurs.

# Conclusion:

- **La réforme coût – efficiente** : 20 M€ d'économie par an !
- **La réforme inachevée**: à cause de l'instabilité politique
- **La réforme partielle** : la question des transports urbains reste sans réponses concrètes
- **La réforme doit être optimisée** avec l'application effective de la réglementation et accélérer la professionnalisation
- **La réforme impopulaire** : la fin de l'oligopole/monopole a engendré des adversaires qui essaient toujours de le réimposer... Donc **vigilance et diffusion de l'information sur l'impact réel de cette réforme**. Par ailleurs un **accompagnement sectoriel** est toujours nécessaire et souhaitable.

# A suivre ....



Merci pour votre attention