

Infrastructures et services publics

Les infrastructures de base Le réseau routier Le réseau routier revêt une importance particulière en raison de l'étendue du pays. Le transport routier constitue le principal mode de transport. La stratégie poursuivie par le Gouvernement consiste à assurer l'entretien et le développement rapide du réseau et le secteur bénéficie à ce titre d'investissements importants. Le réseau compte 10 282 kilomètres, dont 2 100 de route bitumée, 982 de route en terre et 7 200 de pistes. La route Nouadhibou-Nouakchott a été réalisée, et celle devant relier Rosso à Boghé, ainsi que plusieurs pistes de désenclavement des zones à vocation agricole, sont en cours de réalisation.

Les aéroports

Les infrastructures aéroportuaires comprennent quatre aéroports internationaux pouvant recevoir des vols internationaux (Nouakchott, Nouadhibou, Atar et Néma) et plusieurs aéroports régionaux.

Les études de construction d'un nouvel aéroport à Nouakchott sont achevées et le démarrage des travaux est prévu pour 2004.

Les ports

La Mauritanie possède à Nouakchott un port en eau profonde dit PANPA et pouvant recevoir les grands navires, et un port de pêche à Nouadhibou qui reçoit encore les marchandises. Pour les exportations du fer, la SNIM possède son propre port minéralier. Le financement d'un nouveau port minéralier (de 180 000 TPL avec tirant d'eau pleine charge de 18 m) a déjà été obtenu, et le projet de construction d'un quatrième poste à quai au port de Nouakchott est en cours de négociation avec des partenaires chinois.

Un port de pêche artisanale a été aménagé à Nouadhibou. Dans les environs de Nouakchott, la construction d'un deuxième port de pêche artisanale pour la zone Sud est prévue, ainsi qu'un port pouvant recevoir les bateaux pélagiques, une condition essentielle du développement de la transformation des produits de mer abondants en quantité et à haute valeur ajoutée.

Des armements étrangers opèrent sous licences libres, dans le cadre d'accords de pêche avec les pays du pavillon, hors accord ou en régime d'affrètement, aussi bien dans la pêche de fond que pour l'exploitation des ressources pélagiques.

Tous segments confondus, la capacité de conservation installée est de : 700 t/j de congélation; 600 t/j de production de glace; 10 000 t d'espace froid pour le stockage.

Transport maritime

Pour ce sous secteur, les objectifs fixés visent à favoriser le développement du commerce et des exportations par la construction des infrastructures indispensables à la pêche côtière et l'optimisation du système de tarification.

Les sociétés privées assurent les services de transport maritime :

- transport de marchandises ;
- transport des hydrocarbures.

Liste des principales entreprises assurant les services des ports de Nouakchott et de Nouadhibou :

NOM	ADRESSE
MAERSK MAURITANIE SA	BP 1026, Nouakchott, Ksar route de l'aéroport Téléphone : 525 98 75 ; 525 12 91 Télécopie : 525 98 83 E-Mail : maersk@toptechnology.mr
MTM (Mauritanienne des Transports Maritimes)	BP 1931 Nouakchott Tevragh Zeina, 97 avenue Kennedy Téléphone : 525 44 79 ; 525 44 63 Télécopie : 525 44 76 E-Mail : mtm@toptechnology.mr
SAGA EXPRESS (SOGECO)	BP 351, 378 Nouakchott Ksar, route de l'Aéroport Téléphone : 529 20 08 ; 525 27 40 ; 525 22 02. Télécopie : 525 29 03
SAMMA (Société d'Acconage et de Manutention en Mauritanie)	BP 427 Nouakchott, Ksar Téléphone 525 52 65 Télécopie 5255266
SCOTRA (Société de Consignation et de Transit) BP 975, Nouakchott,	Téléphone 525 23 67 Télécopie 525 23 67

Tevragh Zeina Av Nasser	
SMPN (Société Mauritanienne de pêche et de Navigation)	BP 40254 Nouakchott Tevragh Zeina Av du Sahel, ZRB N° 585 Téléphone 525 36 38 ; 525 3709 Télécopie 525 37 87 Email : smpn@toptechology.mr
SOMATRACO (Société Mauritanienne de transit et de Consignation)	BP 870 Nouakchott, Tevragh Zeina, Av Kenndy souk Marché Capital Téléphone 525 21 99
STMT (Société de Transit Manutention et Transport)	BP40004, Nouakchott, Ksar Av .Bourguiba Tevragh Zeina Téléphone : 525 23 41 ; 525 65 51 Télécopie : 525 28 79
VOTRA (Voyage Transit consignation Représentation)	BP 454, Nouakchott Ksar route Aéroport Téléphone : 525 24 10 ; 525 37 14 Télécopie : 525 31 41

Les principaux ports d'embarquements sont Rouen en France, Anvers en Belgique, Rotterdam en Hollande, Hambourg en Allemagne à la destination de Nouadhibou, Nouakchott et la côte Ouest africaine

Port autonome de Nouakchott dit "Port de l'Amitié"

Investissement initial : 33 millions d'ouguiyas

Statut : Etablissement Public à caractère industriel et commercial.

Il réalise des activités de gestion des infrastructures portuaires ; il prélève les droits sur les navires et les marchandises ainsi que les taxes de manutention et de diverses locations.

Les facilités du port de Nouakchott :

- le quai port qui comprend un quai long de 581,1m et large de 45,8 m ; 3 postes accostables aux navires de 10.000 t ; un poste réservé aux bateaux de servitudes portuaires ; la profondeur d'eau est comprise entre 9,8 m et 10,3 m ; une passerelle longue de 750,18 m sur 13,5 m de large ; deux entrepôts d'une superficie totale de 7.908,2 m² ; un terre-plein de 42.682 m² ; deux remorqueurs de 900 CV ; deux grues portiques mobiles de 10t d'une portée de 25 m ; une grue mobile à conteneurs ; deux élévateurs à fourchettes à conteneurs ; 5 tracteurs ; une aires de stockage à conteneur de 28.000 m² ;

- le quai wharf comprend un quai de batelage perpendiculaire au rivage de 86 m x 21,17 relié à la terre par une passerelle de 246,50 x 7 m ; une extension de 142 m x 27 m ; l'accostage au quai de ces deux parties se fait uniquement sur la façade sud ; le tirant d'eau est de l'ordre de 7 m ; cette plate-forme est prolongée par une extension sensiblement Sud-Est/Nord-Ouest consistant en une passerelle de 44m et un quai de 56m.

Les performances du Port de Nouakchott en matière de cadences de manutention sont en général de 1.200t à 2.500t jour pour la sacherie, 3 conteneurs par heure.

Le trafic du port de l'Amitié est constitué pour 95% de produits débarqués. La capacité globale potentielle du trafic est de 1 million de tonnes.

Port autonome de Nouadhibou

Il permet le transport des produits de la pêche vers l'Europe, l'Afrique et le Japon ; du minerai de fer vers l'Europe et l'Amérique. Il permet aussi le débarquement des marchandises, des matériels d'équipement et des produits halieutiques à Nouadhibou.

Les facilités du Port de Nouadhibou :

- un môle de commerce de 118m de long relié au rivage par une passerelle ;
- un quai de pêche de 590m de long ;
- un quai de chalandage de 153m de long
- un slip way de 250t ; etc.

Dans le commerce de ligne, on note la prédominance de marchandises mixtes transportées par des navires conventionnels polyvalents.

Les cargaisons de vrac (minerai de fer, ciment, blé, hydrocarbures) ainsi que certaines sacheries (riz, sucre, blé) sont l'objet d'expéditions en charges complètes.

Les produits conteneurisés portent généralement sur de faibles quantités.

Sur la base du trafic de marchandises conventionnelles (50% du trafic total au port de Nouakchott on pourrait postuler toutes proportions gardées l'existence d'une capacité excédentaire de transport de l'ordre de 20%.

Les navires des pays de libre immatriculation représenteraient près de 20% du total débarqué au port de Nouakchott. Pour les autres pays le tonnage par pavillon est dominé en 1996 par l'Espagne. Les navires sur la ligne Ouest africaine constituent en 1996 37% du trafic des navires contre 63% pour l'escale unique de Nouakchott.

En 1996, les ports autonomes de Nouakchott et de Nouadhibou ont enregistré respectivement des trafics de 729.000 tonnes pour une capacité de 1,200 millions de tonnes et 125.000 tonnes pour une capacité de 275.000 tonnes.

La tarification portuaire

La tarification des services portuaires est régie par un arrêté ministériel. Les tarifs couvrent toutes les opérations nécessaires au passage de la marchandise dans le site portuaire. Parmi ces opérations se trouvent les opérations de manutention-bord, les opérations de manutention-terre, les opérations de stockage et les opérations de transfert.

Les tarifs de manutention bord

Les opérations de manutention-bord sont relatives au débarquement et à l'embarcation des marchandises à bord du navire.

Dans le cas du Port de Nouakchott, ces opérations ont toujours été assumées par les sociétés de manutention. A ce titre, celles-ci supportent dans le cadre de leur contrat avec des tiers, des frais de manutention comprenant des frais salariaux et d'heures supplémentaires au profit des personnels intermittents du bureau de l'emploi et de la main d'œuvre portuaire (BEMOP) pour leurs vacations de nuit et de jour payées 30 heures pour un temps de travail réel de 20 heures et pour un coût de 4 équipes par cale de navire moyen de 300.000 UM.

Ces frais sont calculés sur la base d'un barème préétabli souvent révisé à l'occasion d'une hausse du SMIG, et d'une modification des conditions techniques de travail. Il se peut que le manutentionnaire soit amené à procéder à la location des grues portuaires pour pallier les défaillances des grues de navires. En tout état de cause ces frais sont répercutés aux réceptionnaires de la marchandise.

Le poids des BEMOP et de la fiscalité constitue un élément qui influence significativement la formation des coûts de transport au travers des systèmes de facturation imposée aux sociétés et industries de manutention.

Pour les besoins d'amortissement de ses installations et notamment des quais le port de Nouakchott a prévu dans ses tarifs une redevance sur la marchandise. Cette taxe varie de 96 à 8.300 UM alors qu'il n'a plus la charge d'amortissement et de renouvellement des ouvrages en vertu du décret n°91 076 du 22.04.1991 faisant du PANPA (Port Autonome de Nouakchott Port de l'Amitié) une entreprise de gestion locataire d'ouvrage et d'infrastructures qui lui impose en contrepartie, le versement à l'Etat, d'une redevance annuelle de 100 Million d'UM.

Les tarifs de manutention – terre

S'inscrivant dans le contexte de l'ajustement structurel qui conduit à nouvelle structuration des acteurs publics et parapublics (réhabilitation, privatisation, liquidation) le port de Nouakchott a procédé en 1990 à la privatisation des opérations de manutention-terre. Ainsi, sur la base d'une convention signée avec les sept sociétés de manutention de la place, le port a cédé l'ensemble des engins de levage et de stockage à la Société d'équipements portuaires (SEP) chargée de la location de ces équipements au profit exclusif de ses actionnaires (7 sociétés de manutention). Sur cette base les sociétés de manutention bénéficient d'un agrément portuaire de 8

ans renouvelable au titre d'un cahier de charge pris par arrêté du Ministère de l'Équipement et des Transports.

Dans la foulée le Port amodié l'ensemble des terres pleins aux manutentionnaires et à certains chargeurs moyennant une redevance annuelle 300 UM par mètre carré par an. Il semble que le coût de la location du domaine portuaire à Nouakchott s'élève à plus du double de ceux pratiqués dans la sous région.

Cette privatisation ne s'est pas accompagnée d'une libéralisation des tarifs de manutention-terre du port. Ainsi, la SEP applique des tarifs homologués du port pour la location des ses engins qui fait que les manutentionnaires principaux usagers répercutent aux réceptionnaires les tarifs du port au titre du stockage et de la manutention sut terre-plein moyennant une franchise de 10 jours et une taxe journalière progressive par 15 jours plafonnée à 42 jours correspondant en fait aux normes de magasins-cales (45 jours).

Les marchandises qui ne bénéficient pas de la procédure douanière d'enlèvement direct destinée en général, aux marchandises périssables et dangereuses sont toutes l'objet d'un transfert aux terre-pleins ou aux magasins. Ce transit engendre selon les marchandises et leur conditionnement plusieurs types de frais comme ceux de location des matériels de transfert et de manutention auprès de la SEP ; des frais de camionnage, et des frais de manutention.

Les frais de stockage

Les marchandises sont le gage des droits de douane dont elles sont passibles. En conséquence, elles ne sortent du territoire douanier qu'après liquidation et paiement de ces droits. Le port constitue un élément de ce territoire douanier en tant que point de rupture principale du commerce extérieur. En tant que prolongement de la cale de navire, il impose un

stationnement de fait de la marchandise facteur de coût et de surcoût lorsque la marchandise est conteneurisée, les délais de dédouanement à l'import sont dépassés, lorsque la marchandise fait l'objet d'une vente aux enchères.

Au total les frais portuaires sont considérés comme étant suffisamment élevés du fait d'une tarification insuffisamment liée aux coûts portuaires réels grevée par les coûts d'attente et d'immobilisation des navires (supplément de fret ou surestaries, stationnement à quai ...).

Au total les frais portuaire générale on constate que le navire ne subit que des coûts portuaires (prix demande pour les services portuaires et attentes), par contre la marchandise subit un coût de bout en bout. Pour elle le coût du transport terrestre est aussi important, ou l'est davantage que le coût du passage dans le port.

Le temps passé par la marchandise et le navire au port et converti en valeur monétaire, rapproché des coûts de manutention et les taxes et redevances portuaires représenterait, toutes proportions gardées, 40% du coût, la manutention terre 40%, la manutention bord 13% et les taxes de l'ordre de 7%. Les taxes et autres frais portuaires représentent de 0,5 à 4% du fret, c'est à dire de 0,05 à 0,5% des marchandises.